

331.45 : 614.8.007.21 : 625.173 [specifieke beroepen]
titel: Veiligheid bij het werken op en nabij
de spoorbaan.

Monique van Blijswijk

'Als het mis gaat is het meestal alles of niets'



'Als het mis gaat is het meestal alles of niets. Niet een schaafwondje, iemand is of ernstig gewond of dood'. Foto: Roel de Vringer, NV Nederlandse Spoorwegen.

Veiligheid bij de Nederlandse Spoorwegen, of, zoals het personeel van het staatsbedrijf het zelf, zonder lidwoord, zegt: NS.

Over veiligheid in de trein en rond de spoorwegovergang zijn landelijk en regionaal reeds veel kolommen gevuld, de veiligheid van de NS-man (vrouwen zijn hier niet aan de orde) die langs de spoorbaan werkt, komt er in diezelfde kolommen bekaaid vanaf. Uit gesprekken met veiligheidsfunctionarissen van NS blijkt dat werken aan de spoorweg, zacht uitgedrukt, niet altijd even prettig is. Het spoorwegnet van Nederland kent baanvakken waar iedere drie minuten een trein passeert. Herstelwerkzaamheden lijken op dergelijke plekken schier onmogelijk en bijna onverantwoord. Binnen NS is men zich daar terdege van bewust. Algemene veiligheidsmaatregelen staan dan ook permanent ter discussie.

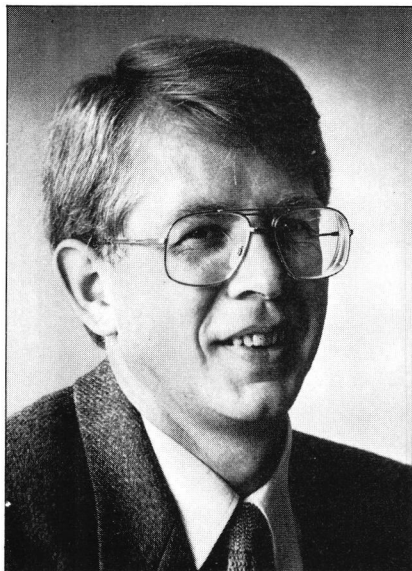
In 1982 verscheen in het kader van de cursus Hogere Veiligheidskunde (HVK) een rapport onder de titel 'De Veiligheidsman, beveiliging bij het werken op en nabij de spoorbaan'. Samensteller was ing. J.C.J.M Poort, veiligheidsdeskundige bij NS en als zodanig belast met, hoe kan het anders, veilige arbeidsomstandigheden bij de Spoorwegen.

In de inleiding van zijn studie schreef Poort: 'Bij het bekijken van de ongevals cijfers van NS ontstond bij mij de indruk dat die wat betreft het werken op en nabij de spoorbaan hoog is. Met name het aantal dodelijke slachtoffers bij het werk is hoog (de laatste jaren komen gemiddeld drie spoorwegwerkers om het leven (Bron: jaargegevens 1984 Arbeidsveiligheid NS). Reden om het systeem van beveiliging aan een onderzoek te onderwerpen'.

Poort sprak met veiligheidsmannen (zijn degenen die de uitvoerende ploeg langs het spoor middels een tweetonige hoorn attent maken op het naderen van een trein), leiders der werkzaamheden (produktietaak), chefs en spoorwegwerkers en kwam tot de slotsom dat er nog heel wat kon veranderen inzake veiligheid bij het werk langs de baan. 'De Veiligheidsman ...' vormde mede de aanzet tot een nieuw veiligheidsreglement waar binnen NS enige jaren aan gesleuteld is en dat over niet al te lange tijd van kracht moet zijn.

