

Rapportage veiligheidsincidenten railinfra-branche 2021



Foto van Siebe Swart , Collectie Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, objectnummer 06.09.MG_2799.A4+.L



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Algemeen: vergelijking over de jaren	4
3.	Verdeling incidenten naar type bedrijf.....	8
4.	Verdeling incidenten naar type incident 2021	9
5.	Verdeling van incidenten over de vastgestelde risico's.....	10
6.	Letselincidenten.....	11
7.	Type fout of overtreding.....	13
8.	Aanbevelingen voor de branche	14
9.	Basis Risico Factoren (BRF)	15

1. Inleiding

Dit document beschrijft een voornamelijk kwantitatieve analyse van de veiligheidsincidenten die in 2021 zijn gemeld door de bij Stichting railAlert aangesloten bedrijven.

Het hoofddoel van Stichting railAlert is ervoor zorgen dat in Nederland bij werkzaamheden aan de railinfrastructuur geen dodelijke ongevallen en NUL ongevallen met verzuim plaatsvinden. In 2013 hebben de aangesloten bedrijven (erkende aannemers, ingenieursbureaus, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabel- en boorbedrijven en opdrachtgevers) gezamenlijk afgesproken om alle veiligheidsincidenten te registreren bij stichting railAlert. Deze incidenten worden sinds 2014 gemeld via een meldapplicatie en gepubliceerd op een dashboard.

Het veiligheidsdashboard toont hoe de gezamenlijke branchebedrijven (op basis van de aangeleverde incidenten) op het gebied van veiligheid presteren 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 2021 hebben 20 van de ruim 60 aangesloten bedrijven in totaal 411 incidenten geregistreerd via de meldapplicatie. Dit aantal incidenten is meer dan 25% hoger dan in de afgelopen jaren; sinds 2016 lag dat aantal ongeveer gelijk met iets meer dan 300 incidenten per jaar. Het aantal meldende bedrijven (20) is iets lager ten opzichte van de 22 meldende bedrijven in 2020. Hoewel de meeste grote bedrijven wel incidenten registreren bij railAlert, kan er geen uitspraak worden gedaan over de totale veiligheid in de branche. Oorzaak hiervan is het ontbreken van de meldingen van bedrijven die geen incidenten registreren bij railAlert en de relatief lage aantallen gevaarlijke situaties die worden gemeld.

In de klankbordgroep Veiligheidsdashboard, een groep KAM-managers uit de railinfra-branche, is in de afgelopen jaren de behoefte geuit voor aanpassingen van de meldapplicatie en het dashboard. 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 in 2017 en enkele wijzigingen in 2018 en 2019 is er wel een discontinuïteit van de vastgelegde informatie ontstaan, hierdoor is de mogelijkheid tot analyse van data over meerdere jaren beperkt.

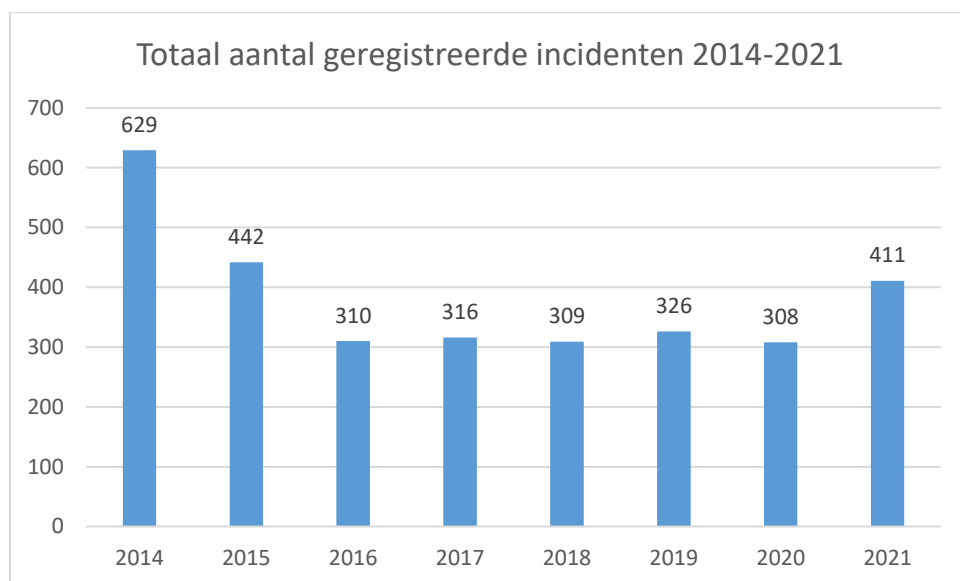
Samenvatting:

Het aantal door de aangesloten bedrijven gemelde veiligheidsincidenten is in 2021 flink toegenomen, na een redelijk gelijkmatige periode 2016-2020. Het aantal bedrijven dat incidenten registreert bij railAlert is licht afgenomen. Er is wel een lichte verschuiving zichtbaar naar meer gemelde letselongevallen zonder verzuim en minder ongevallen met verzuim. Het aantal bedrijven dat rapporteert aan railAlert blijft laag, waardoor de rapportage geen beeld van de veiligheid in de hele branche kan geven.

