

NS Reizigers: Regelgeving moet praktijkgericht zijn

Als directiesecretaris en later 'vlootbeheerder' was Leo van Dongen in de jaren negentig al betrokken bij de ontvlechting van NS. "Op dat moment was veiligheid bij wet vooral een verantwoordelijkheid van de vervoerder", vertelt de huidige adjunct directeur Productie. Sindsdien is er veel veranderd. Niet alleen in de organisatie van NS Reizigers, maar ook op het gebied van veiligheid. "De regelgeving is nu voor alle vervoerders op het net toegankelijk."

Een Spoorwegongevallenraad en interne audits. Dat was het wel in die tijd. Pas met de afsplitsing van Railned werd de regelgeving voor materieeltoelating en andere veiligheidsaspecten expliciet beschreven, en goed geborgd. "De kracht was, denk ik, dat het door collega's werd gedaan. Daardoor gingen ervaringen en waarden niet verloren."

Praktijkgericht

Langzamerhand ontwikkelde de nieuwe organisatie inspecties en audits. Van Dongen: "Vervolgens werden we ook aan de regels gehouden. Soms dacht je dan: 'Moet dat nou zo scherp? Van de andere kant wisten we zo'n lastige auditor wel te waarderen. Die is tenminste op de hoogte van wat er bij vervoerders speelt.'" Voor Van Dongen geldt nog steeds: liever een op maat gesneden regelgeving die goed wordt gevolgd, dan superscherpe normen zonder audits. "In die zin is Railned Spoorwegveiligheid gelukkig altijd praktijkgericht geweest."

Met behulp van het veiligheidszorgsysteem wordt spoorwegveiligheid bij NS Reizigers op drie fronten beheerst: beheer en onderhoud van technische middelen, procedures en instructies voor werkprocessen en selectie, en opleiding en herinstructie van medewerkers. "Al die zaken evolueren met de tijd en dus mag regelgeving nooit in beton gegoten zijn." Van Dongen noemt de invoering van de GSM als voorbeeld. "Als je belt kun je gemakkelijker een rood signaal over het hoofd zien. Dus wanneer mag je wel bellen en wanneer niet? Dat zijn zaken die niet vanuit de theorie te regelen zijn; die toets je aan de praktijk. Wanneer je bedenkt dat onder de veertig kilometer per uur geen ATB kan worden ingeschakeld, dan ligt het voor de hand dat je alleen bij hogere snelheden mag bellen, of bijzondere eisen stelt aan de apparatuur. Dat is ook de logica die Railned hanteert. De organisatie denkt met ons mee."



NFP PHOTOGRAPHY / TON MINNEN

Leo van Dongen: "Het is van het grootste belang om regelgeving en naleving te laten aansluiten bij wat mogelijk of onmogelijk is."

Risicoanalyses

Van Dongen pleit dus nadrukkelijk voor ervaringsregels. Dit betekent wel dat bij elke verandering in spoor situaties een risicoanalyse nodig is, maar dat vormt voor de NS Reizigersman geen probleem. "Als je bijvoorbeeld op basis van onderhoudsresearch kunt aantonen dat onderhoudstermijnen kunnen worden aangepast, dan moet de regelgeving daar ook ruimte aan bieden. Gelukkig merk je dat onze oud-collega's goed kunnen meegaan in die pragmatische manier van denken. Ze hebben inzicht in ons werk en kunnen situaties prima inschatten. Die kennis en ervaring vind ik een enorme verworvenheid. Die moeten binnen de nieuwe organisatie geborgd blijven."

Hij vervolgt: "Het is van het grootste belang om regelgeving en naleving te laten aansluiten bij wat mogelijk of onmogelijk is. Ook trendanalyses vormen daarbij een aanknopingspunt. Ik hoop van harte dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat in de toekomst in de pas blijft lopen met ontwikkelingen en behoeftes in de modaliteit Rail", aldus Van Dongen. ○