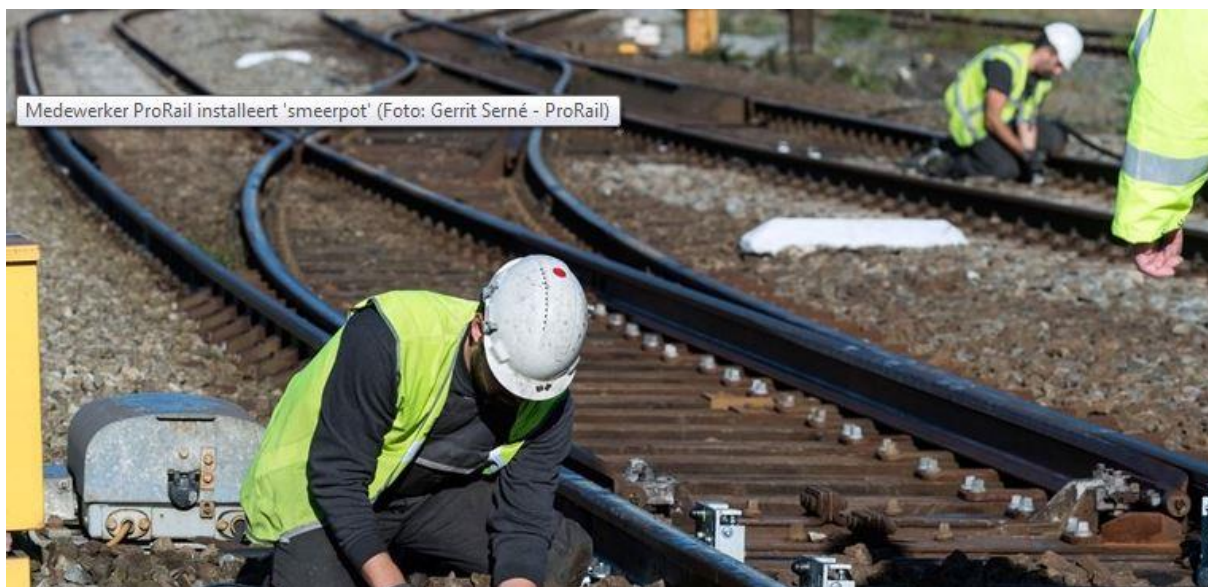


Rapportage veiligheidsincidenten Railinfra- branche 2017



rail  alert

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Algemeen: vergelijking over de jaren	4
3.	Verdeling incidenten naar type bedrijf.....	6
4.	Verdeling incidenten naar type incident 2017	7
5.	Verdeling van incidenten over de benoemde risico's	8
6.	Letselincidenten.....	9
7.	Basis Risico Factoren (BRF) en achterliggende oorzaken	10
8.	Aanbevelingen voor de branche	12
9.	Analyse Communicatie, Omgevingsfactoren en Tegenstrijdige Doelstellingen	13

1. Inleiding

Dit document beschrijft een voornamelijk kwantitatieve analyse van de veiligheidsincidenten die in 2017 zijn gemeld door de bij stichting railAlert aangesloten bedrijven.

Het hoofddoel van Stichting railAlert is er voor zorgen dat er in Nederland bij werkzaamheden aan de railinfrastructuur geen dodelijke ongevallen en NUL ongevallen met verzuim plaatsvinden. In 2013 hebben de aangesloten bedrijven (erkende aannemers, ingenieurbureaus, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabel- en boorbedrijven en opdrachtgevers) gezamenlijk afgesproken om alle veiligheidsincidenten te melden bij stichting railAlert. Hiervoor is een online meldapplicatie beschikbaar gesteld waarmee de aangesloten bedrijven hun incidenten kunnen melden. De binnen gekomen gegevens worden door railAlert gepubliceerd op een dashboard dat door deze bedrijven is te raadplegen.

Het veiligheidsdashboard toont hoe de branche op het gebied van veiligheid presteert en of de resultaten in lijn liggen met de afspraken. het dashboard kan eveneens binnen de aangesloten bedrijven worden gebruikt voor eigen registratie en analyse van incidenten. Aantoonbaar delen van informatie over incidenten via het veiligheidsdashboard helpt ook bij de ambitie om hoger op de veiligheidsladder te komen.

In de klankbordgroep Veiligheidsdashboard, een groep KAM managers uit de Railinfra branche, is in 2016 de behoefte geuit voor aanpassingen van de meldapplicatie en het dashboard. De aanleiding hiervoor was de geringe kwalitatieve informatie die uit de applicatie en het dashboard kan worden gehaald. Het dashboard levert voornamelijk kwantitatieve informatie, maar deze is onvoldoende om grip te krijgen op de achterliggende oorzaken en omstandigheden waarin de incidenten zich voordoen. Naar aanleiding van deze behoefte heeft een stagiair-student Integrale Veiligheidskunde middels een enquête een inventarisatie naar de informatiebehoefte gemaakt en is er een set aan wijzigingsvoorstellen gemaakt voor de meldapplicatie en het dashboard. Medio 2017 zijn deze wijzigingen doorgevoerd in de systemen, waarna op 1 juni 2017 de nieuwe meldapplicatie en dashboard “live” zijn gegaan. Met dit nieuwe programma is het nu ook mogelijk om verbeterpunten voor de werkkamers van railAlert en brancheorganisaties zoals BWR en SAS vast te leggen.