2. Algemeen: vergelijking over de jaren

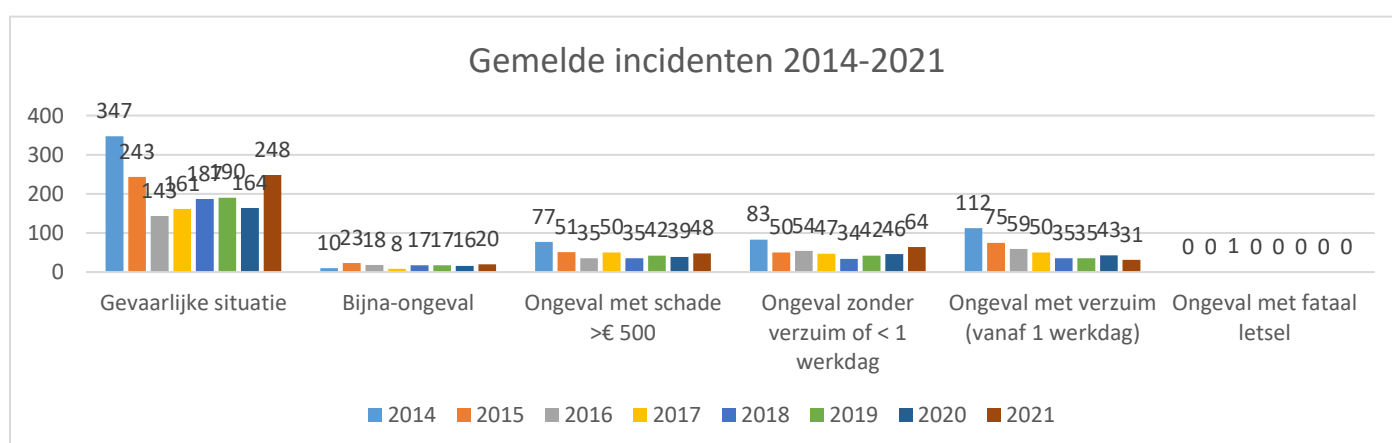
In 2021 zijn er ongeveer een kwart meer incidenten gemeld dan in het voorgaande jaar: het waren er 411, in 2020 waren het er 308.

Hieruit kan niet automatisch worden afgeleid dat er daadwerkelijk minder incidenten hebben plaatsgevonden. De meldingen komen van 20 van de in totaal ruim 60 aangesloten bedrijven. Enkele (grote) aannemers hebben geen incidenten geregistreerd bij railAlert, in het verleden bleken de meeste incidenten zich voor te doen tijdens het uitvoerend werk aan de spoorinfra door spooraanneemers.



Tabel 1: Totaal gemelde incidenten periode 2014-2021

De verdeling van de gemelde incidenten over de incident-categorieën in de afgelopen 7 jaar is weergegeven in onderstaande tabel:



Tabel 2: gemelde incidenten periode 2014-2021 naar gevolgen

Definities:

Type incident	Aan een werknemer in verband met het verrichten van arbeid overkomen ongewilde, plotselinge gebeurtenis.
• Ongeval met fataal letsel	Iemand is dodelijk gewond als hij of zij bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen dertig dagen van het ongeval aan de gevolgen van het letsel overlijdt, met uitzondering van suïcidale personen.
• Letsel ongeval met verzuim	Ongeval waarbij het slachtoffer dusdanig letsel heeft opgelopen dat er sprake is van een verzuim van 1 hele werkdag of meer. Let op! De dag van het ongeval is NIET inbegrepen.
• Letsel ongeval zonder verzuim	Ongeval met letsel waarbij het slachtoffer letsel heeft opgelopen, maar niet arbeidsongeschikt is geraakt en niet verzuimt (EHBO-incidenten vallen onder deze definitie).
• Ongeval met schade	Ongeval met schade van betekenis aan het materieel, de rails en/of andere installaties.
• Bijna-ongeval	Een bijna-ongeval is een gebeurtenis waarbij de uitvoering van een noodveiligheidsmaatregel (zoals: alarm, herroepen, snelremming, typhoneren, afzwaaien, wegspringen persoon of uit de gevarenszone verwijderen) een ongeval heeft voorkomen.
• Gevaarlijke situatie	Situatie waarbij potentieel gevaar aanwezig is maar die niet heeft geleid tot een ongeval.

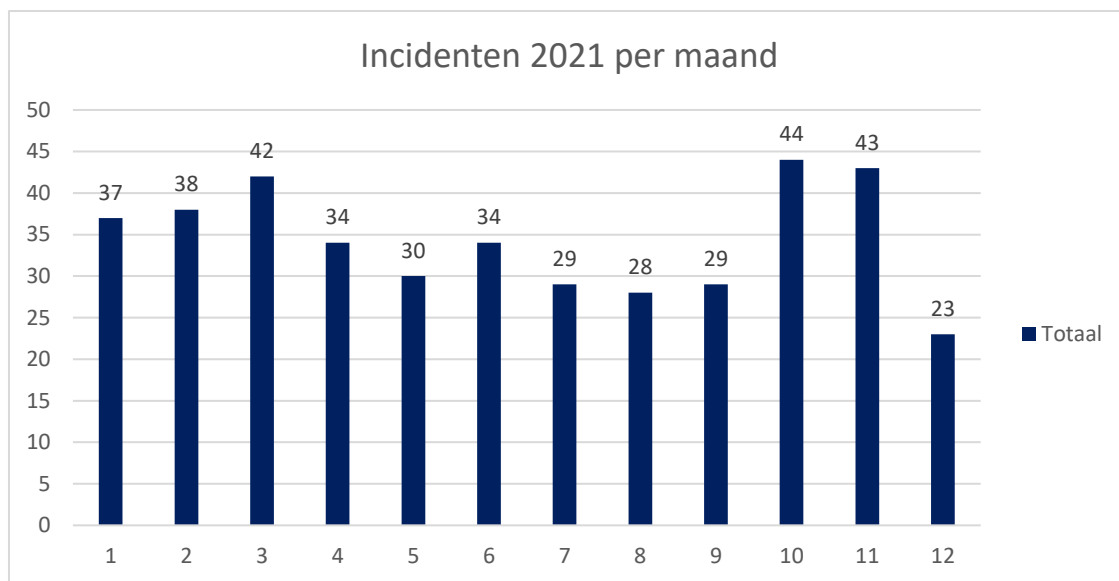
In 2021 heeft zich geen ongeval met fataal letsel voorgedaan, in 2016 vond het eerste en tot nu toe enige fatale ongeval sinds 2006 plaats. In 2021 vonden twee ongevallen plaats waarbij het slachtoffer zwaar gewond raakte:

