



Veiligheid baanwerkers niet optimaal

De trein moet rijden

Joyce Koster

Freelance journalist

Willem Elsschot zei het al: 'Tussen droom en daad staan wetten in de weg, en praktische bezwaren.' Jan Lamain en Max Hermans weten er alles van. Zij zetten zich sinds jaar en dag in voor de veiligheid van spoorbaanwerkers. Over haken, ogen en het vertrouwen dat het goedkomt.

Om de veiligheid van baanwerkers aan het spoor anno 2008 te kunnen beoordelen, is het belangrijk hun positie in een historische context te plaatsen. Vóór 1992 viel 'infra', het werken aan het spoor, niet onder de veiligheidswetgeving in Nederland, maar onder de spoorwegwetgeving. Na 1992 werd het gefaseerd onder de Arbowet gehangen als veiligheidswetgeving voor baanwerkers, daartoe verplicht door het toenmalige ministerie van SZW. Minister Bert de Vries, wiens

verantwoordelijkheid het in 1992 was, vond het individueel risicogetal, dus het risico dat baanwerkers liepen te worden doodgereden, veel te hoog. Het risicogetal in bijvoorbeeld de bouw was rond de 0,81 doden per jaar; in de spoorbouw lag dat voor baanwerkers op 3,6. De minister vond dat het risicogetal kleiner dan 1 moest worden. In 1994 maakte een werkgroep van NS Railinfrabeheer (nu ProRail) met dat doel een begin met het schrijven van nieuwe regelgeving: het Reglement Veilig

Werken aan Railinfra (RVW). De werkgroep was in juni 1995 klaar. Ongelukkigerwijs was 1995 een rampenjaar voor baanwerkers. Op 11 april werd een baanwerker doodgereden in Heiloo, op 31 mei overleden 'de drie van Mook' en op 31 augustus kwam een baanwerker om het leven in Gouda. Deze gebeurtenissen hebben de regelgeving behoorlijk beïnvloed; zij werd op 1 januari 1996 in aangepaste vorm van kracht.

Regelgeving in de prullenbak

Het hielp, maar niet voldoende. In 2002 was het individueel risicogetal gedaald naar ongeveer 2,8. De Arbeidsinspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat eisten nieuwe regelgeving, die ervoor zou zorgen dat het risicogetal echt zou afnemen. Met die opdracht op zak ging de projectgroep NVW (Normenkader Veilig Werken) op 1 januari 2003 aan de slag. Deze projectgroep werd aanvankelijk geleid door Cees Ederveen van VolkerRail. Jan Lamain van BAM Rail nam het later van hem over. 'In februari 2004 was de regelgeving klaar. ProRail benoemde een projectleider voor de implementatie van die regelgeving. Tot onze grote verontwaardiging gooide hij onze regelgeving in de prullenbak. Regelgeving die nota bene tot stand was gekomen in samenwerking met de inspectiediensten, met ProRail én de aannemers. Het reglement dat januari 2005 van kracht werd, is in drie dagen met tien mensen geschreven. Uiteraard hebben wij als aannemers daar protest tegen aangetekend.'

Inmiddels is zo veel veranderd aan de regelgeving en is er zo veel aan gewerkt in allerlei werkgroepen, dat de regelgeving eigenlijk dezelfde is als de oorspronkelijke van 2004. Het grote verschil met de oude regelgeving van NS is vooral dat zij is geschreven om de veiligheid van de mensen te waarborgen en niet om het materieel te beschermen. 'Bovendien,' zegt Max Hermans, 'is in deze regels heel duidelijk aangegeven hoe de verantwoordelijkheden van werkgever en opdrachtgever voor veiligheid zijn opgesplitst.'

Jan Lamain vult aan: 'Nu is de regelgeving er vooral op gericht de verantwoordelijken van de diverse partijen ervan te doordringen dat de basis van veiligheid van baanwerkers een kwestie is van risicomangement. Op basis van risico's en gevaren worden beheermaatregelen genomen om de baanwerkers te beschermen.' (Met als uitgangspunt de arbeidshygiënische strategie (AHS) uit de Arbowet – red.)

Het valt niet mee die cultuurverandering door te voeren. Vele jaren lang deden baanwerkers gewoon hun werk binnen de kaders die extern werden vastgesteld. Nu moeten ze vooraf nadenken over hun veiligheid en dat is helemaal niet vanzelfsprekend. Ook niet voor de

mensen die het werk voorbereiden. Jan schetst hoe het vroeger ging: 'Van alle werkzaamheden vond 95% plaats in "persoonlijke waarneming", tussen de treinenloop door. Er stond een veiligheidsman bij, die toeterde wanneer een trein naderde. Dan gingen de mensen aan de kant.' Hij benadrukt dat met deze werkwijze maar heel weinig ongevallen zijn gebeurd en betwijfelt of het streven van het ministerie van SZW om het werk tussen de treinenloop door te verbieden, haalbaar is.

