



RAPPORTAGE KWARTAALOVERZICHT VEILIGHEIDSDASHBOARD

2016 T/M Q2

VERSIE 1.1, 22 9 2016

INCL. RAPPORTAGE INCIDENTEN MET VOERTUIGEN EN INCIDENTEN MET BRF
PROCEDURES

Inhoud

1	Algemeen	2
1.1	<i>Inleiding</i>	2
2	Rapportage gemelde incidenten in Q2 2017	2
2.1	<i>Algemeen.....</i>	2
2.2	<i>Totaal aantal melding veiligheidsdashboard</i>	4
2.3	<i>Totaaloverzicht (NVW-Arbo-EV-incidenten).....</i>	4
2.3.1	Basis Risico Factoren	5
2.4	<i>Totaaloverzicht (NVW-incidenten en subcategorieën).....</i>	5
2.4.1	Type NVW-incidenten	6
2.5	<i>Totaaloverzicht (Arbo-incidenten).....</i>	6
2.5.1	Type ongeval.....	7
2.5.2	Betrokken object:	8
2.5.3	Betrokken lichaamsdeel	9
2.5.4	Type letsel.....	10
2.6	<i>Totaaloverzicht (EV-incidenten en subcategorieën).....</i>	11
3	Rapportage van thema Voertuigen en BRF Procedures	12
3.1	<i>Inleiding</i>	12
3.2	<i>Veel voorkomende redenen voor meldingen.....</i>	13
3.2.1	Procedures.....	13
3.2.2	Voertuigen	13
3.3	<i>Procedure meldingen.....</i>	14
3.3.1	Melding soort	14
3.3.2	Communicatie fouten.....	14
3.3.3	Melding soort tegenover categorie.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.4	<i>Voertuig meldingen</i>	16
3.4.1	Melding soort	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.4.2	Betrokken voertuig.....	17
3.4.3	Soort verkeer	17
3.4.4	Melding soort tegenover categorie.....	18

1 Algemeen

1.1 Inleiding

In dit kwartaaloverzicht van 2016 t/m Q2 zijn alle gemelde incidenten uit het veiligheidsdashboard over 2016 (kwantitatief) grafisch weergegeven. Het doel van dit rapport is door middel van de gemelde incidenten vanuit de branche inzicht te geven van de incidenten die binnen de railinfrabranche hebben plaatsgevonden. De grafieken laten trends zien in het soort en aantal meldingen over 2016 t/m Q2.

2 Rapportage gemelde incidenten in Q2 2017

2.1 Algemeen

Het doel van dit rapport is door middel van de gemelde incidenten vanuit de branche inzicht te geven van de incidenten die binnen de railinfrabranche hebben plaatsgevonden. Het gaat om alle incidenten waarbij de BRF procedure is aangevinkt en een analyse van alle incidenten waarbij voertuigen betrokken zijn. De grafieken laten trends zien in het soort en aantal meldingen met betrekking tot de Basis Risico Factor *procedures* en de betrokkenheid van *voertuigen* over de periode 2015 Q1 tot en met 2016 Q2. Uit de meldingen is niet altijd duidelijk welk type voertuig was betrokken bij het incident.

Het resultaat van de rapportage is gemaakt op basis van de registraties uit de branche (de gemelde registraties tot 01-07-2016). Er heeft geen validatie plaatsgevonden op de volledigheid (100% meldingsdiscipline). Deze rapportage is met de werkgroep Veiligheidsdashboard afgestemd. In deze werkgroep zijn afgevaardigden (veiligheidskundigen) uit de branche vertegenwoordigd.

Daarnaast bevat dit rapport een verdiepende rapportage van incidenten die zich hebben voorgedaan met voertuigen en met incidenten waar de Basis Risico Factor (BRF) Procedures een rol speelde. Deze rapportages zijn in deel 2 opgenomen. Deze rapportage betreft incidenten uit de periode 2015 Q1 t/m 2016 Q2.