- Bij Dordrecht raakt een medewerker van een groenvoorzieningsbedrijf gewond als de maaimachine waar hij op rijdt, kantelt en van een spoortalud valt. Hij raakt bekneld onder de machine en is 30 werkdagen niet inzetbaar.
- Tijdens werkzaamheden aan het Theemswegtrace in het Rotterdamse havengebied, botsen twee hoogwerkers op het spoor tegen elkaar. Een monteur raakt hierdoor gewond en is ruim een maand buiten dienst.

De 411 incidenten in 2021 zijn gemeld door 20 van de ruim 60 bedrijven met toegang tot de meldapplicatie. Daarnaast hebben enkele bedrijven aangegeven dat er geen incidenten bekend zijn bij dat bedrijf. Er zijn dus ruim 40 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.

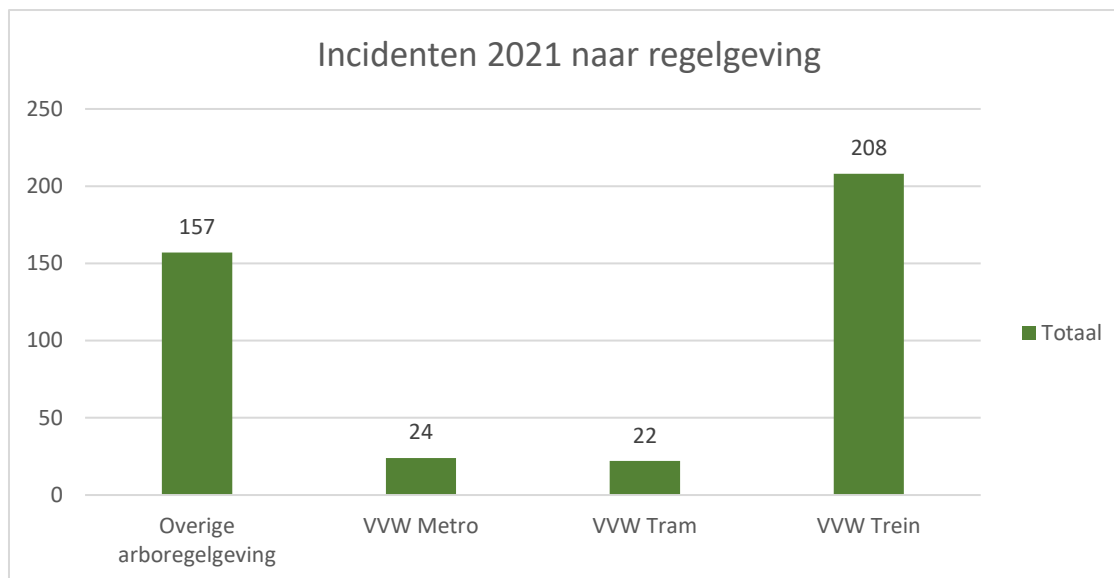
Bij het registreren van de incidenten zijn diverse omstandigheden vastgelegd zoals type werk, soort bedrijf en tijdstip op de dag. Onbekend is de verhouding in aantal manuren van de diverse bedrijven en soorten werk (risicovol of risico-arm), hierbij dient rekening te worden gehouden bij het trekken van conclusies.

De verdeling van de gemelde 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 de spoorinfra gewerkt wegens het risico op uitloop of uitstel door weersomstandigheden.