In 2017 hebben 19 van de ruim 70 aangesloten bedrijven incidenten geregistreerd via de oude en nieuwe meldapplicatie. Door een wijziging in de meldapplicatie wordt er sinds 1 juni 2017 met name meer informatie over de achterliggende oorzaken van incidenten geregistreerd. Door de oplevering van de nieuwe software is er wel een discontinuïteit van de vastgelegde informatie over het jaar 2017 ontstaan; het deel voor 1 juni 2017 bevat informatie die na deze datum niet meer wordt geregistreerd en andersom. Hierdoor is de mogelijkheid tot analyse van data in 2017 beperkt, naar verwachting kan in 2018 voor het eerst een analyse van alle nieuwe data over het hele jaar gemaakt worden.

2. Algemeen: vergelijking over de jaren

In 2017 zijn bij stichting railAlert 316 veiligheidsincidenten geregistreerd via de online meldapplicatie. Dat zijn iets meer dan de 310 in het voorgaande jaar 2016.

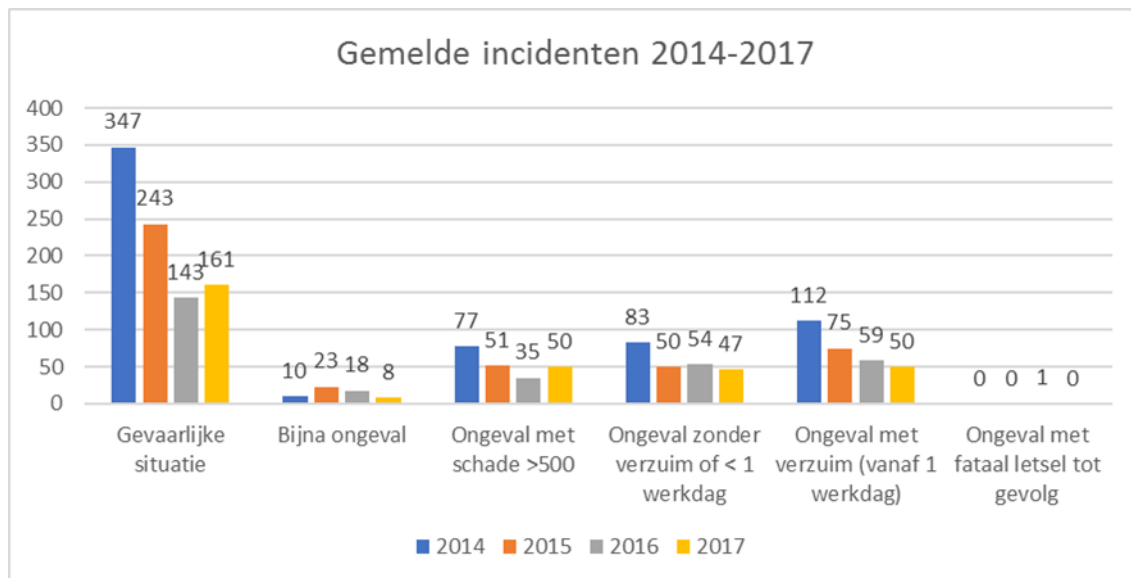
Hieruit kan niet automatisch worden afgeleid dat er daadwerkelijk minder incidenten hebben plaatsgevonden. De meldingen komen van 19 van de in totaal 78 aangesloten bedrijven. Ruim 50 bedrijven, waaronder ook grote aannemers, hebben geen incidenten geregistreerd bij railAlert.

Ervaring leert dat de meeste incidenten zich voor doen tijdens het uitvoerend werk door aannemers aan de spoorinfra.

Jaar	2014	2015	2016	2017
Gemelde incidenten	629	442	310	316

Tabel 1: Totaal gemelde incidenten periode 2014-2017 (stand 2017 per 15 maart 2018)

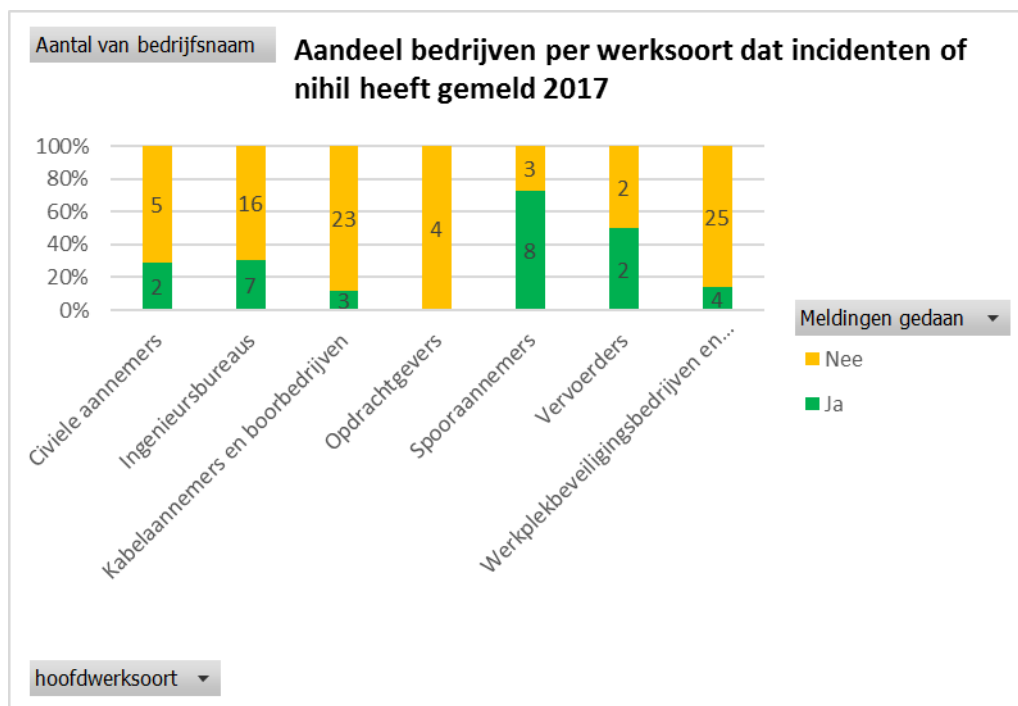
De verdeling van de gemelde incidenten over de incident-categorieën in de afgelopen 4 jaar is weergegeven in onderstaande tabel:



