VERSLAG

BRANCHEBIJEENKOMST (BIJNA)-AANRIJDINGEN

6 NOVEMBER 2019
LOCATIE RAILCENTER, AMERSFOORT

ZEVENTIEN BIJNA-AANRIJDINGEN ZETTEN AAN TOT NADENKEN

In 2019 maar liefst zeventien meldingen van (bijna-) aanrijdingen. Is dat nu goed nieuws omdat er meer wordt gemeld of slecht nieuws omdat er meer plaatsvinden? Die vraag stond centraal op 6 november tijdens een branche-bijeenkomst van de Stichting railAlert in het Railcenter in Amersfoort. Voorzitter prof. dr. Ira Helsloot: "We moeten het hier met zijn allen over hebben."

De bijeenkomst begon met de constatering dat het onderwerp veiligheid leeft. De organisatie mocht vijftien extra aanmeldingen noteren en de stoelen waren niet aan te slepen.

Jan Kees Hofker

Directeur Jan Kees Hofker van railAlert: "Daar zijn we blij mee." Ook Helsloot noemde het een bemoedigend teken. "Het goede nieuws is dat u er bent met meer dan honderd mensen uit de sector. Het slechte nieuws is de toename van het aantal (bijna-)aanrijdingen naar zeventien. Maar we weten nog niet exact wat dat getal betekent. Wat vinden we hiervan en wat moeten we eraan doen? Het zou mooi zijn als we kunnen constateren dat er in de railsector een cultuur-omslag is geweest en dat we dus ook meer melden. Maar is dat ook zo? Mijn eigen observatie is dat het veiligheidsbewustzijn bij medewerkers die werken aan het spoor hoog is. Zeker in vergelijking met andere sectoren.

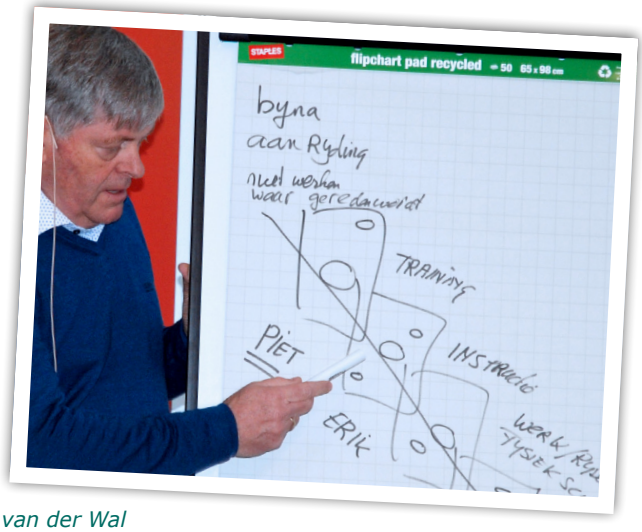
Maar dat je je bewust bent van de risico's die je loopt, betekent niet dat je het risico niet loopt. Is het bijvoorbeeld zo dat je voor elk werk een instructie krijgt of slaan we dat wel eens over? En is die instructie hetzelfde bij vast en bij flexibel personeel?"

Veiligheid moeten werkbaar zijn

Volgens Helsloot moet regelgeving over veiligheid rond het spoor werkbaar zijn. "Dat is een veelgehoorde hartenkreet. Maar het aspect dat die regelgeving niet altijd als werkbaar wordt ervaren, is op zich al een bedreiging voor wat we als sector aan veiligheidsbewustzijn hebben bereikt."

Ira Helsloot

Ervaren spoormedewerkers hebben een verhoogd veiligheidsbewustzijn, stelt de voorzitter. “Maar er komen steeds vaker en steeds meer medewerkers aan het werk bij het spoor met beperkte ervaring. Het goede nieuws is dat we het Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP, red.) hebben als instrument om de veiligheidskennis aan te laten tonen. Het slechte nieuws is dat we heel wat slagen moeten maken, omdat het systeem niet helemaal constant is. Maar we weten door het DVP wel dat medewerkers met zo’n pas gemiddeld vijftien keer per jaar actief worden.”



