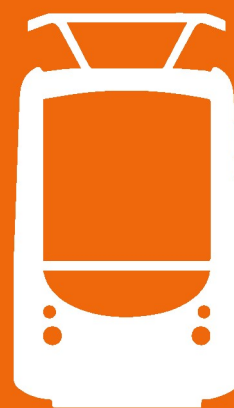


Trein



Metro



Tram

Rapportage veiligheidsincidenten

Railinfrabranche 2022

Inleiding

Dit document beschrijft een kwantitatieve analyse van de veiligheidsincidenten die in 2022 zijn gemeld door de bij railAlert aangesloten bedrijven.

Het hoofddoel van railAlert is bijdragen aan een veilige en gezonde werkomgeving voor iedereen die aan het Nederlandse spoor werkt.

Het streven is dat bij werkzaamheden aan de railinfrastructuur geen dodelijke ongevallen en NUL ongevallen met verzuim plaatsvinden. Daarom proberen we continue te leren van (bijna) ongevallen. In 2013 hebben de aangesloten bedrijven (erkende aannemers, ingenieursbureaus, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabel- en boorbedrijven en opdrachtgevers) afgesproken om alle veiligheidsincidenten te registreren bij railAlert. Deze incidenten worden sinds 2014 gemeld via een meldapplicatie en gepubliceerd op een dashboard.

In 2022 hebben 23 van de ruim 60 aangesloten bedrijven in totaal 237 incidenten geregistreerd via de meldapplicatie. Dit aantal incidenten is fors lager dan in de voorgaande jaren. Het laagste aantal sinds het gebruik van de meldapplicatie. Sinds 2016 lag dat aantal ongeveer gelijk met iets meer dan 300 incidenten per jaar. Het aantal meldende bedrijven (23) is iets hoger ten opzichte van de 20 meldende bedrijven in 2021. Hoewel de meeste grote bedrijven wel incidenten registreren bij railAlert, kan er geen uitspraak worden gedaan over de totale veiligheid in de branche.

Het jaar 2022 stond voor railAlert in het teken van het onderzoek “hoe railalert leert van arbo-onveilige situaties (incidenten)”. Input vanuit de branche ontsluit zich via de meldapplicatie van het veiligheidsdashboard en maakt hier een onderdeel van uit. De onderzoeksfase is inmiddels afgerond. Het rapport vindt u hier <https://www.railalert.nl/download/type/document/id/1318%20>.

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Inhoudsopgave	3
1 Algemeen: vergelijking over de jaren	4
2 Verdeling incidenten naar type bedrijf.....	7
3 Verdeling incidenten naar type incident 2022	8
4 Verdeling van incidenten over de vastgestelde risico's	9
5 Letselincidenten.....	10
6 Type fout of overtreding.....	12
7 Aanbevelingen voor de branche	13
8 Basis Risico Factoren (BRF)	14