Tabel 2: gemelde incidenten periode 2014-2017

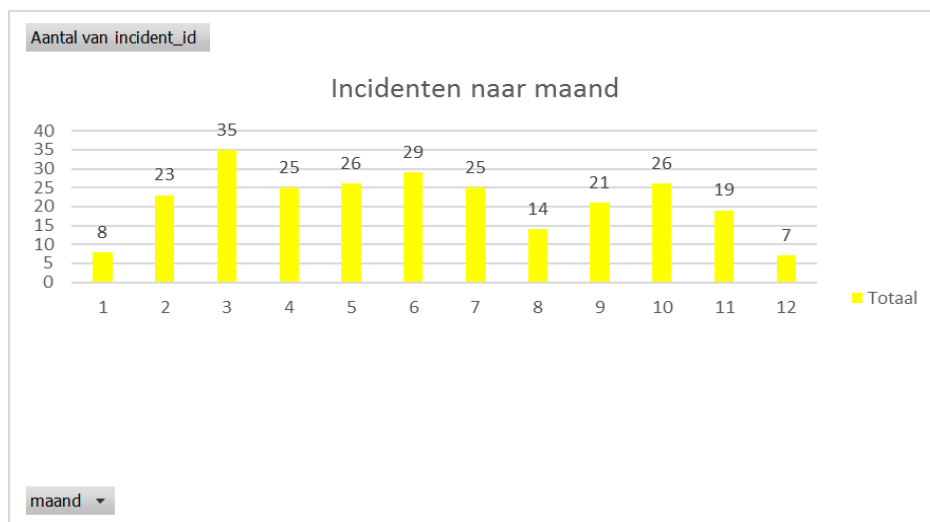
In 2017 heeft zich geen ongeval met fataal letsel voorgedaan, in 2016 vond het eerste en enige fatale ongeval sinds 2006 plaats. Bij de categorieën “gevaarlijke situatie” en “ongeval met schade” is een stijging van het aantal gemelde incidenten waargenomen, in de overige categorieën is het aantal gedaald in 2017. Overall is de trend in alle categorieën dalend.

De 316 incidenten in 2017 zijn gemeld door 19 van de 78 bedrijven met toegang tot de meldapplicatie. Daarnaast hebben 7 bedrijven aangegeven dat er geen incidenten hebben plaatsgevonden waarbij dat bedrijf betrokken was (nihil melding).



Er zijn dus ca. 50 bedrijven die niets gemeld hebben, waardoor er geen uitspraak gedaan kan worden over de betrouwbaarheid van de cijfers als maatgevend voor de hele spoorinfra-branche.

De verdeling van de incidenten over de 12 maanden van het jaar wordt in de volgende grafiek weergegeven:

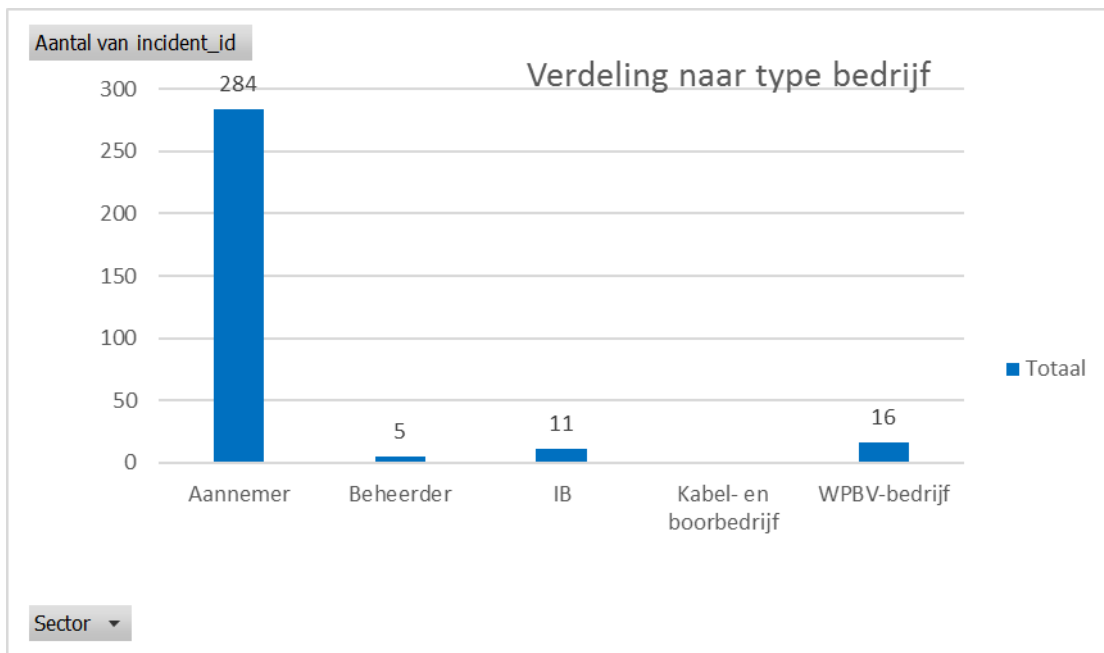


Tabel 3: Verdeling incidenten over het jaar

Deze verdeling wijkt niet af van de voorgaande jaren, traditioneel wordt er veel werk door aannemers gedaan in de schoolvakantie-periodes; er zijn dan relatief minder getroffen reizigers door buitendienststellingen voor werkzaamheden. In de wintermaanden wordt relatief minder aan het spoor gewerkt door het risico op uitloop of uitstel als gevolg van weersomstandigheden.