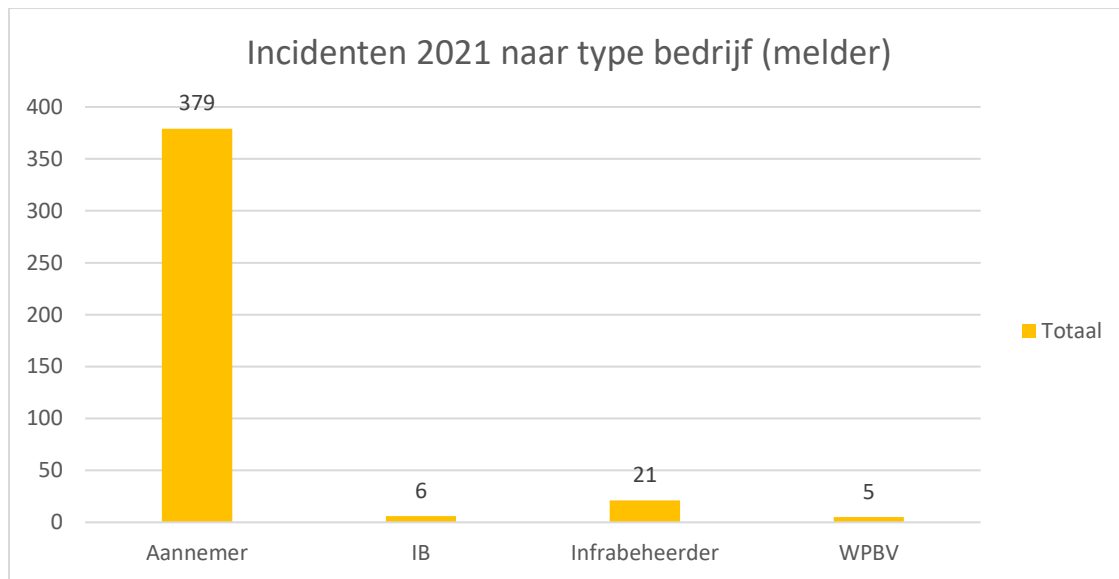


Tabel 4: Verdeling incidenten naar veiligheidsdomein

Het veiligheidsdomein (regelgeving) waarbinnen de meeste gemelde incidenten plaatsvonden betreft VVW-Trein, daarna gevolgd door “overige arbo-regelgeving” (Arbowet). Binnen de domeinen VVW-Trein, -Tram en -Metro is regelgeving tegen aanrijd- en elektrocutiegevaar op de spoorinfra vastgelegd. De andere arbo-risico’s bij werk aan de spoorinfra zoals werken op hoogte en werken met gevaarlijke stoffen zijn gecategoriseerd in de rubriek “Overige arbo-regelgeving”. Een overzicht van de specifieke risico’s is te vinden in de Arbocatalogus via de link <https://arbo.railalert.nl/>

3. Verdeling incidenten naar type bedrijf

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

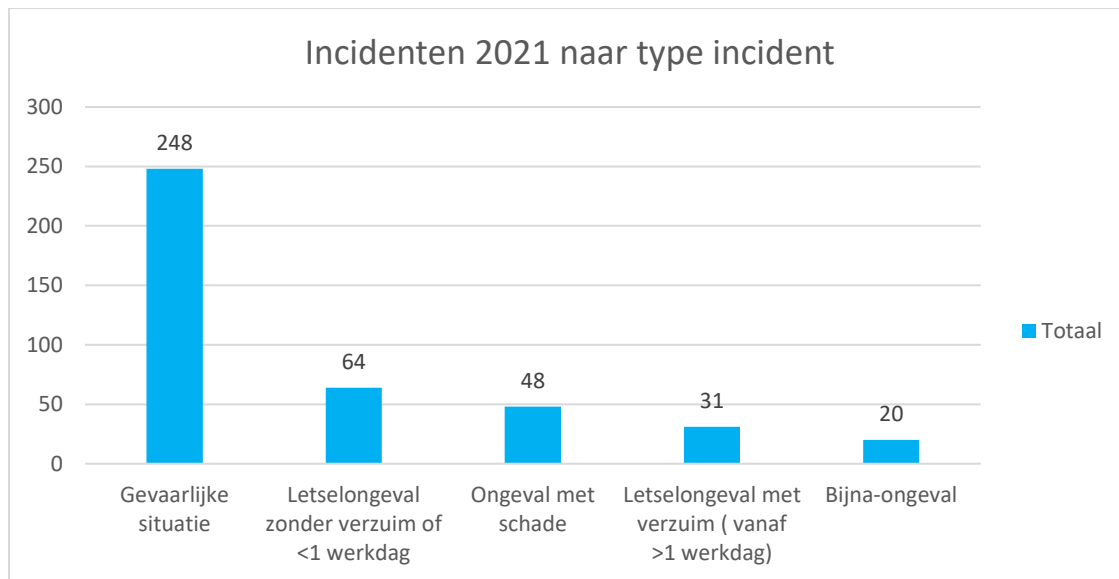


Tabel 5: Verdeling incidenten over type bedrijven

De meeste incidenten worden gemeld door aannemers, kabel- en boorbedrijven hebben in 2021 wederom géén enkel incident gemeld. Het is mogelijk dat onderaannemers zoals Ingenieursbureaus (IB's) en kabelbedrijven incidenten hebben gemeld via de hoofdaannemer. Enkele grote aannemersbedrijven en de meeste werkplekbeveiligingsbedrijven hebben geen incidenten gemeld; de werkelijke cijfers zijn hoger dan hetgeen is gemeld door de 20 bedrijven. Uit vergelijking met andere organisaties die veiligheidsincidenten registreren, zoals ProRail en de inspectie ILenT, blijkt dat niet alle incidenten door de aangesloten bedrijven zijn geregistreerd bij railAlert. Het bestuur van stichting railAlert heeft de ambitie uitgesproken dat het dashboard 100% volledig en betrouwbaar is, maar het verbeteren van de meldcultuur blijft een aandachtspunt voor de branche.

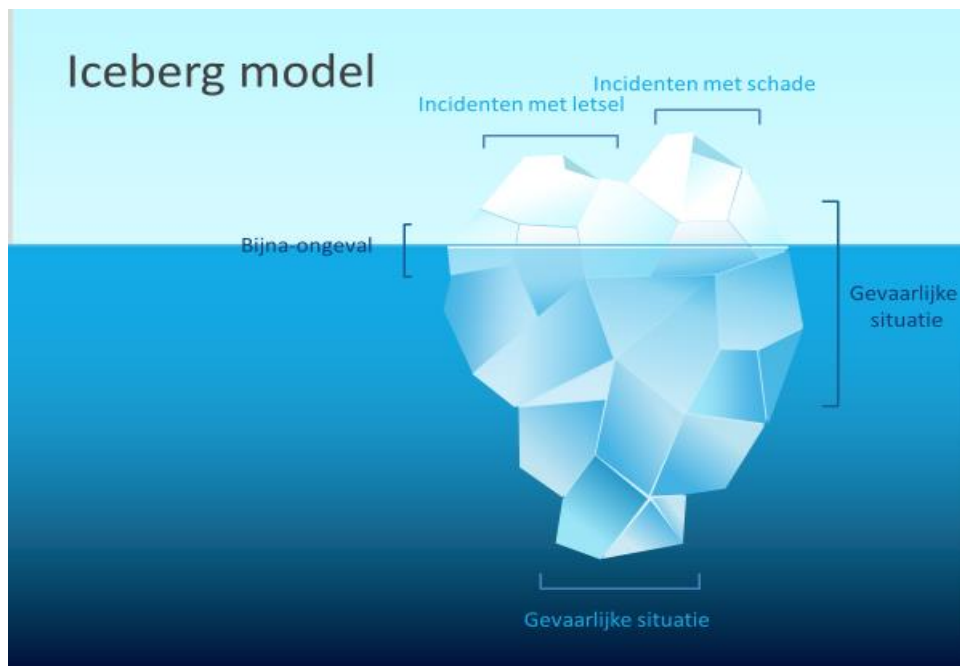
4. Verdeling incidenten naar type incident 2021