Sommige werkzaamheden kun je best tussen de treinenloop door doen, sterker nog, soms móét het zelfs. Jan: 'Een spoorbaan kan er mooi strak bijliggen, maar pas als er een trein over rijdt, zie je wat die spoorbaan doet. Bij een zogenoemde klapper bijvoorbeeld, bewegen de rails te veel.' Ook voor weerstandmetingen, het inregelen van seininstallaties en overwegen is treinverkeer nodig. Kortom, de balans slaat een beetje door naar de andere kant. Max denkt dat dat het gevolg is van de heksenjacht op het risicogetal: 'Dat dat cijfer naar beneden moet, legt enorme druk op de branche, die daardoor maatregelen te ver doorvoert. Terwijl een risico-inventarisatie per klus laat zien dat veel gevaren goed zijn te beheersen zonder al te drastische maatregelen.'

'Waar mensen werken, rijden geen treinen'

Het ministerie hanteert het credo 'waar mensen werken, rijden geen treinen'. Als je dat goed zou willen doen en er wordt gewerkt op een dubbelsporig baanvak, dan moeten beide sporen buiten dienst worden gesteld, volgens Jan Lamain en Max Hermans. Het uitgangspunt van ProRail is dat in zulke gevallen een enkelsporige buitendienststelling afdoende is. Uit statistieken sinds 1981 blijkt echter dat de meeste dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden in het naastgelegen spoor, waar treinen reden. 'Iemand kan zo verdiept zijn in zijn werk dat hij gedachteloos opzij stapt', zegt Max. Jan knikt. 'Dat was het voordeel van die man met zijn toeter. Die deed niets anders dan opletten of er een trein aankwam.'

Dubbelsporige buitendienststellingen zijn dus beter voor de veiligheid van de baanwerkers, maar hebben een grote impact op het treinverkeer. En dat is problematisch, want de druk op de capaciteit van het spoor is groot. Ongeveer 30 goederen- en personenvervoerders maken er gebruik van. Bovendien heeft NS Reizigers een prestatiecontract met het ministerie van Verkeer en Waterstaat: de treinen móéten rijden.

Max: 'Daarom is het heel belangrijk onderscheid te maken tussen risico's en ze expliciet te beschrijven, bijvoorbeeld als het gaat om aanrijdgevaar op het werk en aanrijdgevaar op het nevenspoor. Vroeger was dat één pot nat. Dat geldt ook voor het gevaar te worden aangereden door een voertuig dat wordt ingezet bij het werk. Toch heeft dat een heel ander scenario en een heel ander risico dan wanneer je wordt aangereden door een personen- of goederentrein. Die beleving moet erin en dat gaat samen met de verantwoordelijkheid.'

Jan zucht. 'Spoormensen zijn geen gewone werknemers, het zijn spoormensen. Ze zijn ontzettend loyaal aan het vervoersproces en ontzettend loyaal aan hun werkgever. Zij hebben maar één doel voor ogen: die trein moet weer rijden.' En dat maakt het moeilijk de baanwerkers ervan te doordringen dat de wet zegt dat ProRail weliswaar moet zorgen voor een veilige werkplek, maar dat ze de rest zélf moeten doen. Dat betekent dat ze, als zij vinden dat risico's niet voldoende zijn afgedekt, niet aan het werk moeten gaan. 'Dat is de crux', zegt Jan. 'Dat zijn we niet gewend. Wij werken en zorgen ervoor dat de treinen rijden. Nu beoordeelt een werkvoorbereider Veiligheid alle aspecten van die hele klus. Dat wil zeggen dat hij kijkt vanaf het moment dat mensen moeten komen, tot het moment dat ze weggaan. Aanlooproutes, aanrijdroutes van voertuigen en risico's van de naastliggende sporen neemt hij onder de loep.'

Ook voor storingen en calamiteiten liggen de scenario's klaar. De enige onzekere factor is het tijdstip waarop ze plaatsvinden, maar de risico-analyse is er; de voorbereidingen zijn gedaan. Als het aan Jan ligt, heeft iedere

storingmonteur in de toekomst een handcomputer waarin hij alle gegevens vindt van een gestoord object. Iedere overweg en iedere wissel heeft een eigen storingsscenario en maatregelen worden volgens dat scenario getroffen.