3. Verdeling incidenten naar type bedrijf

De verdeling van de gemelde incidenten over de verschillende type bedrijven geeft het volgende beeld:

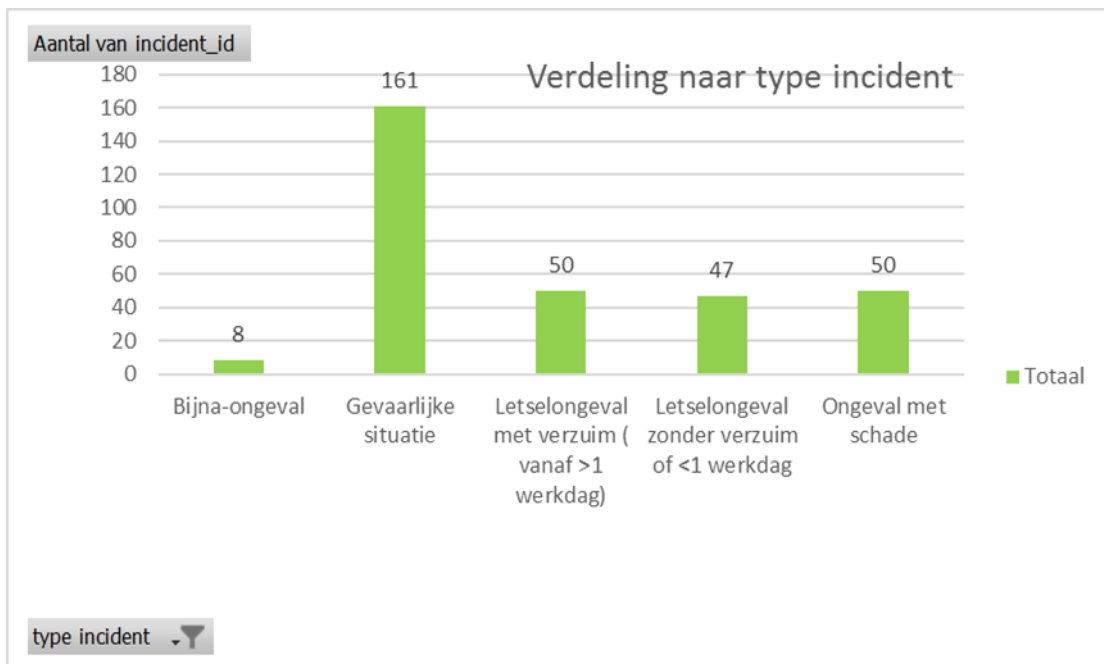


Tabel 4: Verdeling incidenten over de type bedrijven

De meeste incidenten worden gemeld door aannemers, kabel -en boorbedrijven hebben in 2017 geen (0) incidenten gemeld. Het is mogelijk dat onderaannemers zoals IB's en kabelbedrijven incidenten hebben gemeld via de hoofdaannemer. Enkele grote aannemersbedrijven en een aantal werkplekbeveiligingsbedrijven hebben geen incidenten gemeld; vermoedelijk zijn de werkelijke cijfers hoger dan hetgeen is gemeld door de 18 bedrijven.

4. Verdeling incidenten naar type incident 2017

De verdeling van de in 2017 gemelde incidenten over de 5 type incidenten ziet er als volgt uit:



Tabel 5: incidenten naar type incident

Wat hierin opvalt is dat er meer letselincidenten MET verzuim (47) zijn gemeld dan letselincidenten ZONDER verzuim (41). Dit strookt niet met de zgn. "Ijsbergtheorie". Volgens deze theorie vinden er meer ongevallen met licht letsel plaats dan ongevallen met zwaar letsel.