De termen *NVW* en *EV* worden gehanteerd voor incidenten met aanrijdgevaar (*NVW*) en Elektrocutiegevaar (*EV*). De incidentmeldingen in deze rapportage betreffen de volgende drie hoofdgroepen (subcategorieën):

A. NVW-incidenten

- Gevaarlijke situaties
- Ongevallen met schade > €500
- Letsel met verzuim (vanaf 1 werkdag)
- Letsel zonder verzuim (< 1 werkdag)
- Bijna ongevallen

B. Arbo-incidenten (niet zijnde NVW- en EV-incidenten) *

- Gevaarlijke situaties
- Ongevallen met schade > €500
- Letsel met verzuim (vanaf 1 werkdag)
- Letsel zonder verzuim (< 1 werkdag)
- Bijna ongevallen

C. EV-incidenten

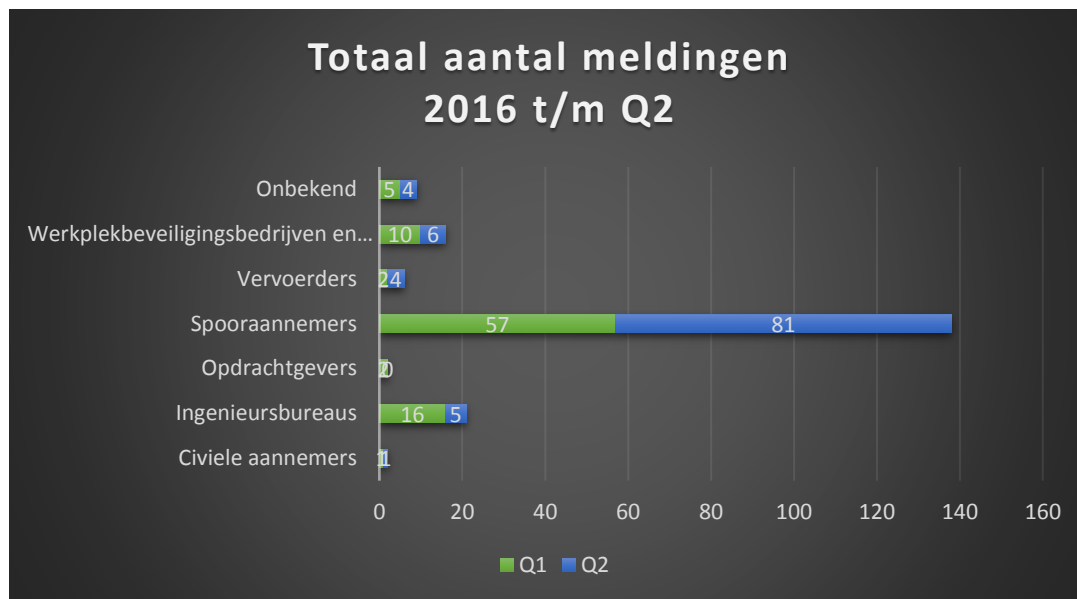
- Gevaarlijke situaties
- Ongevallen met schade > €500
- Letsel met verzuim (vanaf 1 werkdag)
- Letsel zonder verzuim (< 1 werkdag)
- Bijna ongevallen

*volledigheidshalve moet vermeld worden dat alle drie de hoofgroepen Arbo-incidenten zijn. De Arbowet maakt geen onderscheid in EV- en aanrijd- incidenten.

Op basis van de beschrijvingen in het veiligheidsdashboard is door railAlert voor de letsel met en zonder verzuim over 2016 t/m Q2 een verdieping gemaakt in de analyse en in deze rapportage toegevoegd.