De verdeling van de in 2021 gemelde incidenten over de 5 types incidenten ziet er als volgt uit:



Tabel 6: incidenten naar type incident

Wat hierbij opvalt is dat het aantal gemelde gevaarlijke situaties (248) niet heel veel meer is dan het aantal bijna ongevallen en aantal incidenten met schade of letsel (163). Dit strookt niet met de zgn. "Ijsbergtheorie". Volgens deze theorie is er een veelvoud aan gevaarlijke situaties in vergelijking met ongevallen met schade of letsel. Dit impliceert dat er een onderregistratie is gevaarlijke situaties.



Afbeelding 1: Ijsbergmodel

5. Verdeling van incidenten over de vastgestelde risico's

Een nieuwe mogelijkheid sinds medio 2017 is het registreren van het type risico bij incidenten. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van de risico's bij het werken aan de spoorinfra. Naast het aanrijd- en elektrocutiegevaar waarvoor binnen railAlert regelgeving wordt gemaakt, zijn dat de risico's die benoemd zijn in de Arbocatalogus van de Werkkamer ARBO, voorheen de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS). Deze catalogus is te vinden via de link: <https://arbo.railalert.nl/>

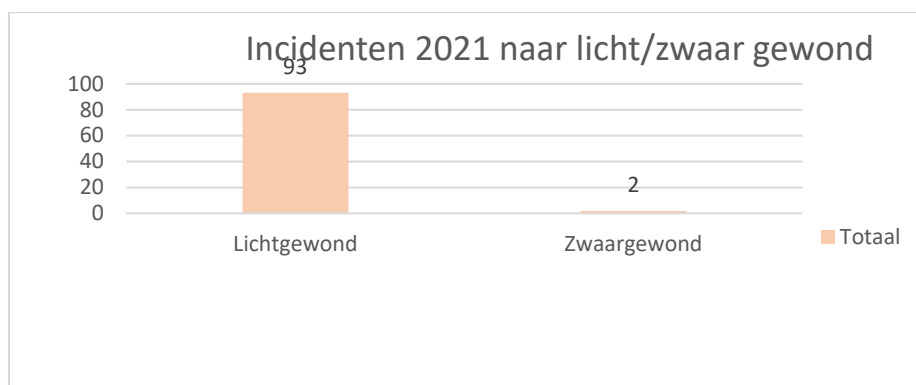
De verdeling in 2021 ziet er als volgt uit:



Tabel 7: Verdeling incidenten over de arbo-risico's

De risico's die het vaakst worden geconstateerd zijn "aanrijding met rail- of wegvoertuig", "elektrocutie/kortsluiting", en "vallen/struikelen". Onder de in 2019 geïntroduceerde categorie "incidenten met arbeidsmiddelen" worden incidenten bedoeld waarbij gereedschap of voertuigen betrokken waren, zoals KROL's, maaimachines etc.