Jakob van der Wal

Nog niet overal de totale vrijheid

Helsloot constateert dat er vier partijen zo moedig zijn geweest om hun verhaal van een bijna-aanrijding te willen vertellen tijdens de ochtendbijeenkomst. “Maar ik constateer ook dat anderen hun verhaal niet wilden vertellen. Blijkbaar voelen we als sector met een hoog veiligheidsbewustzijn nog niet overal de totale vrijheid om onze ervaringen te delen om daarvan te leren. Dat zegt dat we met elkaar nog een opgave hebben.” Als laatste vertelde de voorzitter waar hij mee thuis wilde komen. “Ik hoop aan het eind van de ochtend een realistisch beeld te hebben van het grote risico van bijna-aanrijdingen. We zijn al verder gekomen dan de periode waarin gemiddeld een medewerker per jaar overleed. Dat accepteren we niet meer. Maar we kunnen méér doen. Laten we kijken wat werkbare, realistische en proportionele maatregelen zijn. Dat bekijken kunnen we als Stichting railAlert niet zonder jullie. Er ontstaan namelijk olifantenpaadjes, kortste routes, als regelgeving als onwerkbaar wordt ervaren.”

Het Zwitserse kaasmodel

Jakob van der Wal, consultant Veiligheid, Gezondheid en Milieu, bracht het Zwitserse kaasmodel naar voren. Het model is in 1990 bedacht door de Engelse psycholoog James Reason van de Universiteit van Manchester. Reason ging ervan uit dat bij de meeste ongelukken sprake is van vier niveaus van falen: invloeden vanuit de organisatie, ontoereikend toezicht, voorwaarden voor onveilig handelen en de onveilige handelingen van individuen zelf. Deze niveaus worden in het gatenkaasmodel afgebeeld als plakken kaas met gaten. In een ideaal systeem is elke laag intact, maar in werkelijkheid bevatten verdedigingslagen gaten zoals in de gatenkaas. Van der Wal: “Hoe meer verdedigingslagen standhouden, hoe kleiner het risico op een ongeluk. Ik vraag me dan ook af wie zich bij jullie verantwoordelijk voelt voor één of meerdere barrières? Accepteer je bijvoorbeeld zeven lagen onderaanbesteding zonder enige controle? Van secretaresse tot aan de baas, niemand kan zeggen dat hij met veiligheid niets van doen heeft. Want alleen die instelling voorkomt dat het gevaar een doorgetrokken lijn door de barrières vormt en dus een incident wordt.”

Voorkomen van doorbreken barrières

Wat kun je doen om dat te voorkomen, vroeg Van der Wal. Er kwamen tal van antwoorden. Zorgen dat de kwaliteit van de barrière op orde is, was een antwoord vanuit de zaal.

Meer blokjes kaas, dus meer barrières, plaatsen. "Ook dat is een goede", reageerde Van der Wal. "Over het algemeen geldt: hoe groter het risico, hoe meer barrières er worden ingevoegd. We slaan daar wel eens in door, vooral als reactie op incidenten. Als er op een gegeven moment dertig A4'tjes aan procedures zijn, is de kans groot dat medewerkers deze niet uit het hoofd kennen." Een ander antwoord: neem het gevaar weg. "Is het werk zoals we dat doen, wel nodig? Of kunnen we daar een andere oplossing voor verzinnen?"

Organisatie komt onder druk te staan

De aanwezigen noemden ook diverse barrières die tijdens het werken aan het spoor worden gehanteerd. Niet werken waar gereden wordt, was er één van. Net als instructies, certificering, training en opleiding. Maar ook het fysiek scheiden van werken en het rijden van treinen. Van der Wal: "Vaak zijn het economische factoren die zorgen dat we besluiten om plotseling iets anders te doen, dan wat we met elkaar in de barrières hebben afgesproken. De organisatie komt onder druk te staan. Iets moet voor minder geld of binnen kortere tijd. Daardoor wordt het gat in de barrière groter of ontstaat er een extra gat. Er werken vijftigduizend mensen aan het spoor. Ook via aannemers, onderaannemers en onderonderaannemers. Het is verdraaid lastig om vast te stellen dat trainingen en instructies allemaal goed worden uitgevoerd." Stel: alle barrières worden doorbroken, wie is dan verantwoordelijk, vroeg de veiligheidsexpert. "Iedereen is verantwoordelijk voor een barrière. Maar voelt iedereen dat zo?" "Nee, natuurlijk niet", was het eerlijke antwoord vanuit de zaal.