- Bedrijfssector
- Type ongeval
- Betrokken object
- Betrokken lichaamsdeel
- Type letsel

2.2 Totaal aantal melding veiligheidsdashboard

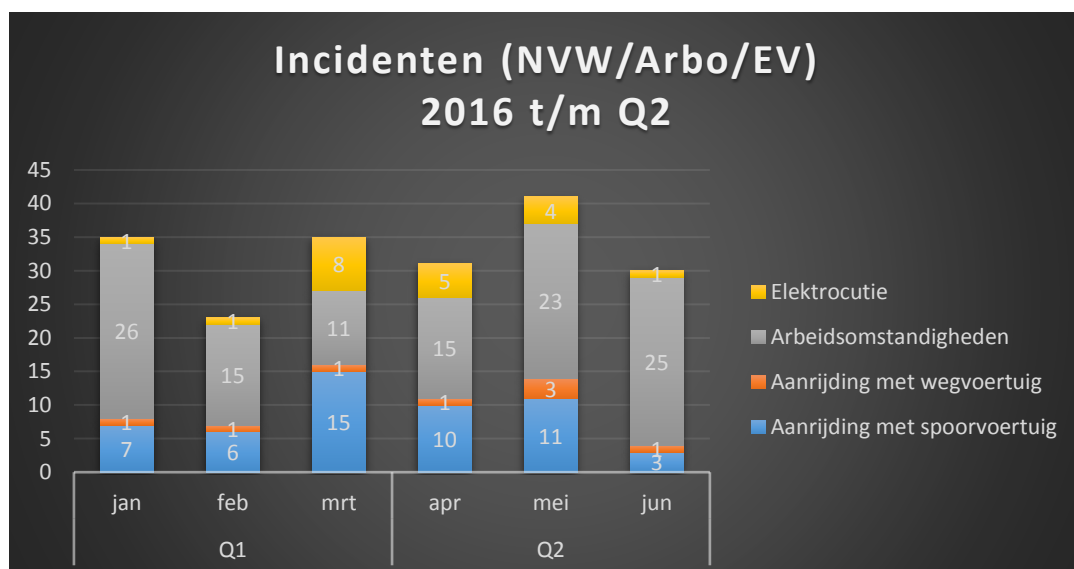


Opmerkingen:

- Aantal meldingen *ingenieursbureaus* gestegen door latere verwerking van een groot aantal meldingen in Q1 van één ingenieursbureau.

Spoor- en onderhoudsaannemers zijn samengevoegd.