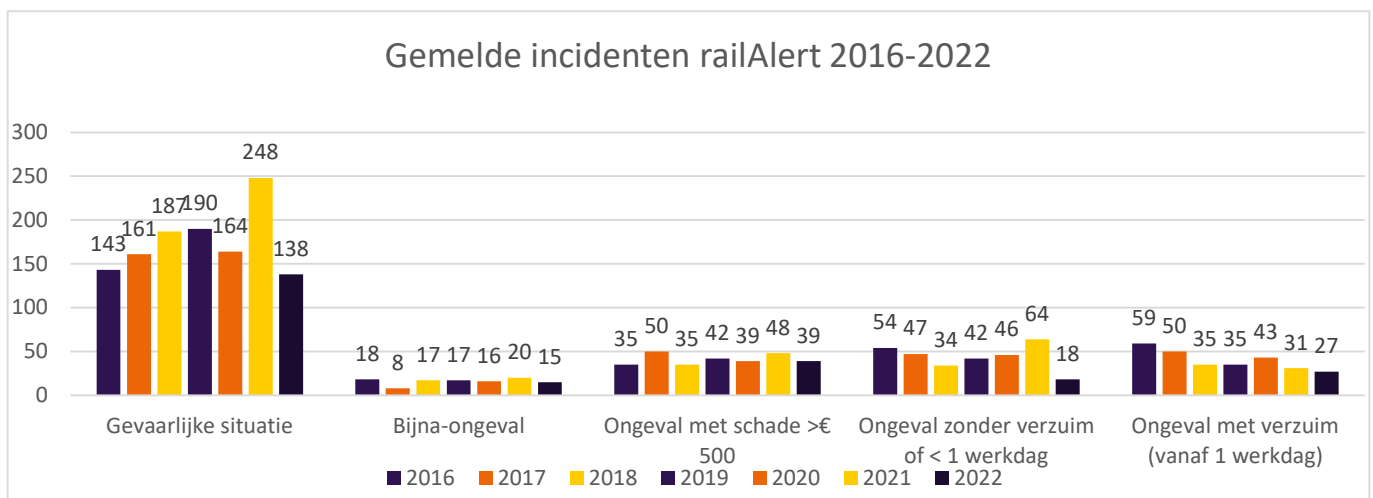
1 Algemeen: vergelijking over de jaren

Waar in 2021 een stijging van 25% van het aantal geregistreerde incidenten waarneembaar was, ten opzichte van het aantal meldingen in 2021, zijn er in 2022 fors minder incidenten in het veiligheidsdashboard (VHD) geregistreerd. Met een aantal van 237 geregistreerde meldingen is dit het laagste aantal meldingen in de geschiedenis van het veiligheidsdashboard. De meldingen komen van 23 van de in totaal ruim 60 aangesloten bedrijven. Enkele (grote) aannemers hebben geen incidenten geregistreerd bij railAlert.



Tabel 1: Totaal gemelde incidenten periode 2014-2022

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 2016-2022 naar gevolgen

Als we tabel 2 bekijken zien we dat er in 2022 een sterke daling in het aantal meldingen van gevaarlijke situaties ten opzichte van vorige jaar.

In 2022 heeft zich geen ongeval met fataal letsel voorgedaan, in 2016 vond het eerste en tot nu toe enige fatale ongeval sinds 2006 plaats. Om Tabel 2: gemelde incidenten periode 2016-2022 leesbaar te houden is deze weergave uit de tabel verwijderd.

Definities type incident naar gevolgen, behorende bij tabel 2:

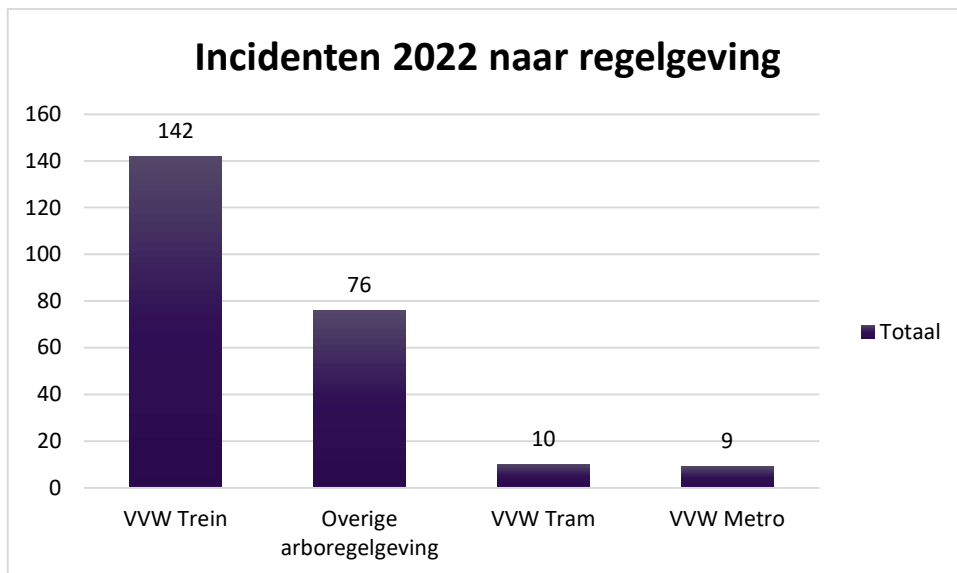
Type incident	Aan een werknemer in verband met het verrichten van arbeid overkomen ongewilde, plotselinge gebeurtenis.
Ongeval met fataal letsel	Iemand is dodelijk gewond als hij of zij bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen dertig dagen van het ongeval aan de gevolgen van het letsel overlijdt, met uitzondering van suïcidale personen.
Letselongeval 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.
Letselongeval 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, snel remming, typhoneren, afzwaaien, wegspringen persoon of uit de gevarenczone verwijderen) een ongeval heeft voorkomen.
Gevaarlijke situatie	Situatie waarbij potentieel gevaar aanwezig is maar die niet heeft geleid tot een ongeval.

