

# NINA NO INJURIES NO ACCIDENTS AT WORK

EEN GREEP UIT DIVERSE VOORBEELDEN UIT DE DAGELIJKE PRAKTIJK VAN BOSKALIS | FEBRUARI 2016

## DAT IS NIET 'NINA PROOF'...



*Pieter Verbiest, Fleet Manager Team F*

"Dat is niet 'NINA proof', krijg ik wel eens te horen als er een job moet worden uitgevoerd. En dat terwijl ik dacht dat ikzelf aardig op weg was om NINA te begrijpen. Als ik dan vraag 'hoezo?' wordt er geregeld een bibliotheek aan *rules* opengetrokken, die wel of geen directe betrekking hebben op het onderwerp dat niet 'NINA proof' is. Ik mis vaak de *values* in deze discussies. En dat vind ik jammer, want daarin schuilt voor mij de grote kracht van Nina.

Vaak krijg je met het stellen van een paar gerichte vragen en het daaruit volgende gesprek het échte probleem boven water.

Als je dit weet te koppelen aan een van de vele tools, zoals een JHA (Job Hazardous Analysis), een RA (Risk Assessment) of een toolbox, kun je snel stappen maken. Dit zijn echt mooie manieren om je risico's te verkleinen en voor iedereen begrijpelijk te maken. Als je deze tools niet ziet als stoffige documenten maar ze écht gaat gebruiken, zul je zien dat er een discussie ontstaat die er toe doet. En die wezenlijk bijdraagt aan de veiligheid op de werkvloer.

De opmerking dat iets niet 'NINA proof' is, blijft voor mij dus de aanleiding om een goed gesprek aan te knopen, om inzicht te krijgen in de ware kern van het probleem."

## "WE VOELEN DAT WE MEETELLEN."

Deze maanden krijgen alle voormalige MNO vaklieden beton, grondwerk en asfalt een NINA training. Machinist Ben Bel en directeur Maar van Oord namen deel aan de sessie van 9 februari. Beiden noemen de training waardevol, om dezelfde reden: openheid.

**MAAR:** "Ik heb aan de groep gevraagd: wat zien jullie als de grootste gevaren? Het antwoord verraste me: niet het langszazende verkeer, maar het werkvak zelf werd genoemd."

**BEN:** "Klopt. De grootste gevaren zijn derden op het werk en tijdsdruk. Als team weten wij precies wat we aan elkaar hebben; we kennen de gevaren en wijzen elkaar op risico's. Maar derden zijn onvoorspelbaar. Als ik aan de stuurknuppel zit tel ik poppetjes. Als er derden op het werk komen moet ik ineens meer poppetjes tellen. Poppetjes die misschien op een verkeerde plek gaan staan, omdat zij de gevaren niet kennen. Het tweede risico is tijdsdruk. In het laatste uurtje, als we onder druk staan om een deadline te halen, is het 'vlug, vlug, vlug', want we willen geen boete oplopen."

**MAAR:** "Deze risico's moet je in toolboxes blijven bespreken. Het gaat om goed instrueren en communiceren. Maar ik weet ook dat de praktijk weerbarstig is. Er zullen altijd spanningsvelden zijn."

**BEN:** "Maar wat doen we dan? Want er moet toch geld in het laatje komen?"

**MAAR:** "Natuurlijk moeten we geld verdienen, maar niet ten koste van de veiligheid. Veiligheid gaat boven alles."

**BEN:** "Dat we dit zo bespreken in een training vind ik mooi. Er wordt naar je

geluisterd. Of je nu directeur bent of wegwerker: je voelt dat je meetelt. Dat maakt het makkelijker om zo nodig als team te zegen: 'stop, dit is niet veilig'."

**MAAR:** "Als we samen erkennen dat een situatie gevaarlijk is, gebeurt er iets mee. Maar dan moeten we er wel vanaf weten. Daarom is het belangrijk dat iedereen blijft praten. Dat verwachten we ook. Niets is zo dodelijk voor de veiligheid als een houding van 'ik heb het al zo vaak gezegd en er verandert toch nooit iets'."



| Maar van Oord



| Ben Bel