

# Het verhaal van een treinmachinist die acht dodelijke ongelukken meemaakte

**M**achinist worden is nooit een jongensdroom van me geweest. Ik heb destijds gesolliciteerd omdat ik, als vader van een jong gezin, op zoek was naar de zekerheid van een vaste baan. Het mooie van het werk is de zelfstandigheid. Je zit in je eentje in die cabine en geen baas die tegen je zegt dat je moet opschieten.

Mijn eerste ongeluk kwam in 1986, toen ik al tien jaar op de trein reed. Iemand was in zijn auto op de rails gaan staan. Daarna gebeurde het zo'n beetje om de vier jaar. Als er maar voldoende tijd tussen zit, kun je het verwerken. Je blijft een paar dagen of een paar weken thuis, en dan gaat het meestal wel weer. Maar vanaf eind 2002 kreeg ik er ineens vier in tweeënhalf jaar. Mijn moeder was overleden, en tijdens de nasleep daarvan – verdriet, het huis moeten leeghalen – raakte er een jonge scholier onder mijn trein. Hij was op een station nog even snel onder de spoorbomen doorgelopen en ik kwam met 130 kilometer per uur aanrijden. Hij was op slag dood. Een half jaar later sprong er op een ander station iemand van het perron. Weer een paar maanden later hetzelfde.

Toen ik een meisje op een fiets aanreed, ergens op een overweg, was dat de druppel. Ze had me niet op tijd gezien. Ik reed niet al te hard: zestig, hoogstens zeventig. Ik stop, en zeg tegen de conducteur dat hij het zwarte zeil moet halen om het lichaam af te dekken. Ik loop terug naar de overweg, allemaal op de automatische piloot. Er staan een heleboel mensen. Ik zie verbogen stukken ijzer van de fiets liggen. Een meisje komt aanlopen, strompelend, ondersteund door een man. Die heeft het zien gebeuren, denk ik, en is daar ondersteboven van. Ineens zie ik dat haar gezicht onder het bloed zit. Ik vraag of zij het soms geweest is, en ja. Ik val haar om de hals, helemaal hoteldebotel dat ze nog leeft.

Dat was op een vrijdag, Zaterdag was ik druk met de afhandeling, een verklaring afleggen bij de politie en dergelijke, en zondag gaat opeens het licht uit bij me. Het was over en uit. Ik was heel emotioneel, heel afhankelijk, kon geen beslissingen meer nemen. Ik klampte me vast aan familie. Slapen ging heel goed, tot zes uur 's morgens. Dan móést ik uit bed en ging ik wandelen om mijn hoofd rustig te krijgen. Dat heeft vijf maanden geduurd. In die tijd heb ik veel steun gehad aan de bedrijfsarts. Hij vertelde dat het vaak voorkomt dat mensen juist van een niet-dodelijk ongeval een tik krijgen. Heel gek is dat. Zo heb ik een collega gehad die nachtmerries bleef houden en elke nacht weer druiwend van het zweet wakker werd. Hij is met het werk gestopt. Bij hem was de laatste druppel ook een ongeluk waarbij het slachtoffer het had overleefd.

Op aanraden van collega's ben ik na die crisis een andere baan bij het spoor gaan zoeken. Het werd de ongevallendienst. Dat klinkt erger dan het is: je brengt na een ongeluk het materieel weer in orde, het heeft niets met hulpverlening te maken. Ik vond het op zichzelf heerlijk werk, maar fysiek was het te zwaar voor me. Na drie maanden ben ik toch weer op de trein gaan rijden. Heel gemotiveerd hoor, die tijd ertussenuit had me enorm goed gedaan. Eigenlijk zou iedere machinist zo nu en dan wat anders moeten kunnen doen, maar de NS biedt dat niet aan, je moet er zelf naar op zoek.

**A**l die gevallen die ik heb meegemaakt staan op zichzelf, het ene is niet erger dan het andere. Elke keer zijn de omstandigheden weer anders. Die eerste keer zag ik die man zitten in zijn auto, hij keek me aan, en pats. De auto had zich helemaal om de neus van de trein gevouwen, hij werd meegeleid over de rails. Alles was wit om me heen, door het opstuiwend steengruis kon ik niets zien. Een andere situatie: ik nader een station in een dubbeldekker, er rent een jongen op me af. Hij neemt een aanloop en springt omhoog, als een hoogspringer, en komt – bâm – op de voorruit terecht, armen gespreid. Even wist ik niet wat er gebeurde. Daarna gleed langzaam zijn lichaam naar beneden, en dat was het. Elke keer is de beleving weer heel anders. Een vrouw gaat overdwars op de rails liggen en die rij je doormidden, terwijl je voelt hoe het lichaam zich vastdraait onder de trein. In totaal heb ik acht dodelijke ongelukken meegemaakt. Een tientallen keren dat het net goed ging, dat ik nog op tijd kon stoppen. Soms een kwestie van een paar meter.

Mensen kunnen allerlei redenen hebben om uit het leven te willen stappen. Eenzaam-



De machinist op de foto is niet de man uit het verhaal. Foto Dijkstra

## 'Ze wachten heel rustig tot de trein eraan komt'



### HET VERHAAL VAN

heid, liefdesverdriet. Het is niet aan mij om daar een oordeel over te geven. In 1986 is mijn zus om het leven gekomen door zelfdoding, ze had pillen ingenomen. Ze werkte bij de marine, en was op dat moment met haar schip in Australië. Toen dat schip weer in Nederland aankam, ben ik er met mijn andere zus naartoe gegaan, en hebben we precies uitgezocht hoe het gebeurd is, met de mensen gesproken die erbij betrokken zijn geweest. Op die manier krijg je een afgerond verhaal. Antwoord op de vraag waarom ze het heeft gedaan, heb ik niet gekregen, daar heb ik me bij neergelgd.