Poort, in een gesprek met het *Maandblad voor Arbeidsomstandigheden*: 'Ik heb de ongevallen die langs de spoorbaan plaatsvinden op een rijtje gezet en kon, met alle nodige statistische gegevens, aantonen dat een spoorwegwerker veel risico's loopt, onder meer omdat hij voortdurend zijn werk moet onderbreken voor naderend treinverkeer, omdat sommige van de waarschuwingssystemen niet perfect zijn vanwege de menselijke faalkans en omdat de leider der werkzaamheden zijn eigen taak regelmatig moet combineren met de veiligheids-taak.

Dat heeft de directie aan het denken ▷



gezet, met als gevolg dat zij een commissie instelde die de hele veiligheidsproblematiek nader ging bestuderen. De commissie, samengesteld uit verantwoordelijke chefs van afdelingen die werk verrichten aan de spoorweg, aangevuld met een jurist, een ergo-noom en twee veiligheidsdeskundigen, waaronder ik zelf, kwam toen tot de conclusie dat de veiligheids-eisen bij het werken aan de spoorbaan niet meer aansluiten bij de huidige stand van de techniek. Daarnaast concludeerden wij dat de verantwoordelijkheid voor het werk aan de baan op een veel te laag niveau ligt, namelijk bij de spoorwegwerker zelf, met als nadeel dat hij te weinig bevoegdheden heeft, maar in geval van plan-nings- of voorbereidingsfouten wel aansprakelijk wordt gesteld. Nee, heeft de commissie gezegd, dat was misschien vijftien jaar geleden maatschappelijk aanvaardbaar, nu is de baas verantwoordelijk'. Ander punt dat de commissie naar voren bracht is, dat NS, gezien de arbeidsomstandighedenwet, moet proberen het werk zo te organiseren dat het op de meest veilige manier verricht wordt. Proberen het gevaar bij de bron te bestrijden, dus geen of nauwelijks treinverkeer tijdens werkzaamheden aan het spoor. Dat standpunt is inmiddels door de directie geaccepteerd en dus ook in het nieuwe voorschrift opgenomen. Nadat de interne discussie over het nieuwe veiligheidsvoorschrift was afgerond en een mentaliteitsverandering binnen de organisatie geleidelijk tot stand kwam, boog een subcommissie zich uiteindelijk over de definitieve tekst van het reglement. Voor dit werk zijn tevens deskundigen van

buitenaf aangetrokken, waaronder drs. M. Elling, verbonden aan de Sectie Toegepaste Taalkunde van de TH-Delft, aangezien het voorschrift zo geschreven moet worden dat het en juridisch waterdicht in elkaar zit en begrijpelijk is voor de man op de werkvloer.

Terug naar de praktijk

De conclusie van Poort dat de ruim vijfduizend spoorwegwerkers (waaronder personeel van aannemingsbedrijven) behoorlijk veel risico's lopen, kan aangevuld worden met te stellen dat deze NS-medewerkers ook veel risico's nemen.

Uit een kort overzicht van (bijna-) ongevallen door Poort in zijn studie omschreven, blijkt dat het personeel in sommige gevallen, ondanks de waarschuwing dat een trein nadert en men het spoor moet verlaten, nog snel even een bout aandraait of een achtergelaten stuk gereedschap gaat halen, waardoor de machinist van de trein een noodstop moet maken. Ook komt het voor dat een ploeg zonder veiligheidsman doorwerkt of zijn waarschuwingsteken negeert. Gevaarlijke situaties ontstaan ook als de veiligheidsman te ver van de werkplek verwijderd is of niet goed op de treinen let, bijvoorbeeld omdat hij zijn collega's een handje helpt.

Hoe is het in godsnaam mogelijk dat ze dat aandurven

Ir. P. J.A. van Buchem, chef arbeidsveiligheid van de Centrale Adviesgroep Persoonlijke Veiligheid (CAPV) van NS hierover: 'Dat nemen van risico's noemen wij reflexen. Bij aanrijden van achtergebleven materiaal kan een ontsporing volgen. Dat weet de man langs de baan. In dergelijke situaties ontstaat de reflex toch nog snel in te grijpen terwijl je, als je nadenkt naderhand, zegt van dat had je niet moeten doen, dan maar schade, maar niet je leven riskeren. Ik denk dat de meeste fouten niet uit nonchalance gemaakt worden, maar eerder omdat men vertrouwd is geraakt met het werk. Men ziet het gevaar op den duur niet meer zo snel'.