De verdeling van de gemelde incidenten over de 12 maanden van het jaar:



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.



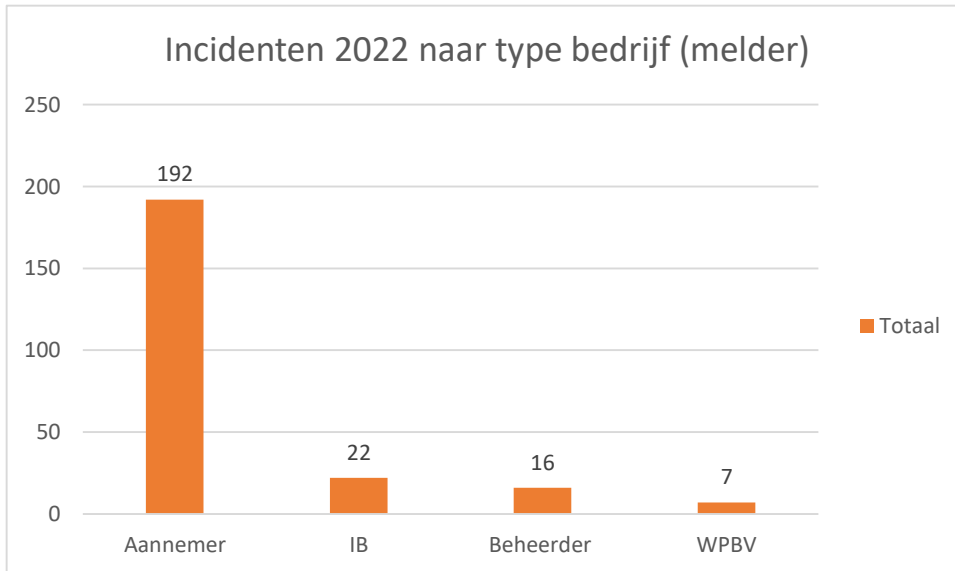
Tabel 4: verdeling incidenten naar veiligheidsdomein

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/>.