2.3 Totaaloverzicht (NVW-Arbo-EV-incidenten)

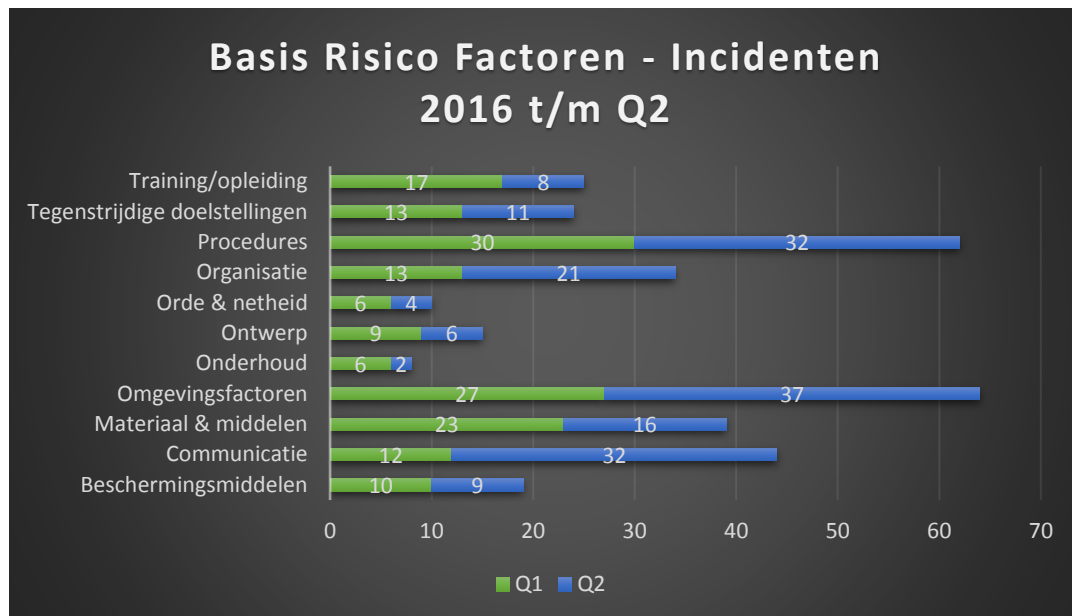


Opmerkingen:

- In de periode maart tot en met mei zijn veel incidenten gemeld met betrekking tot *Elektrocutie* en *Aanrijding met spoorvoertuig* (mogelijke relatie met het werkvolume in de periode van het jaar).

2.3.1 Basis Risico Factoren

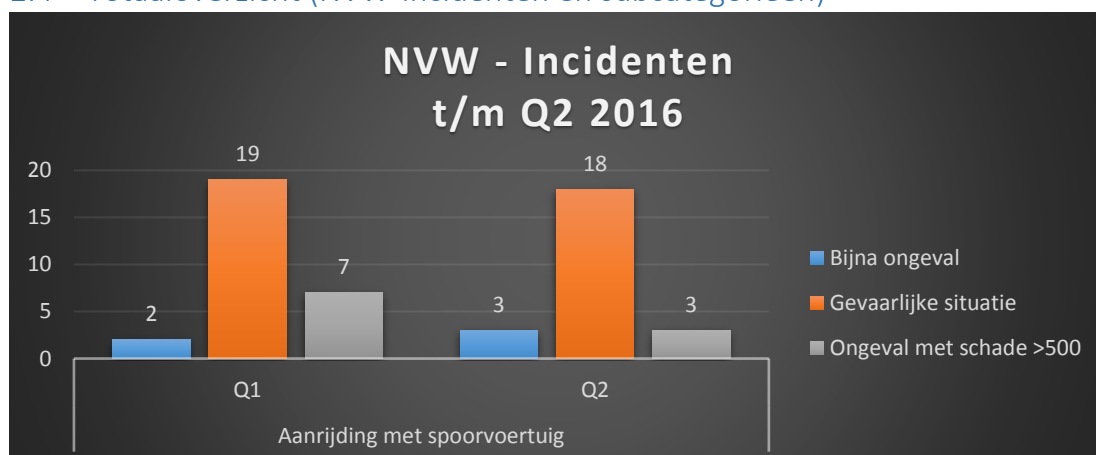
Voor het grootste gedeelte van de gemelde incidenten zijn in het veiligheidsdashboard de *Basis Risico Factoren* gegeven (achterliggende oorzaken). Voor 2016 t/m Q2 zijn de *Basis Risico Factoren* in de onderstaande grafiek weergegeven. Bij het invoeren van een incident kunnen meerdere *Basis Risico Factoren* geselecteerd worden, hierdoor kan dit het aantal BRF's hoger uitvallen dan het totaal aantal meldingen.



Opmerkingen:

- De meest voorkomende BRF's zijn *Procedures* en *Omgevingsfactoren*
- Aantal incidenten met de BRF-*Communicatie* is verdrievoudigd ten opzichte van de rapportage 2016 Q1.