Poort beaamt het verhaal van zijn collega: 'Mensen wennen aan gevaar, dus ook aan de situatie dat ze om de haverklap met alle spullen het spoor moeten verlaten omdat een trein met>

De Nederlandse Spoorwegen kent vier veiligheidsniveaus bij werkzaamheden op en nabij de spoorbaan. Aflopend van maximale veiligheid (= maximaal ingrijpen in treinverloop) tot een minimale veiligheid (= niet of nauwelijks ingrijpen in treinverloop) worden niveaus als volgt omschreven:

1. Tijdens de werkzaamheden beide sporen tegelijk (langdurig) buiten dienst. Geen aandacht voor treinverkeer nodig.
2. Alleen werkspoor langdurig buiten dienst, op nevenspoor treinverkeer. Onachtzaamheden met betrekking tot treinverkeer in nevenspoor toegestaan.
3. Werkspoor telkens korte tijd buiten dienst (= werkzaamheden onderbreken). Naast aandacht voor treinverloop op nevenspoor, ook aandacht voor tijdschema en einde buitendienstregeling (= komst van trein op werkspoor).
4. Werken in spoor zonder enige beperking van het treinverkeer. Maximale oplettendheid van veiligheidsmannen ter plekke.

Uit een discussiebijlage over afbakening tussen Arbeidsomstandighedenwet en Spoorwegwet die binnen NS circuleert, blijkt dat door het toegenomen onderhoud aan de baan, de grote complexiteit van de werken, de verminderde ruimte in de treindienst gedurende de week en de weerstand tegen werk in weekendnachten ertoe leidde dat de verdeling van het totale werk over de ruimte in de verschillende niveaus een ongunstige tendens vertoont. Naar kwantum en gecompliceerdheid komt een toenemend pakket in lagere niveaus (3 en 4) terecht, terwijl voor een verbetering van de veiligheidsresultaten een opschuiving naar boven (1 en 2) nodig is. Bij NS probeert men op verschillende manieren een opschuiving naar hogere veiligheidsniveaus te realiseren. Ten eerste via technische gerichte studies die geleid hebben tot een groot aantal aanpassingen in de infrastructuur. Deze aanpassingen bieden meer mogelijkheden tot buitendienststellingen van voldoende lengte (zowel in ruimte als tijd), zonder al te veel nadelige gevolgen voor de treindienst. In de tweede plaats wordt gewerkt aan een afstemmingsoverleg tussen diverse technici binnen NS. Daarnaast vindt overleg plaats met de verantwoordelijke instanties voor planning en afwikkeling van de treindienst, de Lijndienst. Ten derde moeten verantwoordelijkheden binnen NS zelf duidelijker gedefinieerd worden (= verantwoordelijkheid niet bij man op en nabij het spoor, maar hoger).

snelheid nadert. Maar als je er clean tegenaan kijkt, dan vraag je je inderdaad wel eens af: hoe is het in godsnaam mogelijk dat ze dat aandurven. Je moet het zien als een sluipend proces. Zo'n spoorwegwerker komt steeds dichterbij een gevaarssituatie. Hij denkt: die bout draai ik nog wel even aan, dat gaat nog wel. Tot het moment komt dat het niet meer gaat. Langs de baan wordt over het algemeen wel erkend dat men gevaarlijk werk doet, maar niet in die mate zoals wij buitenstaanders er over denken. Na een ongeluk wil men wel even schrikken, alleen is het na een nachtje slapen al weer bijna vergeten'. Belangrijk is, aldus Poort, dat de spoorwegwerker alert blijft. In 'De Veiligheidsman ...' schrijft hij dat de leiding van de spoorwegwerkers verlangt dat zij volgens de veiligheidsvoorschriften werken, maar dat er geen systeem is dat dat veilig werken ook stelselmatig motiveert. Met uitzondering misschien van de herinstructie die de veiligheidsman jaarlijks moet volgen.