2 Verdeling incidenten naar type bedrijf

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

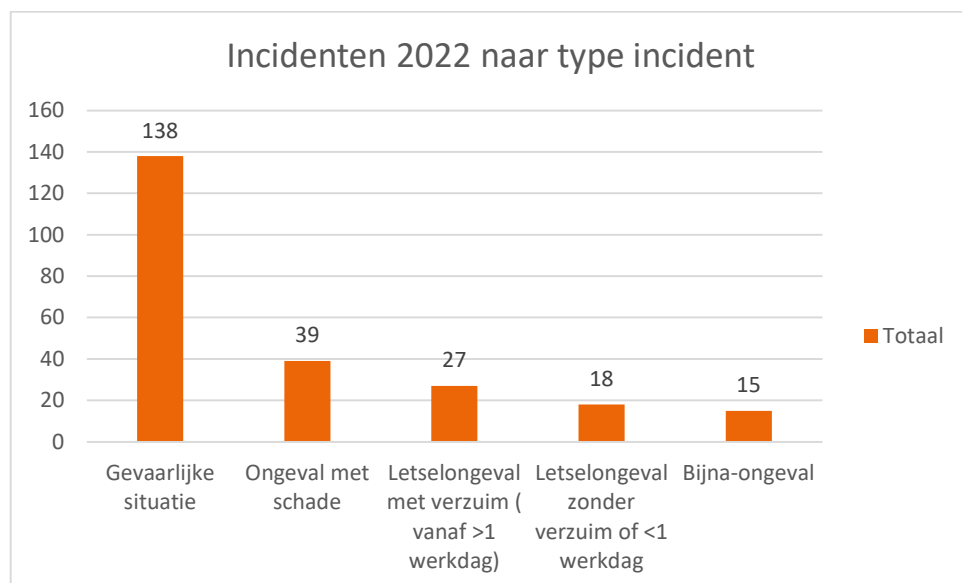


Tabel 5: Verdeling incidenten over type bedrijven

De meeste incidenten worden gemeld door aannemers. Kabel- en boorbedrijven hebben in 2022 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 (WPBV's) hebben geen incidenten gemeld; de werkelijke cijfers zijn hoger dan hetgeen is gemeld door de 23 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.

3 Verdeling incidenten naar type incident 2022

De verdeling van de in 2022 gemelde incidenten over de 5 types incidenten ziet er als volgt uit:



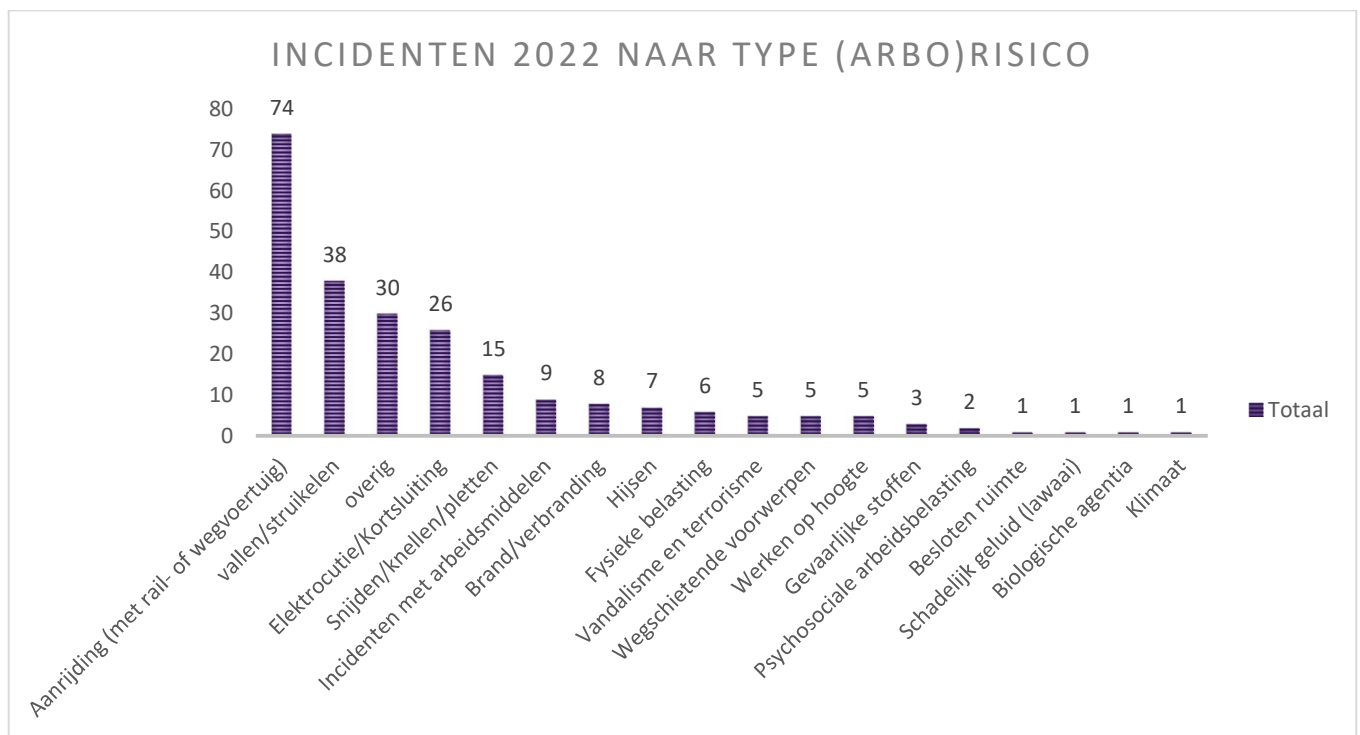
Tabel 6: incidenten naar type incident

Wat opvalt zijn het aantal gemelde letselongevallen zonder verzuim (18 meldingen) ten opzichte van het aantal gemelde letselongevallen met verzuim (27 meldingen). In 2021 was deze verhouding anders. In 2021 werden er 64 letselincidenten zonder verzuim gemeld ten opzichte van 18 meldingen met verzuim.

4 Verdeling van incidenten over de vastgestelde risico's

Voor het registreren van het type risico 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. Deze catalogus is te vinden via de link: <https://arbo.railalert.nl/>

De verdeling in 2022 ziet er als volgt uit:

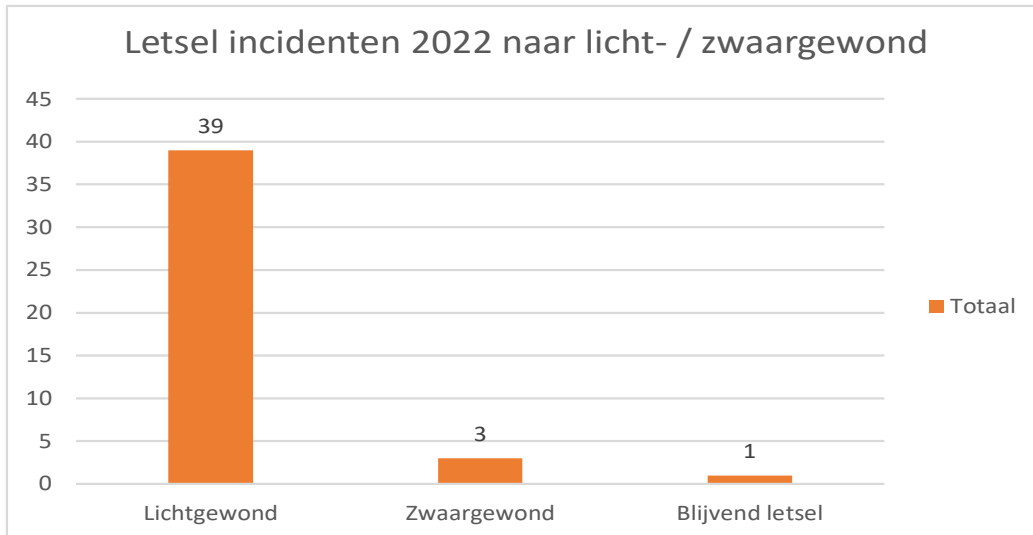


Tabel 7: Verdeling incidenten over de arbo-risico's

De risico's die het vaakst worden geconstateerd zijn "aanrijding met rail- of wegvoertuig", "vallen/struikelen" "elektrocutie/kortsluiting".

Ook zijn er 30 incidenten in de categorie overig gemeld. Hier was door de melder geen bekend risico uit de arbo-catalogus bij te vinden.