2.4 Totaaloverzicht (NVW-incidenten en subcategorieën)

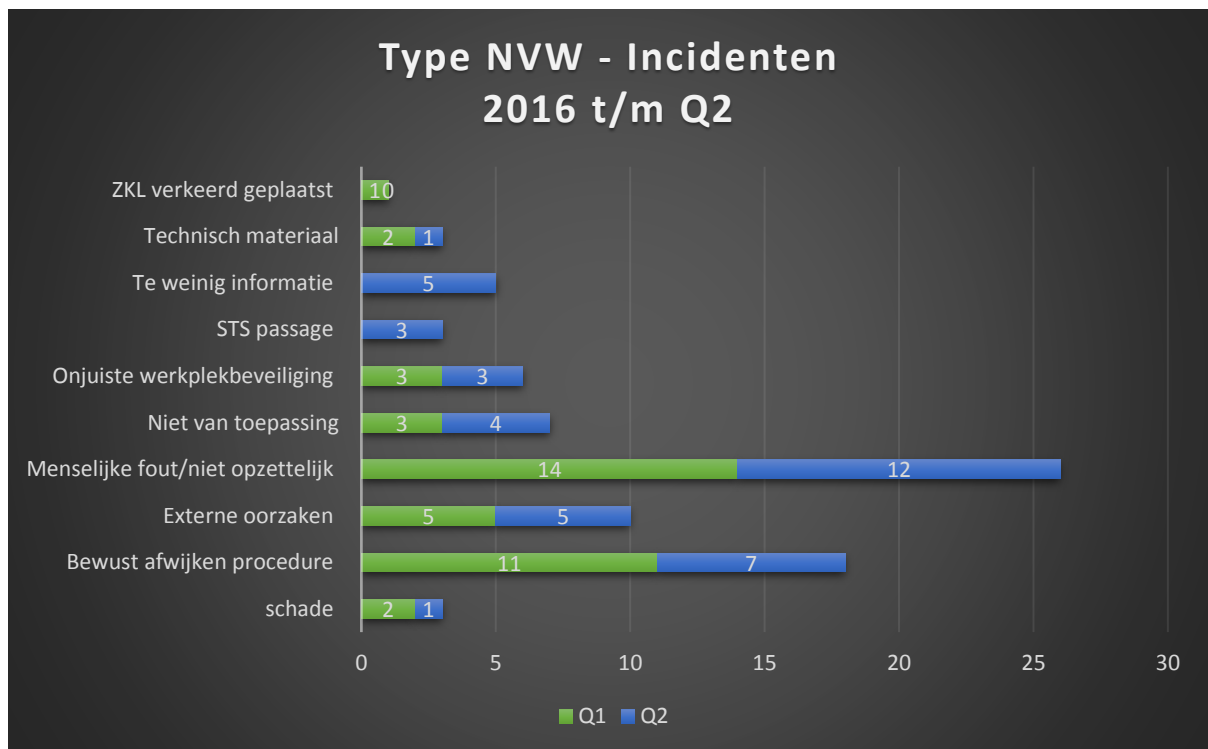


Opmerkingen:

- Er zijn relatief minder *Bijna ongevallen* gemeld in vergelijking met *Ongevallen met schade* (niet overeenkomstig met de ijsbergtheorie).