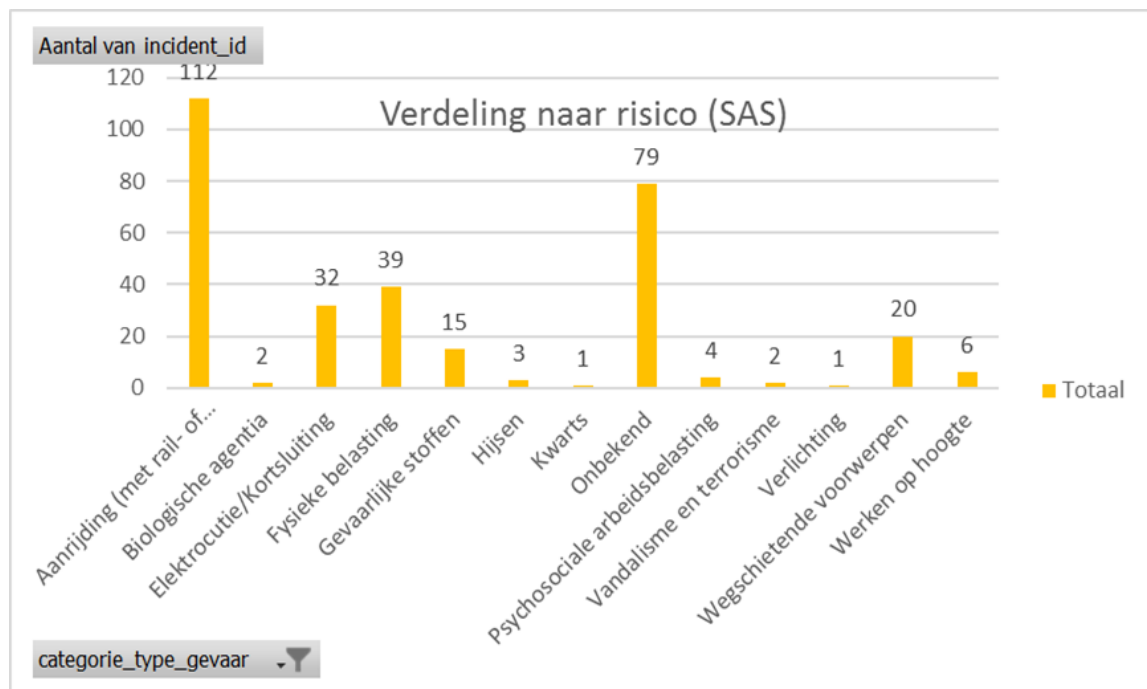
Afbeelding 1: Ijsbergmodel

5. Verdeling van incidenten over de benoemde risico's

Een nieuwe mogelijkheid sinds medio 2017 is het registreren van het type risico bij incidenten. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de risico's bij het werken aan de Spoorinfra zoals benoemd in de Arbo-catalogus van de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS).

Deze catalogus is te vinden via de link: <http://www.sas-net.nl/arbocatalogus/wat-is-de-arbocatalogus>

De verdeling ziet er als volgt uit:

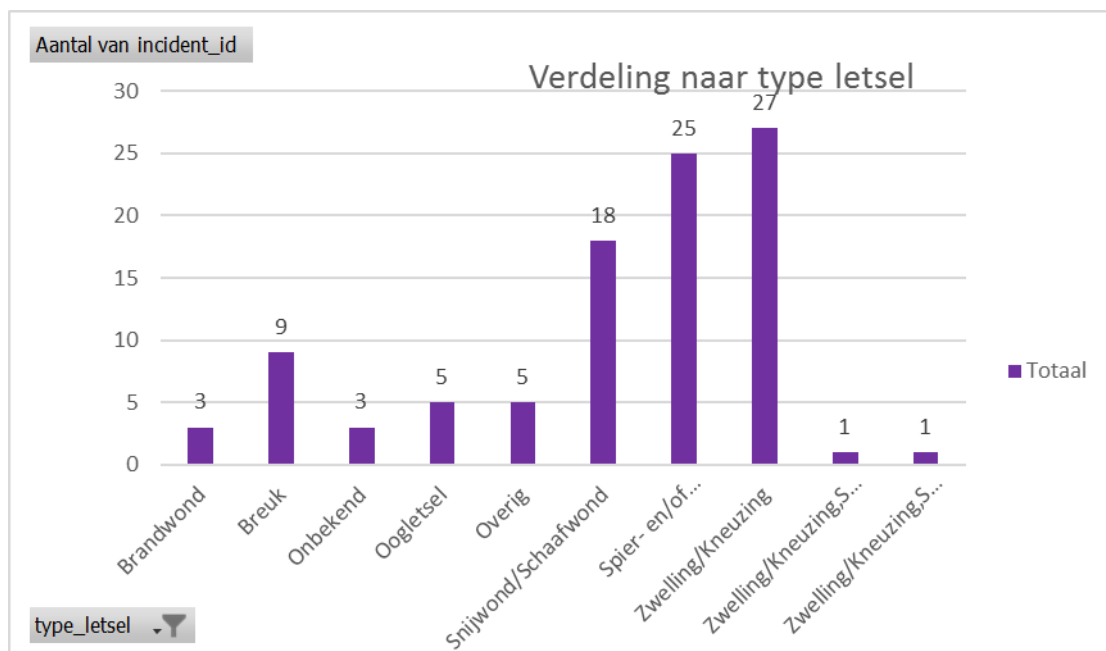


Tabel 6: Verdeling incidenten over de arbo-risico's zoals benoemd door de SAS

De risico's die het vaakst worden benoemd zijn Aanrijding met rail- of wegvoertuig, Elektrocutie/kortsluiting en Fysieke belasting. Door de eerder genoemde discontinuïteit van de vastgelegde informatie is een deel van de incidenten van voor 1 juni 2017 gelabeld als "Onbekend Arborisico". Nadere analyse laat zien dat er veel incidenten met val- of struikelgevaar zijn gelabeld als onbekend arbo-risico. Val- en struikelgevaar is op dit moment geen risico dat is benoemd in de Arbocatalogus van SAS.