5 Letselincidenten

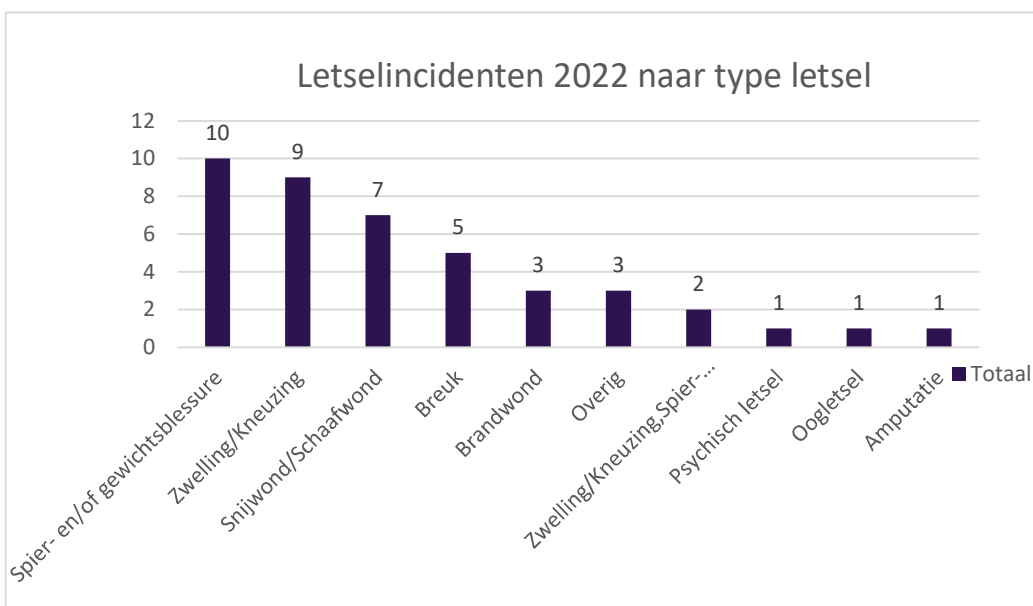


Tabel 8: verdeling van de ernst van het gemelde letsel

In 2022 zijn in totaal 43 incidenten met letsel geregistreerd. Dat is 18% van het totale aantal (237) gemelde veiligheidsincidenten.

Dit jaar is er een melding van een incident met blijvend letsel gedaan. Het betrof hier een amputatie van een vinger.

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 type letsel

Spier- en/of gewrichtsblessure worden in 2022, naast zwelling/kneuzing het meest gemeld. Snijdwond en/of schaafwond is in 7 meldingen naar voren gekomen.



Tabel 10: verdeling van letsel over de lichaamsdelen

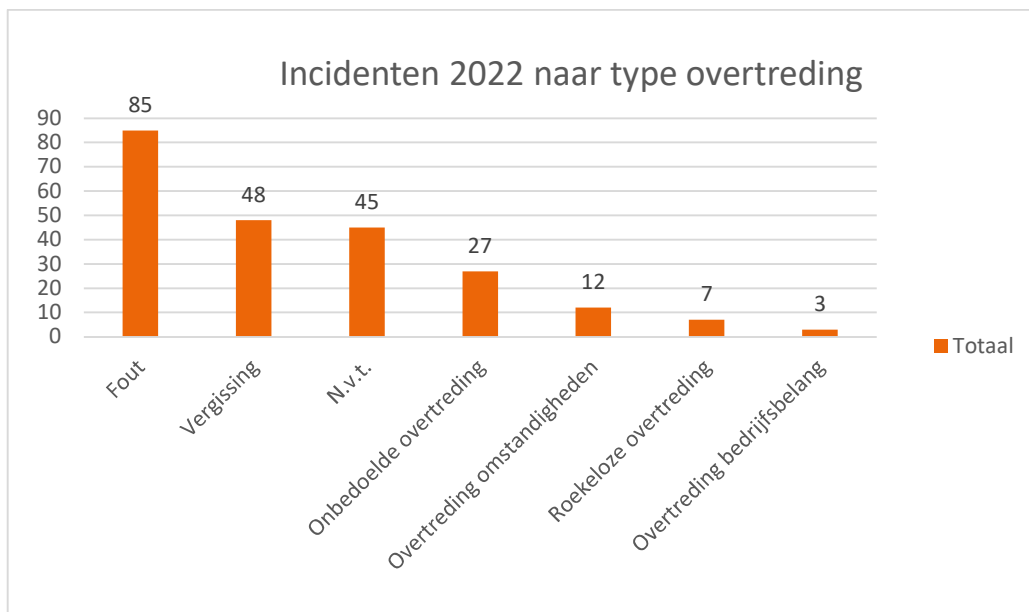
De meeste letsels betroffen verwondingen aan ledematen zoals handen en voeten. Nadere analyse kan duidelijk maken onder welke omstandigheden deze letselincidenten hebben plaatsgevonden.