'De commissie die zich met het nieuwe reglement heeft beziggehouden, denkt dat een dergelijk motivatiesysteem er wel komt als de chef of baas verantwoordelijkheid draagt. Dat hij gaat denken: dadelijk loopt het ergens fout en dan ben ik de klos. Hij zal de werkvoorbereiding en -planning beter gaan opzetten en met alle veiligheidsaspecten rekening gaan houden. Die chef of baas moet ook meer toezicht houden op de veilige uitvoering van een werk. Toezien bestaat nu in veel gevallen uit zien dat het produkt gereed komt, maar hoe, daar heeft men niet altijd weet van'. Op de vraag of het niet de taak van de veiligheidsdeskundigen is de naleving van het beleid, dus ook die betreffende veilig werken, te toetsen, antwoordt Poort dat hij vier regionale medewerkers heeft die de werkplekken bestuderen. Waar fouten geconstateerd worden kan men echter geen maatregelen treffen, aangezien deze mensen daartoe niet bevoegd zijn. Alleen in duidelijk gevaarlijke werksituaties willen de veiligheidsdeskundigen de spoorwegwerkers wel eens van de baan sturen, daarmee een voorschot nemend op de eventuele beslissing van de betreffende chef.

Verantwoordelijkheid

Binnen NS staat het onomstotelijk vast dat het toewijzen van een veiligheidsman aan een uitvoerende ploeg noodzakelijk is*. Vóór aanvang van een werk is het de ploeg dan ook be-

kend wie zij toegewezen krijgt als veiligheidsman. Deze bekendmaking, voortvloeiend uit voorschriften betreffende de werkvoorbereiding, kan evenwel niet leiden tot twijfel aan de capaciteiten van de veiligheidsman.

Van Buchem: 'Het is inderdaad niet mogelijk te zeggen: hij heeft vandaag de veiligheidstaak op zich gekregen, ik doe geen dienst. Er hoeft ook geen reden tot twijfel te zijn. Alle veiligheidsmannen zijn getest en geschikt bevonden. Daar komt nog bij dat je als spoorwegwerker zelf ook waakzaam moet blijven. Je moet je nooit helemaal overgeven aan de ogen van een ander'.

Om de werkdruk enigszins van de schouders van de veiligheidsman te halen, past NS al jaren alternatieve of aanvullende beveiligingssystemen toe, legt van Buchem uit. De belangrijkste daarvan is de automatische waarschuwingsapparatuur (awa's), die op vaste punten automatisch een trein aankondigen. Met name bij viaducten, bogen, bruggen, tunnels en andere slechtzichtpunten. Ook is er een verplaatsbaar waarschuwingssysteem waarbij op anderhalve kilometer voor de werkplek tasters op het spoor liggen die reageren op trillin-

gen. Via kabels die naar een soort toeterkast lopen, krijgt de veiligheidsman een sein dat een trein nadert. Dit is in principe een slim systeem, want je haalt het waarnemen op zicht weg (men tuurt de omgeving af 'op zoek' naar treinen). Technisch ligt het allemaal nog wat moeilijk. Je moet lange kabels hebben en er voor zorgen dat de kast ook een sein geeft als de stekkers bijvoorbeeld losraken'.

Werken als veiligheidsman brengt met zich mee, dat er regelmatig een medische en psychologische test moet worden ondergaan om te controleren of men geestelijk en lichamelijk nog in staat is de zware taak uit te oefenen. Uit 'De Veiligheidsman ...' blijkt echter dat deze regel niet altijd wordt nageleefd. Poort in zijn studie: 'Sommige veiligheidslieden zijn al jaren niet meer medisch gekeurd en psychologisch getest'. En ook de verplichting dat een veiligheidsman na ziekte bij de bedrijfsarts langs moet om genezen verklaard te worden, wordt met voeten getreden. Een ander citaat van Poort uit zijn studie: ▷

* Geen enkele spoorwegwerker kan tegelijkertijd herstelwerkzaamheden verrichten en de omgeving goed in de gaten houden op naderend treinverkeer.