De barrières sluitend maken

Voelt iedereen zich wel veilig om te zeggen wat hij of zij moet zeggen om een incident te voorkomen? Die vraag stelde Van der Wal ook. "Belangrijk is dat je met elkaar om de tafel gaat zitten om te bepalen wie wie moet informeren. Hoe kunnen we de barrières sluiten om zo een incident te voorkomen? Zoek gezamenlijk naar wijzigingen op de gemaakte afspraken. Die moeten een teken zijn om werkzaamheden te stoppen." Maar liefst tachtig procent van de doorbrekingen van barrières komt vanuit kantoor. "Bijvoorbeeld bij werkvoorbereiding of planning. Slechts twintig procent van het doorbreken gebeurt on site. Onthoud dat goed."

Explosie in Warffum

Van der Wal is sinds drie jaar zelfstandig consultant, maar was daarvoor 26 jaar verantwoordelijk voor Health, Safety en Environment bij NAM/Shell. Hij deelde zijn zeer indrukwekkende ervaring bij locatie Warffum. Daar vielen op 31 mei 2005 bij een explosie twee dodelijke slachtoffers en raakte één slachtoffer zwaargewond. Er vond een explosie van een tank plaats tijdens renovatiewerkzaamheden. Nieuwe leidingen moesten met lassen verbonden worden aan een leiding die was aangesloten op de met water en aardgascondensaat gevulde tank. De tank was afgesloten door een afsluiter. Deze afsluiter was de enige barrière tussen het explosieve mengsel in de tank en de te maken las. Voor of tijdens het aanbrengen van de laatste las, explodeerde de tank.

Maar liefst 28 barrières

Van der Wal kreeg in de ochtend een telefoontje. "We zijn drie collega's kwijt. Ik werkte thuis. Ik heb mijn tas met persoonlijke beschermingsmiddelen opgepakt en ik heb me tijdens het rijden naar de locatie een uur afgevraagd hoe het in vredesnaam mogelijk was dat dit kon gebeuren. We hadden veiligheid continu hoog in het vaandel." Het ongeval werd door het Staatstoezicht op de Mijnen, de Onderzoeksraad voor Veiligheid en NAM/Shell zelf onderzocht.

De betrokken families werden over de uitkomsten geïnformeerd. In ons geval waren er maar liefst 28 barrières en toch waren we twee collega's kwijt. Eén van de oorzaken bestond uit onvoldoende aansturing van onderaannemers. We zijn bijvoorbeeld teruggegaan naar maximaal drie lagen onderaanbesteding op soortgelijk werk. En er was een blindelings vertrouwen op de safety standards."

Licht mengsel van aardgas

Eén van de problemen die ontstond, zat in de communicatie. Van der Wal: "Condensaat klinkt als neerslag van water, maar in de gasindustrie is dat het lichte mengsel van aardgas. Zwaar explosief. De medewerkers dachten dat het water was." Reden om dat soort benamingen, maar ook afkortingen aan te pakken. Van der Wal vervolgde zijn verhaal. "Onder één van de barrières stond mijn naam. In plaats van coördinatie van safety-ondersteuning was dit te veel opgeknipt. Dat had ik moeten zien." Tot slot: "Ik wens niemand toe dat je naar familie toe moet om uit te leggen wat er is gebeurd. Pak je verantwoordelijk voor barrières. Er is ook niemand in deze zaal die niets kan doen om de barrières te verstevigen. Daar ben ik van overtuigd."

Vaker doen

Wouter van Dijk, directeur Asset Management van ProRail en bestuurslid van RailAlert, blikt aan het einde van de bijeenkomst terug op de bijdragen en deelsessies. Alles uit veiligheidsoverwegingen dichttimmeren met regels werkt niet, gaf Van Dijk aan. "We moeten in gesprek blijven over veiligheid en incidenten melden zodat we het er over kunnen hebben. Naar aanleiding van vandaag constateer ik ook dat die zeventien bijna-aanrijdingen er wel eens meer kunnen zijn. Daarom moeten we ook meer werk maken van veiligheid op en rond het spoor. Daarbij wil ook de overweging op tafel leggen dat onderhoudscontracten ook over veiligheid gaan. Haal het uit het bestek en specificeer het." Tot slot vertelt Van Dijk: "Laten we met zijn allen deze aandacht voor veiligheid vasthouden. Want veiligheid is van jou en mij." Er zit volgens Van Dijk waarde in het met elkaar in gesprek zijn over de bijna-aanrijdingen. "We zouden dit daarom vaker moeten doen."

Wouter van Dijk