Via de storingsmonteur komen we als vanzelf op een volgende factor die de veiligheid negatief kan beïnvloeden: de werkdruk. Max: 'Als we vijf uur nodig hebben voor een klus en we krijgen er viereneenhalf, dan ga je in de voorbereiding al mis en worden ook veiligheidsmaatregelen maar half genomen. De leidinggevende zal daar niet op sturen; die klus moet op tijd geklaard, want de buitendienststelling moet op tijd zijn opgeheven.' Want... inderdaad... de trein moet rijden. Deze werkdruk, gecombineerd met de werktijden die voor 80% 's nachts en in het weekend liggen, maakt het moeilijk om aan nieuwe mensen te komen. 'Overdag moet de trein rijden, 's nachts heb je het nachtnet. Door de werktijden hebben onze mensen nauwelijks een sociaal leven. Onder onderhoudsmonteurs in de spoorbranche is de vergrijzing daarom enorm en we kunnen het voor jongeren echt niet aantrekkelijker maken dan het is.' Voor nieuwbouw worden tegenwoordig vaak Duitsers aangetrokken, afkomstig van zusterbedrijven, maar voor onderhoud is dat vanwege de communicatie geen optie. Er zijn diverse overleggen gaande, zowel met opdrachtgever ProRail als met de vervoerders. Men begint in te zien dat het onderhoudrooster er anders moet gaan uitzien.

Marktwerking zit innovatie in de weg

Boze tongen beweren dat het Nederlandse spoorwagennet verouderd is. Jan Lamain bestrijdt dat, maar tekent wel aan dat innovaties noodzakelijk zijn. De aannemers die zorgen voor onderhoud en nieuwbouw van het spoor – BAM Rail, Strukton en VolkerRail – hebben daar al veel in geïnvesteerd en ze hebben allerlei goede plannen om de veiligheid van baanwerkers te verbeteren. Jan: 'Zo zouden we graag hekken langs een bepaald spoor of tussen bepaalde sporen plaatsen, zodat er bij een enkelsporige buitendienststelling veilig kan worden gewerkt. ProRail betaalt dat niet. De aannemers zouden dat best willen doen, maar niet als hun onderhoudscontract volgend jaar op de markt komt. Dat vinden aandeelhouders nu eenmaal niet leuk. Die willen munten zien. Terecht. De veiligheid van baanwerkers langs de HSL is vele malen beter geborgd dan die langs het conventionele spoor. Er kon veel in veiligheid worden geïnvesteerd doordat Infrasppeed (o.a. BAM Rail) voor 25 jaar het onderhoudscontract heeft.'

Jan vervolgt: 'De marktwerking van nu is enerzijds goed, maar anderzijds remt ze innovaties in veiligheidsmiddelen en -maatregelen aan het conventionele spoor.'





Jan Lamain (l) en Max Hermans.

Dat vind ik wel erg jammer. Maar ja, de veiligheid van baanwerkers is verbeterd de laatste jaren, al zijn we er nog lang niet. Het cijfer is nu 2,6.' Dat is dus nog steeds niet beneden de 1, het criterium van het ministerie van SZW. Max tekent daarbij aan: 'Onze populatie van baanwerkers is zo klein (minder dan 10.000), dat wanneer er één dode valt in één jaar, dat over het vijfjaars-gemiddelde een behoorlijke impact heeft.' Jan schudt zijn hoofd. 'Het individueel risicogetal zegt mij helemaal niks. Ik wil dat alle medewerkers veilig thuiskomen. Weet je wat mij staande houdt als veiligheidskundige in deze branche? De drive om het voor mensen buiten te verbeteren. Als ik die niet had, zou ik nu vragen of ik met pensioen mocht.'

Max besluit: 'In de tien jaar dat ik in de branche zit, is de roep om te veranderen steeds luider geworden. Dus dat moet lukken.'

Drs. Max Hermans MSHE (40) begon in 1998 bij Strukton Railinfra als arbocoördinator en werd daarna hoofd Kwaliteit, Arbo & Milieu in regio zuid. Vervolgens werd hij hoofd Arbo & Milieu bij Strukton Infra. Eind 2007 trad hij in dienst bij VolkerRail als manager Veiligheid.

Jan Lamain RVK (56) begon op 31 december 1969 aan het spoor en zat twintig jaar in het spoorbruggenonderhoud. In 1991 werd hij achtereenvolgens veiligheidskundige bij het toenmalige IF regio west van NS en in 1994 bij Railinfrabeheer (later ProRail). In 1996 stapte hij over naar een aannemer, Infra Safety Services. Hij werd daar Safety & Quality manager. Bij BAM Rail werd hij in 2000 manager Zorgsystemen. Sinds 2004 is hij daar deskundige Spoorwegveiligheid en na de invoering van de nieuwe Spoorwegwet in 2005 geeft hij bovendien vakinhoudelijk leiding aan veiligheidsfunctionarissen.