'Langs de baan wordt over het algemeen erkend dat men gevaarlijk werk doet, maar niet in die mate zoals buitenstaanders er over denken'. Foto: Roel de Vringer, NV Nederlandse Spoorwegen.

'Het in dienst komen na een ziekte kan zonder tussenkomst van de bedrijfsarts'.

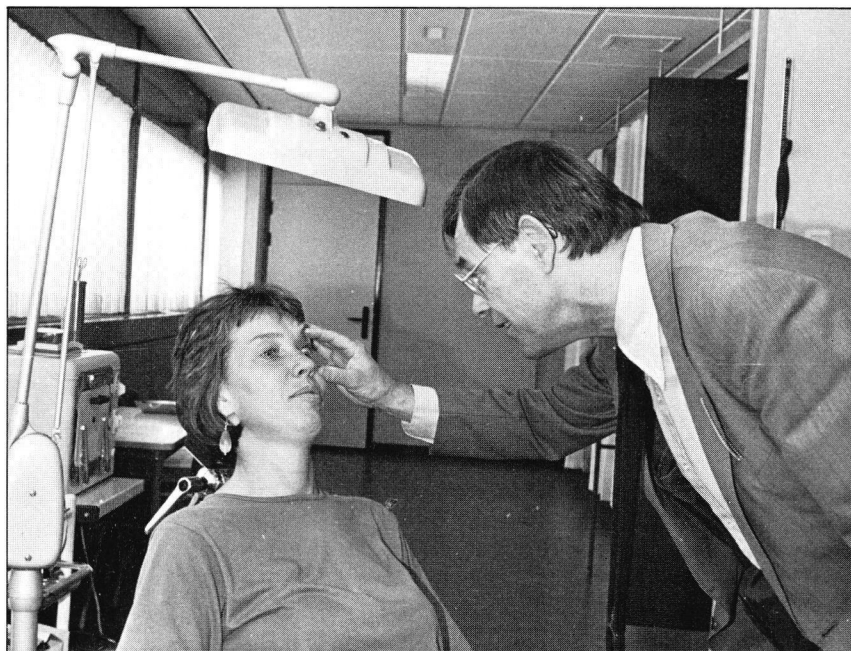
Drs. A. van Oosterom, een van de langst meelopende bedrijfsartsen van NS, hierover: 'Een veiligheidsman hoeft niet ieder jaar medisch en psychologisch onderzocht te worden. Er zijn leeftijdsgrenzen voor die keuring. Tot en met de leeftijd van 39 jaar is dat eenmaal per vijf jaar, van 40 tot en met 49 jaar eenmaal per vier jaar en boven 49 eenmaal per twee jaar. En het opnieuw in dienst treden na ziekte?

Van Oosterom: 'Alleen de mensen met een veiligheidstaak moeten contact opnemen met de bedrijfsarts voordat zij weer in dienst willen treden. Voor andere functies bij NS is dat niet nodig. Ik had vandaag een conducteur (ook belast met een veiligheidstaak) aan de lijn, die had ik zelf gebeld om te vragen hoe het met hem was en of hij weer aan het werk kon gaan. Nu bleek dat hij zich weer hersteld had opgegeven bij zijn chef. Dat is dus eigenlijk een verkeerde procedure. Ik moet als eerste weten wat die man gehad heeft, of hij medicijnen gebruikt'.

Kan iemand via de telefoon arbeidsgeschikt verklaard worden?