2.4.1 Type NVW-incidenten

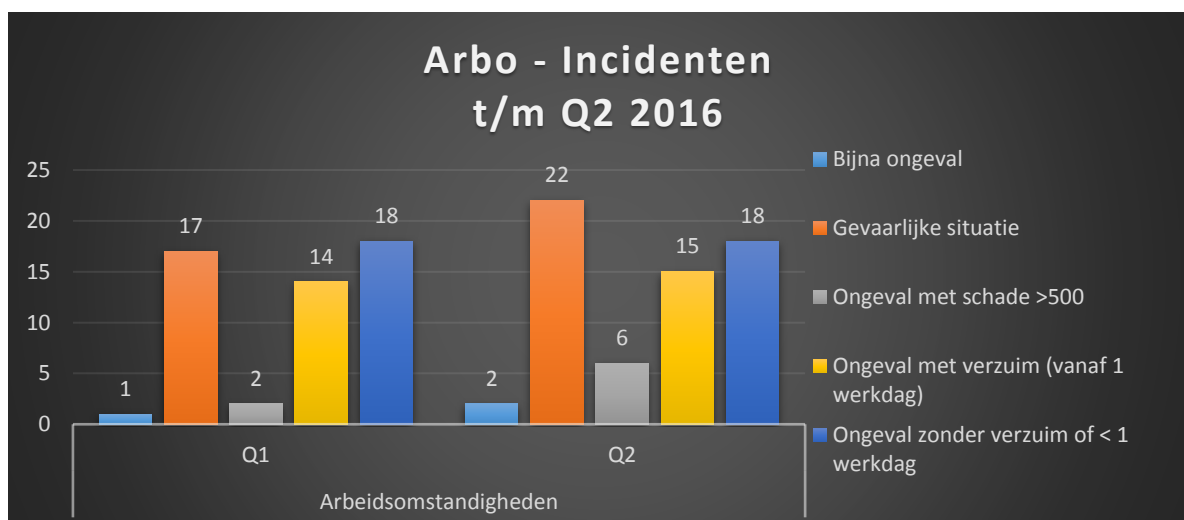
Voor de NVW-incidenten is in het veiligheidsdashboard ook het type incident gegeven. Voor 2016 t/m Q2 zijn de type NVW-incidenten in onderstaand grafiek weergegeven.



Opmerkingen:

- Geen verschuivingen in de top 3.
- *Menselijk fout/niet opzettelijk* en *Bewust afwijken procedures* zijn nog steeds de grootste primaire oorzaak van incidenten.