6. Letselincidenten

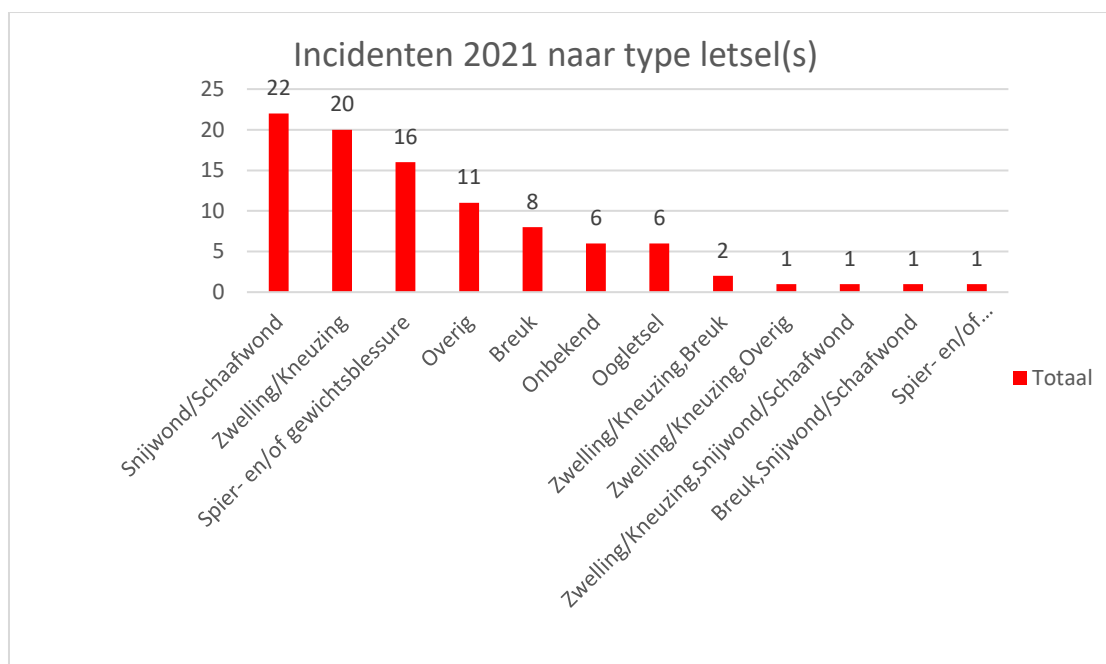


Tabel 8: verdeling van de ernst van het gemelde letsel

In 2021 zijn in totaal 95 incidenten met letsel geregistreerd. Dat is ruim 20% van het totale aantal (411) gemelde veiligheidsincidenten en zoals beschreven in Hst. 4 niet conform het IJsbergmodel.

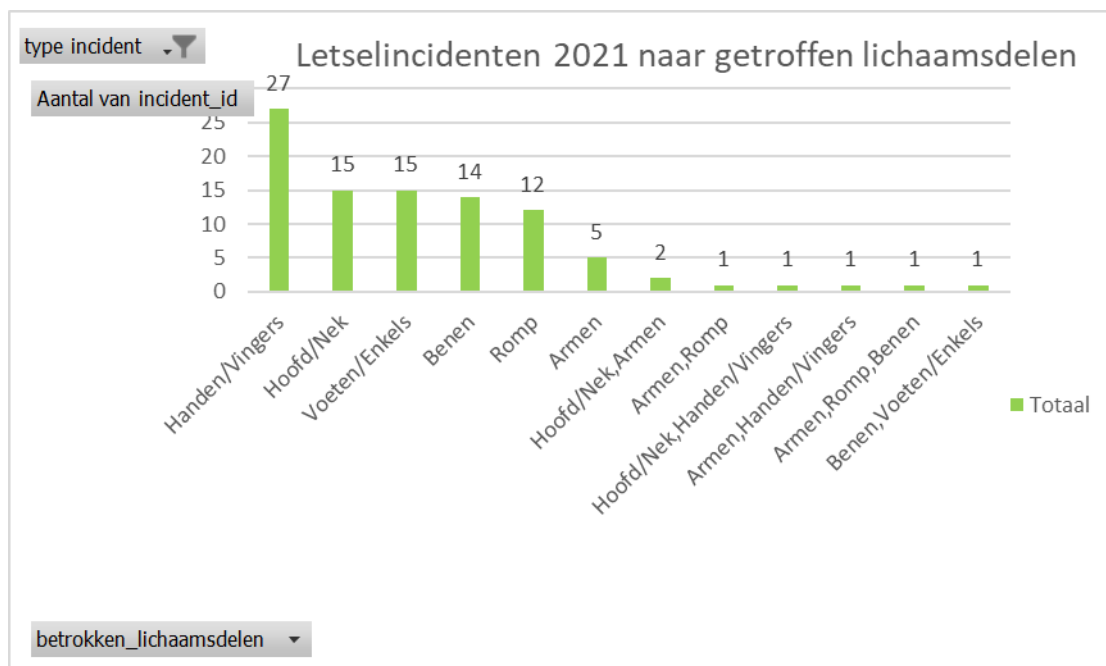
Dit jaar is er geen melding van incidenten met blijvend letsel gedaan.

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 9: verdeling van letsel naar soort

Snijwond en/of schaafwond zijn in 2021 het vaakst gemeld, ook zwelling/kneuzing en spier- en/of gewrichtsblessure komen relatief vaak voor. Ook zijn er 6 incidenten gemeld waarbij meerdere letsels zijn vastgesteld.



Tabel 10: verdeling van letsel over de lichaamsdelen

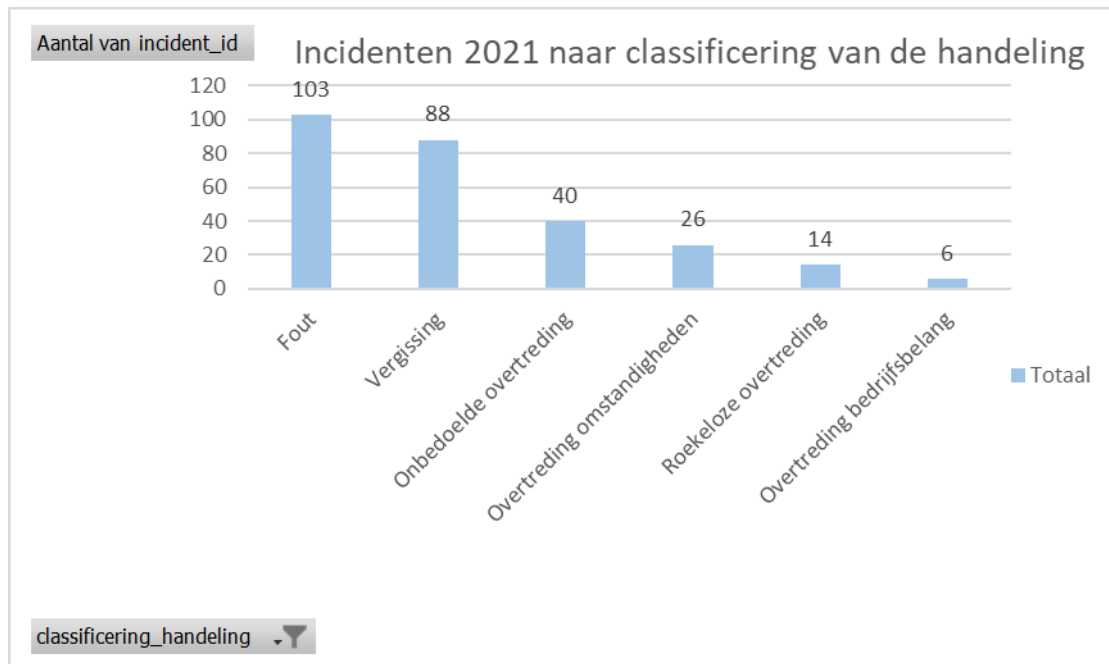
De meeste letsels betroffen verwondingen aan ledematen zoals handen en voeten. Nadere analyse kan duidelijk maken onder welke omstandigheden deze letselincidenten hebben plaatsgevonden. NB: Bij 7 incidenten is letsel aan meerdere lichaamsdelen geconstateerd.