'Ik vind het contact over de telefoon een handige methode. Je kan elkaar veel vertellen en je hoeft geen verre reizen te maken. En ik geloof zeker dat je iemand door middel van een telefoongesprek weer arbeidsgeschikt kan verklaren. Op een gegeven moment ken je de mensen in je rayon, je weet hoe iemand is, wat hij mankeert. Als iemand de waarheid niet zou zeggen, blijft hij formeel gezien verantwoordelijk voor zijn daden. Als een veiligheidsman, een conducteur of wie dan ook die met een veiligheidstaak belast is niet de waarheid vertelt over zijn gezondheid en niet doorgeeft wat van belang is, dan is hij tot en met de rechter verantwoordelijk. Dat is dus als het tijdens het werk misgaat. Maar de gewone spoorman bij NS is een betrouwbare man. Daar blijf ik van uitgaan. Hij staat voor wat hij zegt en doet', aldus Van Oosterom.

Niet alleen via medisch en psychologisch onderzoek moet blijken of de veiligheidsman zijn veiligheidstaak kan uitoefenen, ook de jaarlijkse terugkerende herinstructie en daarmee het vernieuwen van de machtiging (bevoegdheid te kunnen werken als veiligheidsman, ook de leider der werkzaamheden beschikt over een dergelijk bewijs) draagt daartoe het



Drs. A. van Oosterom, bedrijfsarts NS: 'Primair geldt dat iedereen die met veiligheid belast is zelf verantwoordelijk is'. Foto: Fotopersbureau Dick Loenen.

nodige bij. Volgens Poort komt het zelden voor dat een veiligheidsman niet door de herinstructie komt en daardoor zijn machtiging verliest. Ligt de medische norm tot afkeuring niet duidelijk vast, voor het intrekken van de machtiging zijn wel regels op papier gezet. Drankgebruik en medicijnen zijn daarbij duidelijke aanwijzingen een veiligheidsman ongeschikt te verklaren. Vraag is echter, wat is te veel drank en welke zijn de medicijnen die de veiligheidsman ongeschikt maken voor het werk op en nabij de spoorbaan.

Van Oosterom: 'Als iemand elke dag aspirines slikt, dan krijgt hij daar misschien maagpijn van, maar het is geen reden het werk te staken. Feit is wel dat de man in een zodanige staat verkeert dat hij veel aspirines slikt, wat de vraag doet rijzen: wat is er met hem, is hij momenteel nog geschikt voor de veiligheidstaak. Wij hanteren een boekje met daarin opgenomen een lijst van medicijnen, waar achter de naam een plus of min staat: wel of niet te gebruiken bij veiligheidsdienst. Voor drank geldt hetzelfde. Primair geldt dat iedereen die met veiligheid belast is zelf verantwoordelijk is. Het is bij NS voorschrift dat zes uur voor aanvang van het werk tot einde dienst geen alcohol genuttigd mag worden. Drinkt iemand zes uur van te voren een krat bier leeg, dan is hij zelf verantwoordelijk. Maakt hij tijdens het werk brokken, dan is en blijft hij verantwoordelijk. Ook voor de rechter.

Ruikt een collega drank, dan moet hij tegen hem zeggen: ik vertrouw je niet, een ander moet jouw taak overnemen. Gelukkig hebben we weinig last van drankproblemen bij NS. Ik kan me niet herinneren dat werkzaamheden aan de baan gestaakt zijn wegens drankmisbruik'.

Herinstructie neemt binnen NS een belangrijke plaats in, aangezien de veiligheidsaandacht op een hoog peil gehandhaafd moet worden. Vandaar ook dat de stof van de cursus zo nu en dan aangepast wordt.

Poort: 'Ik heb regelmatig overleg met de cursusleiders over wat er in de afgelopen drie maanden aan ongevallen heeft plaatsgevonden en welke lering we daaruit kunnen trekken. Dus de mogelijkheid bestaat dat de cursusstof iedere drie maanden enigszins wijzigt. Ik heb echter signalen gehoord dat de cursusleiders vreselijk weinig met die nieuwe gegevens doen. Mij lijkt het juist heel zinnig discussies met de risicogroepen te voeren op grond van situaties waarin het fout is gegaan. Het komt helaas incidenteel voor'.