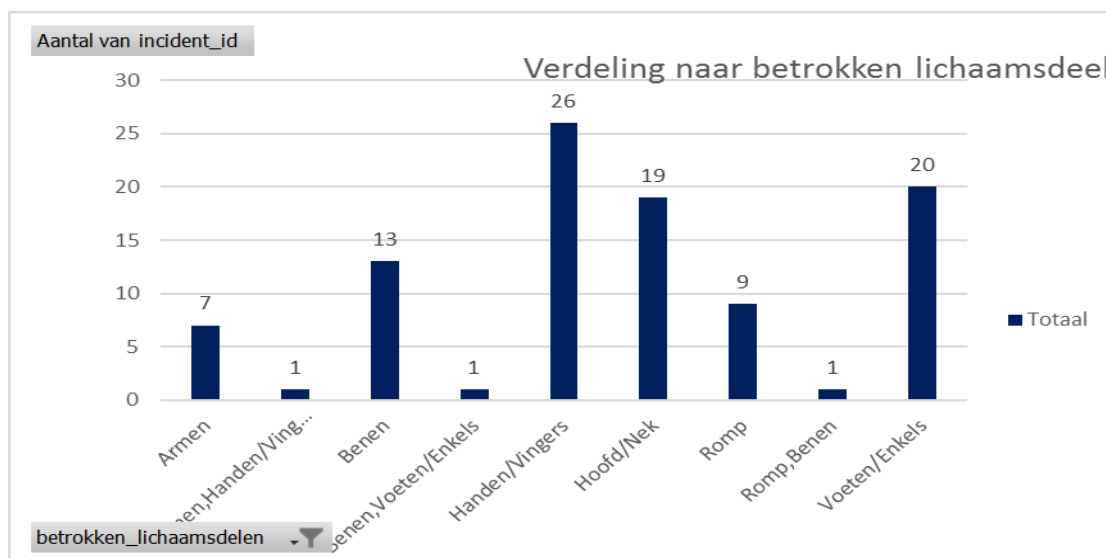
6. Letselincidenten

De gemelde letselincidenten zijn verdeeld naar soort letsel en naar betrokken lichaamsdeel. Per letselincident is het mogelijk dat er meerdere soorten letsel of meerdere lichaamsdelen letsel hebben opgelopen.



Tabel 7: verdeling van letsel naar soort

De letsels aan spieren/ gewrichten en zwelling/kneuzing zijn het vaakst vastgesteld.

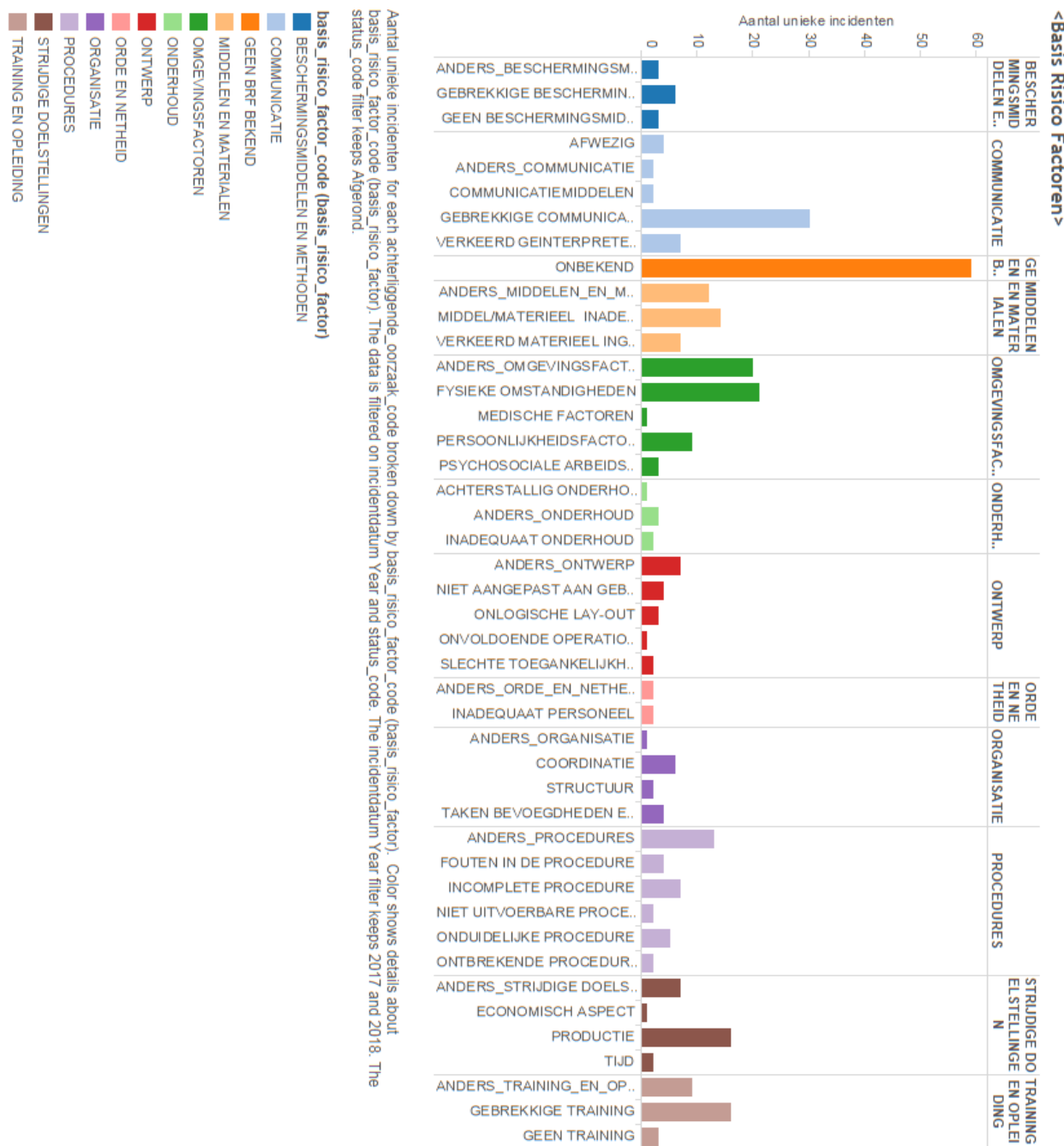


Tabel 8: verdeling van letsel over de lichaamsdelen

De meeste letsels betrof verwondingen aan handen, voeten en het hoofd.

Nadere analyse kan duidelijk maken onder welke omstandigheden deze letselincidenten hebben plaatsgevonden.

7. Basis Risico Factoren (BRF) en achterliggende oorzaken



Tabel 9: verdeling van incidenten over de BRF's

In 2017 is de meldapplicatie aangepast, waardoor er sinds 1 juni 2017 meerdere BRF's per incident kunnen worden ingevoerd. Daarnaast is het sinds 1 juni 2017 ook mogelijk om achterliggende oorzaken binnen een BRF te benoemen. Deze achterliggende oorzaken zijn dus niet bekend van de incidenten van voor 1 juni, waardoor de weergegeven data door deze discontinuïteit niet voor het hele jaar 2017 beschikbaar zijn. Vanaf 2018 kan er een analyse van alle nieuwe data worden gemaakt voor het hele jaar.