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.

6 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 2022 hebben bovenstaand beeld opgeleverd.

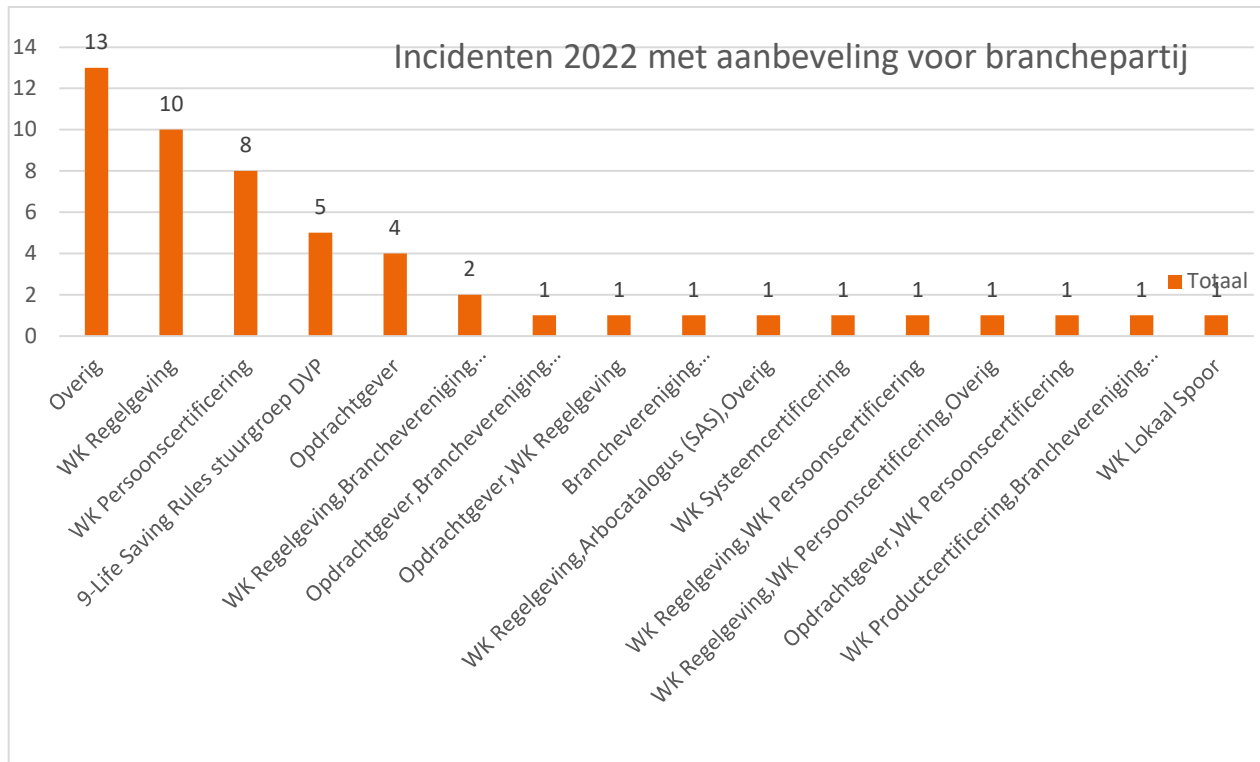
NB: Niet bij alle gemelde incidenten is een classificering van de handeling ingevuld.