Volgens van Buchem blijft het altijd een dilemma er voor te zorgen dat theorie en praktijk op elkaar aansluiten. De chef arbeidsveiligheid is overigens wel van mening dat de bedrijfsleiding veel aandacht schenkt aan de toepassing van kennis die de spoorman heeft opgedaan tijdens de opleidingen, maar dat het ook de man in de praktijk zelf is die uiteindelijk de ►

verworven kennis in veilig gedrag en handelen moet omzetten.

C-onderzoek

En wat als er, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, toch iets fout gaat op en nabij het spoor?

'Als het mis gaat is het meestal alles of niets', aldus Van Buchem. 'Niet een schaaftwondje, nee, iemand is of ernstig gewond of dood. Als een ongeval heeft plaatsgevonden dan denken men al snel richting veiligheidsman. Heeft hij niet goed opgelet? Waarom blies hij niet op zijn toeter? Ik vind dat je er niet automatisch van uit moet gaan dat hij de eerste persoon is die je moet aankijken. Eerst een diepgaand onderzoek en als daar een oorzaak uitkomt, dan kan het inderdaad zo zijn dat de naam van de veiligheidsman valt' (Poort toont in zijn studie aan dat van zevenentwintig ongelukken die plaatsvonden tussen september 1979 en september 1981, elf veroorzaakt zijn door menselijk falen van de veiligheidsman).

Onder een diepgaand onderzoek verstaat men binnen NS een C-onderzoek (er bestaat ook een A- en B-onderzoek voor minder ernstige gevallen). Op een dodelijke aanrijding, waaraan naast de Spoorwespolitie, ook Justitie en de Arbeidsinspectie te pas komen, volgt altijd een C-onderzoek, ten behoeve van het Spoorwegtoezicht (Spoorwegwet). Voor dit type onderzoek komt een commissie bijeen die een zitting houdt waar mensen gehoord worden die bij het ongeval betrokken waren. De commissie stelt op grond van deze verhoren vast wat de oorzaak van het ongeval is, wie waar en wanneer iets fout heeft gedaan en welke maatregelen genomen moeten worden om een dergelijk ongeluk in de toekomst te voorkomen.

Als de onderzoeken afgerond zijn, gaat het eindverslag naar de chef Ep (Dienst van Exploitatie) van NS, die het rapport op zijn beurt voorlegt aan diverse deskundigen. Uiteindelijk komt het rapport via rijksinspecteurs op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat terecht (dit laatste gaat niet op voor de andere onderzoeken). Poort: 'De rijksinspecteur kan op grond van het rapport zeggen dat hij meer inlichtingen wil of dat de hele zaak voorgelegd moet worden aan de spoorwegongevallenraad, die op zijn beurt onafhankelijk een zitting houdt. Dergelijke zittingen hebben in het geval van een dodelijke aanrijding nog maar zelden plaats gevon-

den. De rijksinspecteur kan echter niet beslissen dat maatregelen die de onderzoekscommissie in het rapport voorstelt ook daadwerkelijk genomen moeten worden. De beoordeling daarvan ligt geheel bij de NS'.

Daling aantal ongevallen

Positieve ontwikkeling bij de Spoorwegen is dat totaal gezien het aantal ongevallen de laatste jaren afneemt. Werden in 1982 en 1983 respectievelijk nog 880 en 870 ongevallen geregistreerd in 1984 lag dit cijfer op 814. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat over 1985 en wellicht ook over 1986 opnieuw een lichte daling te noteren valt.