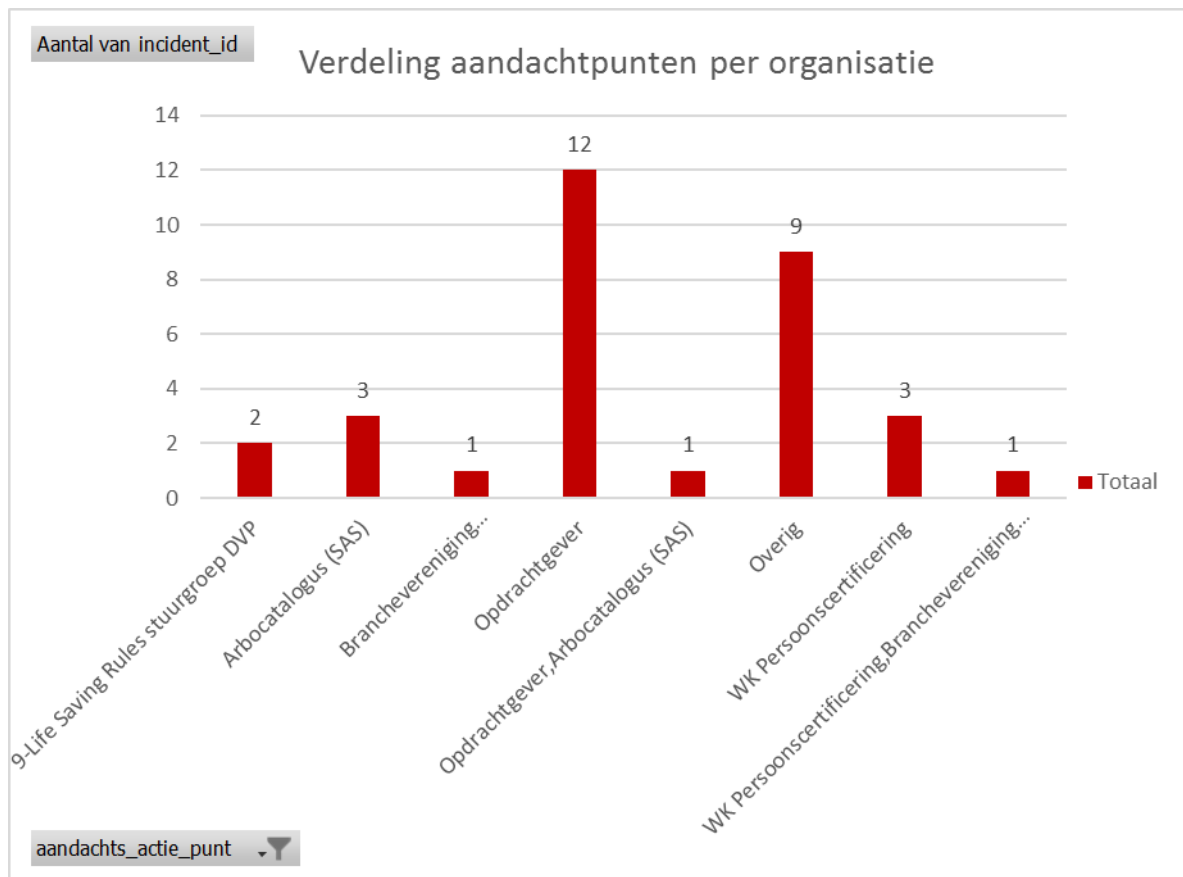
De BRF's Communicatie, Tegenstrijdige Doelstellingen en Omgevingsfactoren worden het vaakst genoemd. Daarbinnen blijkt gebrekkige communicatie, productie versus veiligheid en fysieke

omstandigheden vaak genoemd als achterliggende oorzaak van een veiligheidsincident. Nadere analyse kan mogelijk uitwijzen onder welke omstandigheden deze incidenten hebben plaatsgevonden. Een toelichting op de Basis Risico Factoren en voorbeelden hiervan uit de Spoorinfra branche zijn te vinden in het document van ProRail dat is te downloaden via de volgende link:

<https://www.railalert.nl/download/type/document/id/543>

8. Aanbevelingen voor de branche

Met de nieuwe meldapplicatie is het voor de aangesloten bedrijven ook mogelijk om aandachtspunten en verbetervoorstellen voor de werkkamers van railAlert en de brancheorganisaties zoals BWR en SAS vast te leggen.