2.5 Totaaloverzicht (Arbo-incidenten)

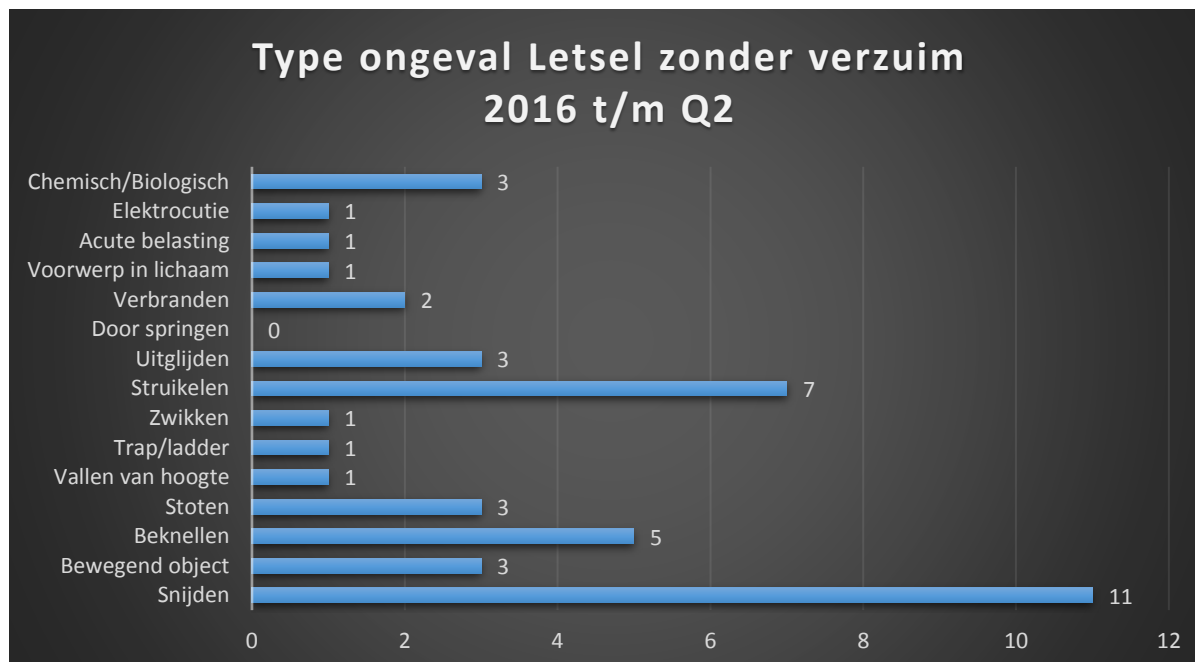
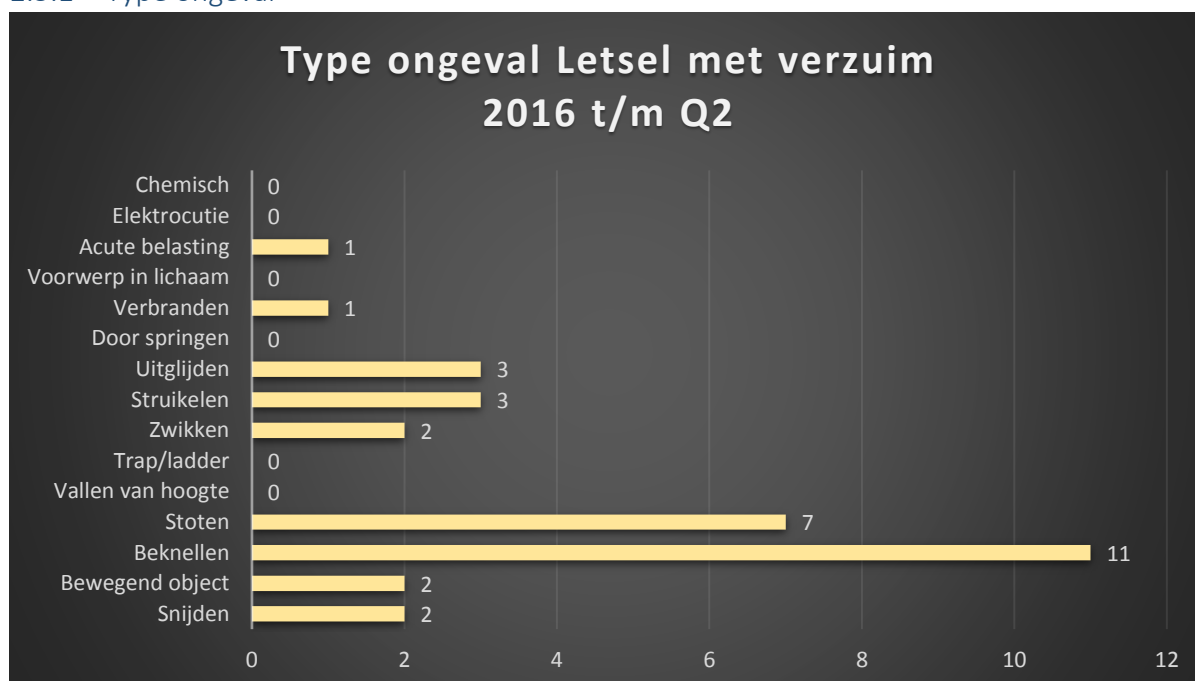


Opmerkingen:

- Het aantal gemelde incidenten *Gevaarlijke situaties* en *Ongevallen met schade* zijn gestegen.

- Het aantal ongevallen (72) is groter dan het aantal *Gevaarlijke situaties* (39). Dit is niet in lijn met de ijsbergtheorie die er vanuit gaat dat er meer gevaarlijke situaties dan echte incidenten zijn.