Door die ervaringen met mijn zus voel ik

me erg betrokken bij de nabestaanden. Omdat het lichaam van het slachtoffer meestal helemaal kapot is, krijgt de familie de persoon niet meer te zien, en juist daarom is het voor hen extra belangrijk om te weten hoe die laatste minuten, seconden eruit zagen. Ik had altijd wel behoefte om dat verhaal te vertellen. Het valt me trouwens telkens weer op hoe relaxt de mensen zijn die besloten hebben dat ze dood willen. Ze zijn ook niet verdrietig, maar wachten heel rustig tot de trein eraan komt.

**E**en jaar of twee geleden ben ik in verbinding gekomen met een bureau van NS dat contacten onderhoudt met nabestaanden. Ze sturen bij de begrafenis een krans namens NS, en familie kan er terecht met vragen. Ik heb voorgesteld dat nabestaanden die daar behoefte aan hebben, een gesprek kunnen hebben met een machinist. En dat gebeurt nu ook. Ze praten niet rechtstreeks met de machinist die het slachtoffer heeft doodgereden, maar met een collega, die het verhaal overbrengt. Ik vind dat wel een goede constructie. Niet alle machinisten zitten op zo'n gesprek te wachten, de meeste hebben al moeite genoeg met het ongeluk zelf. Ik weet uit eigen ervaring hoe schokkend de confrontatie met nabestaanden kan zijn. Drie dagen nadat die scholier was omgekomen, ging bij mij thuis de telefoon. Het was de moeder van die jongen. De politie had haar mijn nummer gegeven. Ik schrok me echt te barsten. Ze wilde met mij praten over wat er gebeurd was. Ze is bij me thuis geweest, ik heb mijn verhaal verteld, en zij het hare. Op die manier hebben we veel aan elkaar gehad. We hebben nu, na vijf

jaar, nog steeds contact. Het heeft dus een positieve uitwerking gehad, maar het was wel zwaar.

Begin dit jaar was er een bijna-ongeluk dat me weer aardig uit mijn evenwicht bracht. Ik had op tijd kunnen stoppen voor een oude man die op de rails liep. Hij was helemaal in de war, in tranen. Het enige wat ik begreep, is dat hij wel degelijk dood wilde. Ik heb hem meegenomen in de cabine en hem overgedragen aan de politie. Het is belangrijk dat je onmiddellijk na zo'n incident je verhaal kwijt kan. Later kom je, indien nodig, bij de bedrijfsarts of de bedrijfspsycholoog, dat is allemaal goed geregeld. Maar bij de eerste opvang heb je te maken met managers, en die zijn niet altijd toegerust om de juiste dingen te zeggen. Die zijn daar niet voor opgeleid. Ik heb ooit meegemaakt dat een manager naar de plek van het ongeluk kwam, maar niet het woord tot mij richtte. Hij praatte wel met een collega-machinist die toevallig in de trein zat, op weg naar huis. Managers hebben de neiging om het onderwerp te vermijden. Ze kunnen er over het algemeen niet goed mee omgaan, en dat is te begrijpen. Maar er zijn ook collega's die goede ervaringen hebben met de opvang, misschien dat ik gewoon pech heb gehad. Bij dat laatste geval met die oude man, kreeg ik weer het bekende verhaal te horen dat wij machinisten ingehuurd worden om van A naar B te rijden, en dat het absoluut niet normaal is om zo iets te moeten meemaken. Strikt genomen is dat natuurlijk waar, maar in de praktijk hoort het er wél bij. Waarom zou je dat ontkennen? Om de andere dag springt er iemand voor de trein, er zijn 2.500

machinisten in Nederland en statistisch gezien krijgen die in hun carrière het allemaal een keer voor hun kiezen. Ik ben er dagelijks mee bezig. Plekken waar je voorbij rijdt. Altijd alert bij overwegen en stations. Soms heb je op een perron een geinponem die doet alsof hij zijn evenwicht verliest, dan krijg je een rotschrik. En als ik thuis op de radio hoor over een ongeluk op het spoor, geeft me dat een bedrukt gevoel.

**C**onducteurs hebben het makkelijker, dat zijn sociale types die veel met elkaar kletsen. Machinisten zijn solisten. Ze zitten altijd in hun uppie voorin de trein, dat willen ze ook, daar hebben ze voor gekozen. Ze spreken elkaar soms vluchtig in de kantine, en in het voorbijgaan. Hoe gaat het? Goed! Natuurlijk, het gaat altijd goed. Wat ik graag zou willen, is dat iemand die er verstand van heeft naar je toe komt en zegt: vandaag even geen dienst, we gaan eens praten over hoe het met jou gaat.

Als ik na een periode thuisgezet te hebben weer begon, zei ik weleens cynisch: op naar de volgende. „Ach, jou overkomt het nu vast niet meer”, was het dan. Het is menselijk om zo iets te zeggen, aardig bedoeld, maar ik weet dat het altijd kan gebeuren, overal. En als het gebeurt, stap ik er gewoon weer op af. Ik kan alleen maar hopen dat ik niet weer zo lang van de kaart ben.”

**Opgetekend door BRIGIT KOIJMAN**

De naam van de machinist is uit privacyoverwegingen weggelaten