Tabel 11: verdeling van letselincidenten naar zichtomstandigheden met of zonder daglicht

Uit bovenstaande tabel blijkt dat gemelde letselincidenten vaker zijn voorgekomen bij daglicht dan in de avond- en nachtelijke uren. Of werkzaamheden in het donker meer risicovol is dan overdag is niet vast te stellen, daarvoor ontbreekt informatie over de totale hoeveelheid aan werkzaamheden overdag of na zonsondergang.

7. Type fout of overtreding



Tabel 12: verdeling van de classificatie van handeling bij incidenten

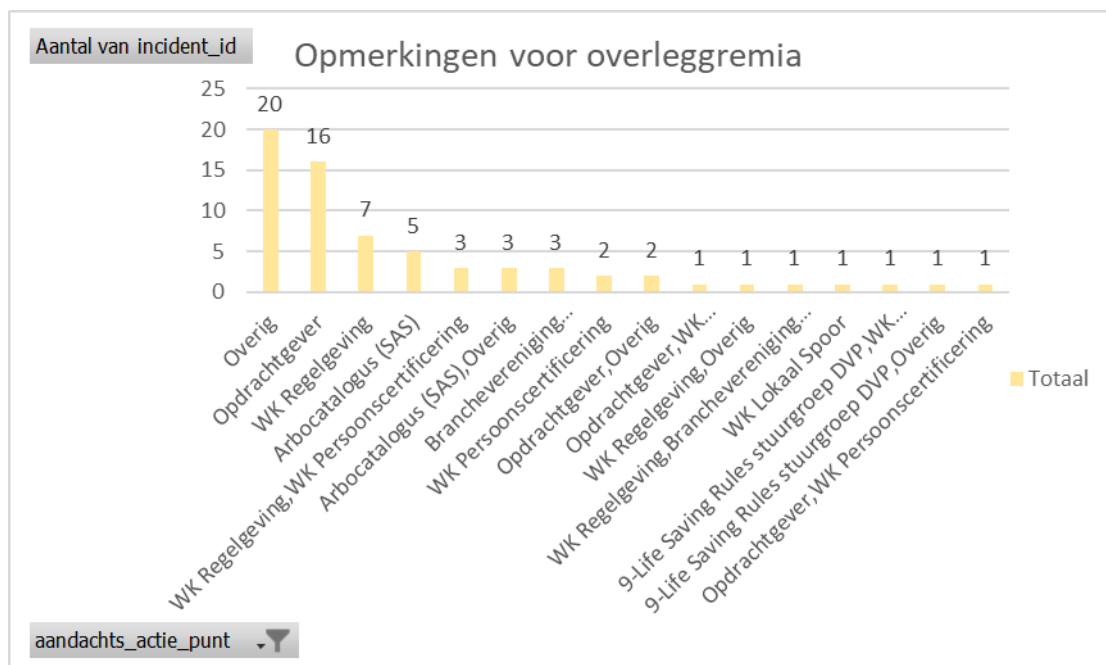
In de meldapplicatie is het mogelijk om de handeling die ten grondslag lag aan het veiligheidsincident te classificeren. Bijna altijd zijn menselijke fouten of genegeerde regels eerder een symptoom of uiting van iets anders dan de ‘achterliggende oorzaak’. Binnen de onderzoeksmethodiek “Tripod Beta” is een model ontwikkeld waarmee de diverse soorten handelingen gecategoriseerd kunnen worden. De betreffende handeling bij een incident kan in het meldsysteem van railAlert worden vastgelegd, de incidenten van 2021 hebben bovenstaand beeld opgeleverd. NB: Niet bij alle gemelde incidenten is een classificering van de handeling ingevuld.

De categorieën “vergissing” en “fout” zijn het vaakst aangemerkt als handeling. Er is bij 46 incidenten vastgesteld dat er bewust een overtreding van regels of instructies is begaan. Het merendeel van de handelingen was onbewust. Training en begeleiding is generiek een methode om deze handelingen in de toekomst te voorkomen. N.B.: De classificering van handelen is geen verplicht invulveld bij de registratie en is niet bij alle gemelde incidenten geregistreerd.

Een toelichting op de classificering Conform Tripod Beta en zijn te vinden in het document dat is te downloaden via de volgende link: <https://www.railalert.nl/download/type/document/id/544>

8. Aanbevelingen voor de branche

Met de meldapplicatie is het voor de aangesloten bedrijven ook mogelijk om verbeterpunten voor de werkkamers van railAlert en de brancheorganisaties zoals BWR en Werkgroep Arbo (beheerder van de Arbo-catalogus) vast te leggen.