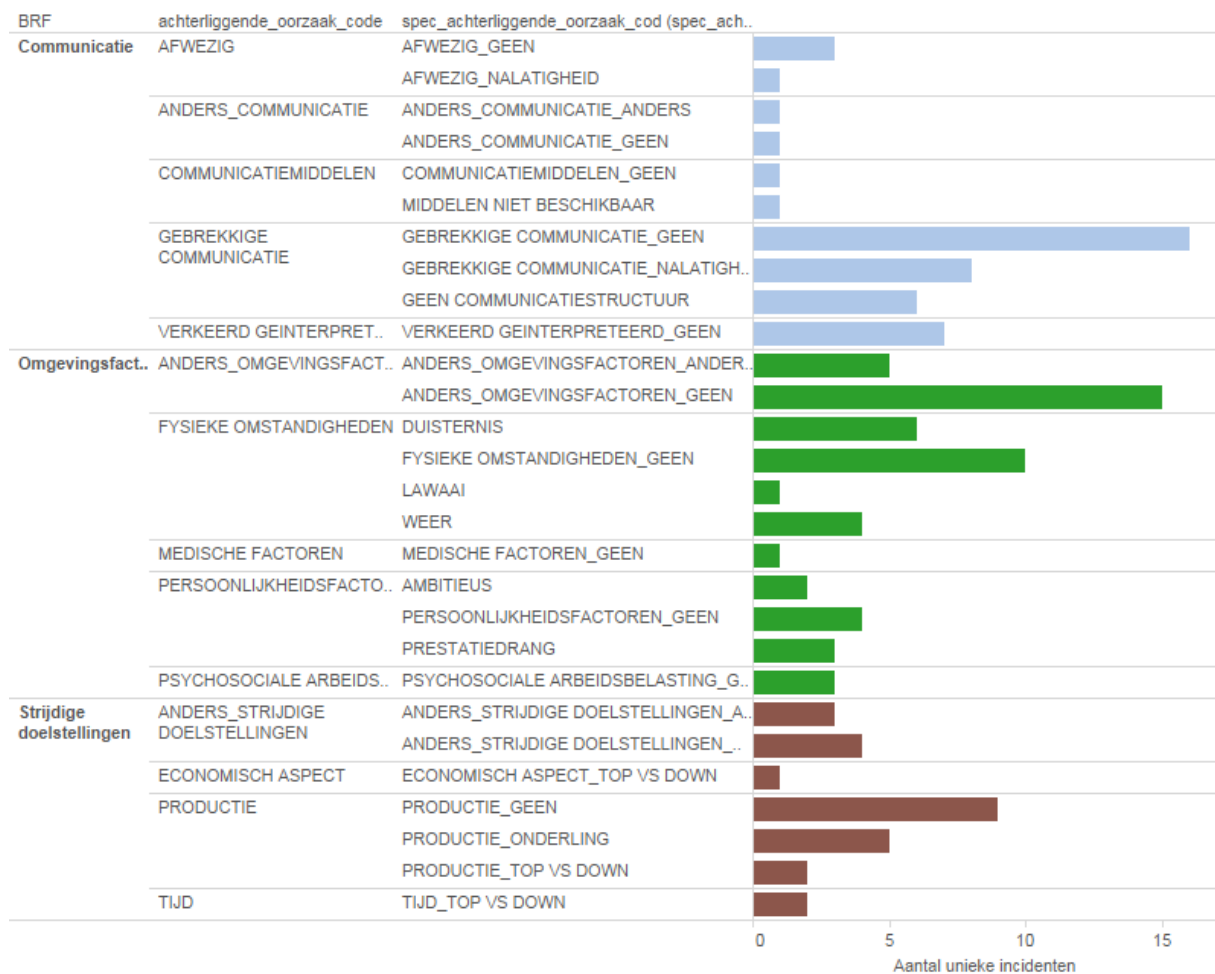
De meeste aandachtspunten zijn voor de opdrachtgevers. Alle opmerkingen en verbetervoorstellen zullen worden gecommuniceerd naar de betrokken organisaties.

Naast de aandachtspunten zijn er ook 23 concretere verbetervoorstellen genoemd, niet alleen voor de eigen organisatie maar ook voor de branche. Deze voorstellen variëren in doelgroep en inhoud. Enkele voorbeelden zijn het voorstel tot aanscherpen van opleidingseisen, het aanbrengen van flashlights op aardkabels en het opstellen van werkprotocollen tussen spoorannemer en externe leveranciers van tractiespanning. Door railAlert zullen de diverse aandachtspunten en verbetervoorstellen verzameld en ter behandeling aangeboden worden aan overlegcommissies zoals werkkamers en stichting SAS.

9. Analyse Communicatie, Omgevingsfactoren en Tegenstrijdige Doelstellingen

Door de klankbordgroep veiligheidsdashboard heeft enkele BRF's gekozen waarbij er verder wordt ingezoomd op de achterliggende oorzaken van incidenten. Dit betreft de BRF's Communicatie, Omgevingsfactoren en Tegenstrijdige doelstellingen. De analysetool levert het volgende beeld op:

<Basis Risico Factoren>



Aantal unieke incidenten for each spec_achterliggende_oorzaak_cod (spec_achterliggende_oorzaak) broken down by BRF and achterliggende_oorzaak_code. Color shows details about basis_risico_factor_code (basis_risico_factor). The data is filtered on incidentdatum Year and status_code. The incidentdatum Year filter keeps 2017 and 2018. The status_code filter keeps Afgerond. The view is filtered on basis_risico_factor_code (basis_risico_factor), which keeps COMMUNICATIE, OMGEVINGSFACTOREN and STRIJDIGE DOELSTELLINGEN.

basis_risico_factor_code (basis_risico_factor)

- COMMUNICATIE
- OMGEVINGSFACTOREN
- STRIJDIGE DOELSTELLINGEN

Communicatie:

Bij de BRF "communicatie" valt op dat "gebrekkige communicatie" het vaakst wordt genoemd als achterliggende oorzaak. Bij de verdere specificatie is te zien dat "nalatigheid" en "geen communicatiestructuur" even vaak een rol spelen.

Omgevingsfactoren:

Deze BRF wordt vaak niet verder gespecificeerd, of er is geen passende achterliggende oorzaak beschikbaar in de meldapplicatie. Van de wel gespecificeerde incidenten waarbij de BRF Omgevingsfactoren een rol speelde, worden “duisternis” en “weer” relatief vaker genoemd.

Tegenstrijdige doelstellingen:

Bij deze BRF wordt “productie versus veiligheid” het vaakst genoemd als tegenstrijdige doelstelling. “Economische aspecten” of “tijd” worden relatief weinig genoemd.