De categorieën “vergissing” en “fout” zijn het vaakst aangemerkt als handeling. Er is bij 22 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>

7 Aanbevelingen voor de branche

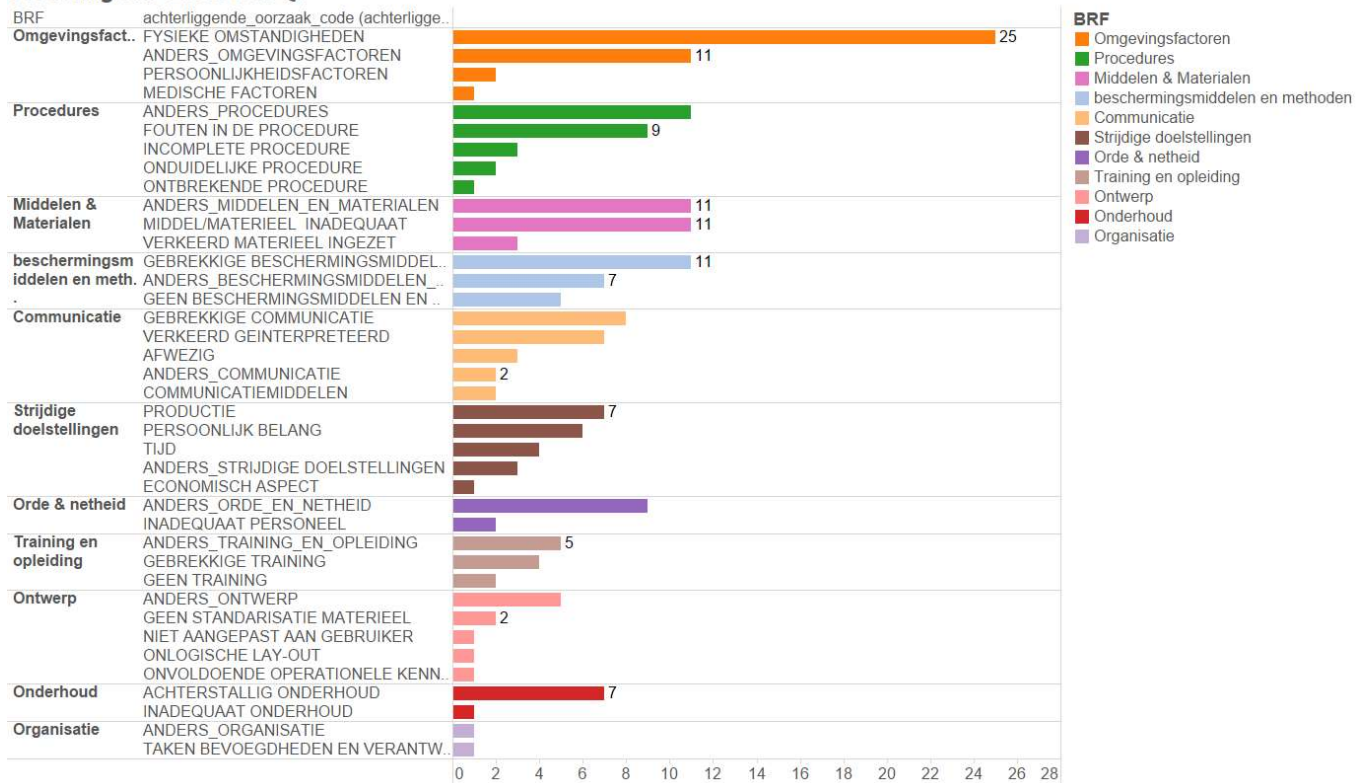


Tabel 13: verdeling van aandachtspunten voor overleg-gremia

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de meeste genoemde aandachtspunten voor organisaties 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 worden bedoeld. Daarnaast zijn de meeste aandachtspunten voor de Werkkamer regelgeving en voor de Werkkamer persoonscertificering van railAlert. Deze incidenten zijn met de betreffende werkkamers gedeeld.

8 Basis Risico Factoren (BRF)

Verdeling BRF 2022 t/m Q4



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 Omgevingsfactoren, Procedures, Middelen & Materialen en Beschermingsmiddelen worden het meest ingevuld. Daarbinnen blijken fysieke omstandigheden, procedures, middelen en materieel inadequaaf en gebrekkige beschermingsmiddelen 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>

railAlert
Soesterweg 244
3812 BH Amersfoort
Postbus 165
3800 AD Amersfoort
+31 (0)85 002 3510
info@railalert.nl

Samen werken aan
arbeidsveiligheid