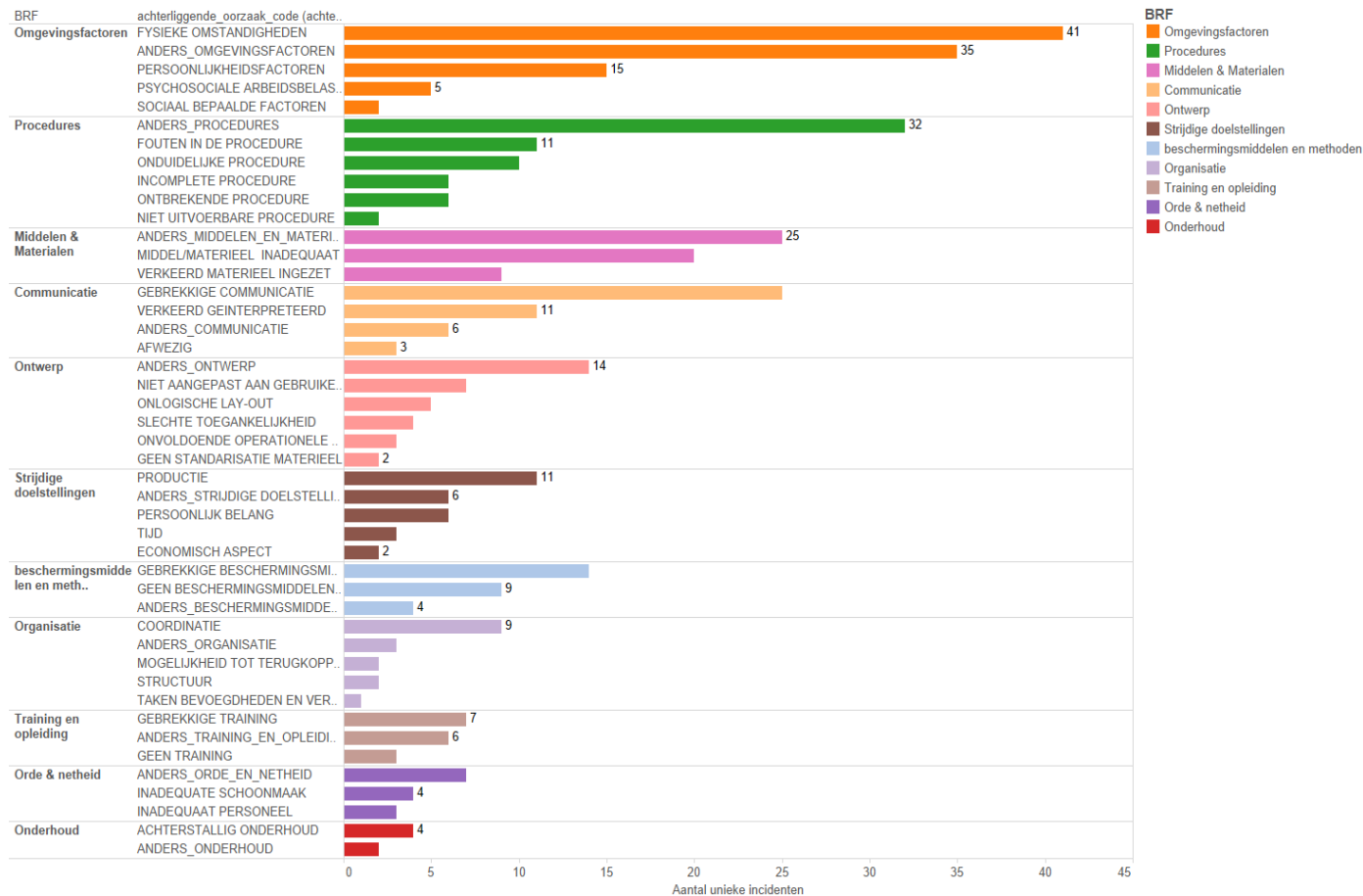


Tabel 13: verdeling van aandachtspunten voor overleg-gremia

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de meeste genoemde aandachtspunten voor organisaties zijn die niet te selecteren zijn in het menu, deze vallen in de categorie “overig”. Nadere bestudering van de aandachtspunten maakt duidelijk dat hiermee met name onderdaannemers of eigen werknemers wordt bedoeld. Daarnaast zijn de meeste aandachtspunten zijn voor de opdrachtgevers. Alle opmerkingen en verbetervoorstellen zullen worden gecommuniceerd naar de betrokken organisaties.

9. Basis Risico Factoren (BRF)

Verdeling BRF 2021



Aantal unieke incidenten for each achterliggende_oorzaak_code (achterliggende_oorzaak) broken down by BRF. Color shows details about BRF. The data is filtered on Jaar incident, incident_maand and basis_risico_factor_naam (group). The Jaar incident filter keeps 2021. The incident_maand filter keeps 12 of 12 members. The basis_risico_factor_naam (group) filter keeps 11 of 11 members. The view is filtered on BRF, which keeps 11 of 13 members.

Tabel 14: verdeling van incidenten over de BRF's

In 2017 is de meldapplicatie aangepast, waardoor er meerdere Basis Risico Factoren (BRF's) per incident kunnen worden ingevoerd. Niet van alle incidenten is er een BRF bekend, maar in gevallen waarbij dit wel bekend is kan dat gedifferentieerd ingevoerd worden.

De BRF's Communicatie, Procedures, Omgevingsfactoren en Beschermingsmiddelen worden het vaakst genoemd. Daarbinnen blijkt gebrekkige communicatie, fysieke omstandigheden, Procedures en geen beschermingsmiddelen (o.a. PBM's) 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>