Ik ga me daar een beetje belachelijk maken, ik hoor dat lawaai toch niet meer

Met betrekking tot de aanrijd-ongevallen moet toch nog enige voorzichtigheid ten aanzien van de cijfers in acht worden genomen. Poort is van mening dat het nog te vroeg is conclusies te trekken uit de cijferontwikkeling. 'Positief is de daling zeker, maar ik vind dat we over een jaar of tien pas echte uitspraken kunnen doen. Dat geldt ook voor het cijfer van ongevallen met dodelijke afloop. De mentaliteitsverandering binnen NS, dus ook de discussie over verantwoordelijkheid op hoger niveau inzake de aanrijdrisico's, loopt nog. Inmiddels zijn er meer functionarissen die zeggen: ik ben leidinggevende, ik moet zorgen dat de mannen op het spoor het werk goed en zonder brokken verrichten. Dat denken, dat zal het verloop van het ongevallencijfer zeker in gunstige zin beïnvloeden.' Neemt het ongevallencijfer langzaam af, het aantal verzuimdagen daarentegen stijgt. 'De conclusie is dat de ongevallen die plaatsvinden over het algemeen erger zijn; een lange tijd nodig hebben om te genezen', legt van Buchem uit. 'Als een rangeerder iets aan knie of enkel oploopt, is hij een behoorlijke tijd uit de roulatie. Je kan die man hoe gezond hij zich verder ook voelt, niet hinkend over het spoor laten gaan. Het kan ook voorkomen dat iemand na een ernstig ongeluk jaren in het verzuim zit, dat werkt door in het cijfer'.

Als de lijst van letsels dat het personeel oploopt tijdens het werk wordt bestudeerd, valt op hoe belangrijk persoonlijke beschermingsmiddelen kunnen zijn. Over 1984 staan alleen al 333 verwondingen aan het been (inclusief voet en tenen) geregistreerd, 266 verwondingen aan arm en hand en 84 aan het hoofd. Ook aan de romp worden veel verwondingen opgelopen (71 in 1984).

'Ondanks de ongevallen mag je gerust stellen dat NS een bedrijf is waar alles over veiligheid van bronbestrijding en preventie tot toepassing van persoonlijke beschermingsmiddelen, zowel qua voorlichting als instructie, goed geregeld is', verklaart Van Buchem. 'Wij doen er alles aan om de werknemers het nut van beschermingsmiddelen in te laten zien. Dat doen we onder andere door films, diaries en voorlichtingscampagnes tijdens actiedagen. Wij blijven bezig met het steeds opnieuw motiveren van het personeel en dat is wel eens lastig. Probleem is namelijk dat niemand oorkappen, veiligheidshelmen en dergelijke wil dragen. Zeker niet tijdens warm weer of inspannend, zwaar werk. Vooral ouderen denken snel: ik ga me daar een beetje belachelijk maken, ik hoor dat lawaai toch niet meer, ik hoef geen oorkappen. Jongeren zijn eerder gemotiveerd tot het dragen van veiligheidsmiddelen. De hele materie blijkt denkt ik altijd wel een punt van kritiek. En terecht. Je wordt als individu maar met die middelen opgescheept'.

Van Buchem vervolgt, desgevraagd of de man op en nabij het spoor en in de werkplaats behoefte heeft aan die voorlichting en instructies: 'Over het algemeen leeft veiligheid wel bij het personeel. Zeker het besef dat veiligheid belangrijk is langs de baan is duidelijk aanwezig. Elk nieuw personeelslid krijgt veiligheidsvoorlichting en -instructie bij het indiensttreden bij NS. De werkgever, de chef is hiervoor verantwoordelijk.

Even later echter: 'In wezen moet je deze veiligheidsvoorlichting blijven stimuleren, zowel naar de verantwoordelijke als naar de ontvangende partij. Wij proberen nieuwe werknemers en natuurlijk ook werknemers die reeds lang bij NS in dienst zijn, alle informatie te geven over de plichten en de rechten die men heeft in het kader van de Arbwet ... Wij zijn eigenlijk een klein Veiligheidsinstituutje binnen de onderneming. ○