2.5.1 Type ongeval

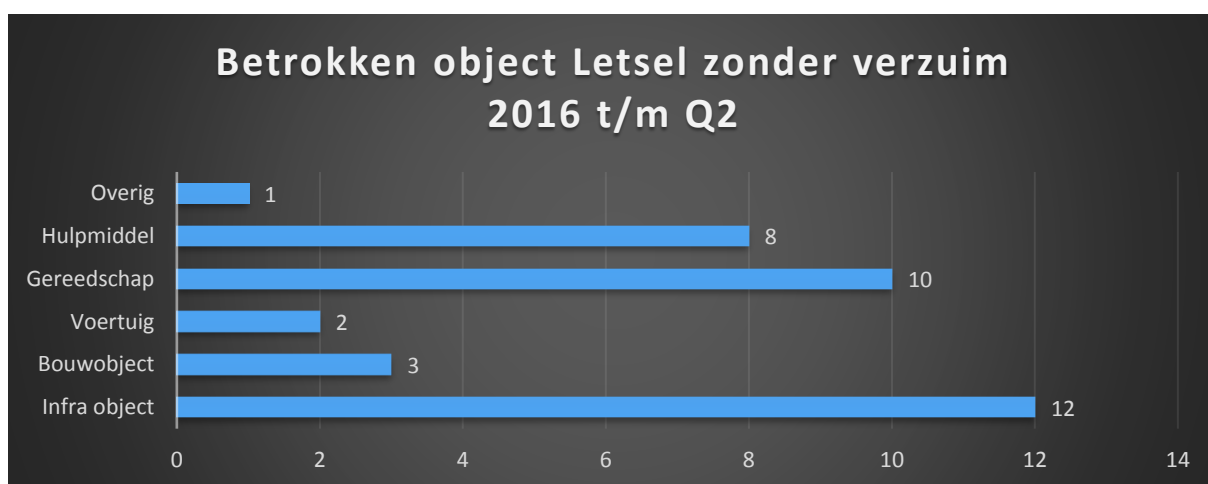
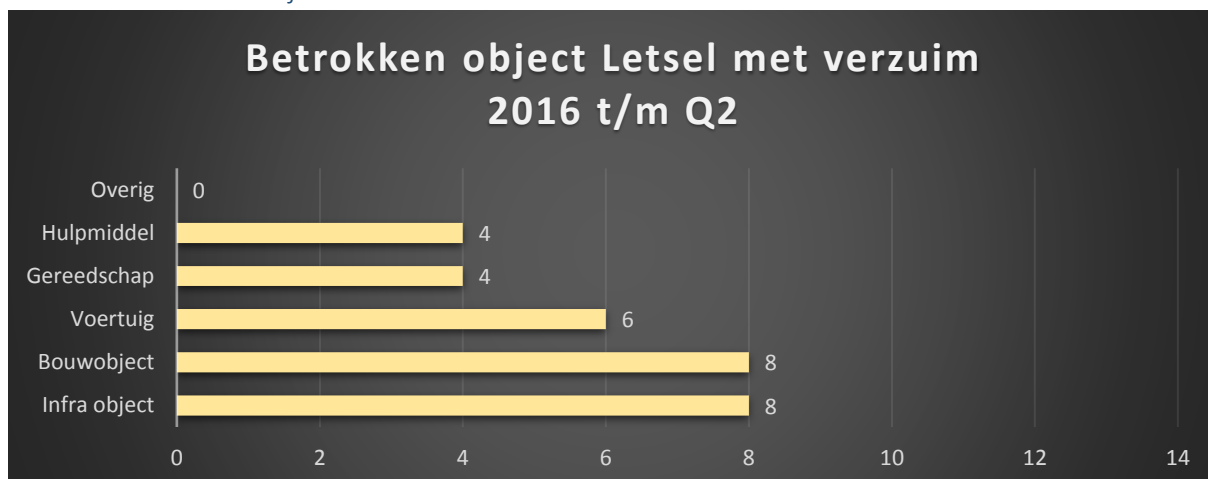


Opmerkingen:

- Het incident type *Snijden* leidt vaker tot *Letsel zonder verzuim* dan *Letsel met verzuim* (factor 5).
- Het incident type *Beknellen* leidt vaker tot *Letsel met verzuim* dan *Letsel zonder verzuim* (factor 2).

(Meerdere Type ongevallen mogelijk bij een enkele melding).

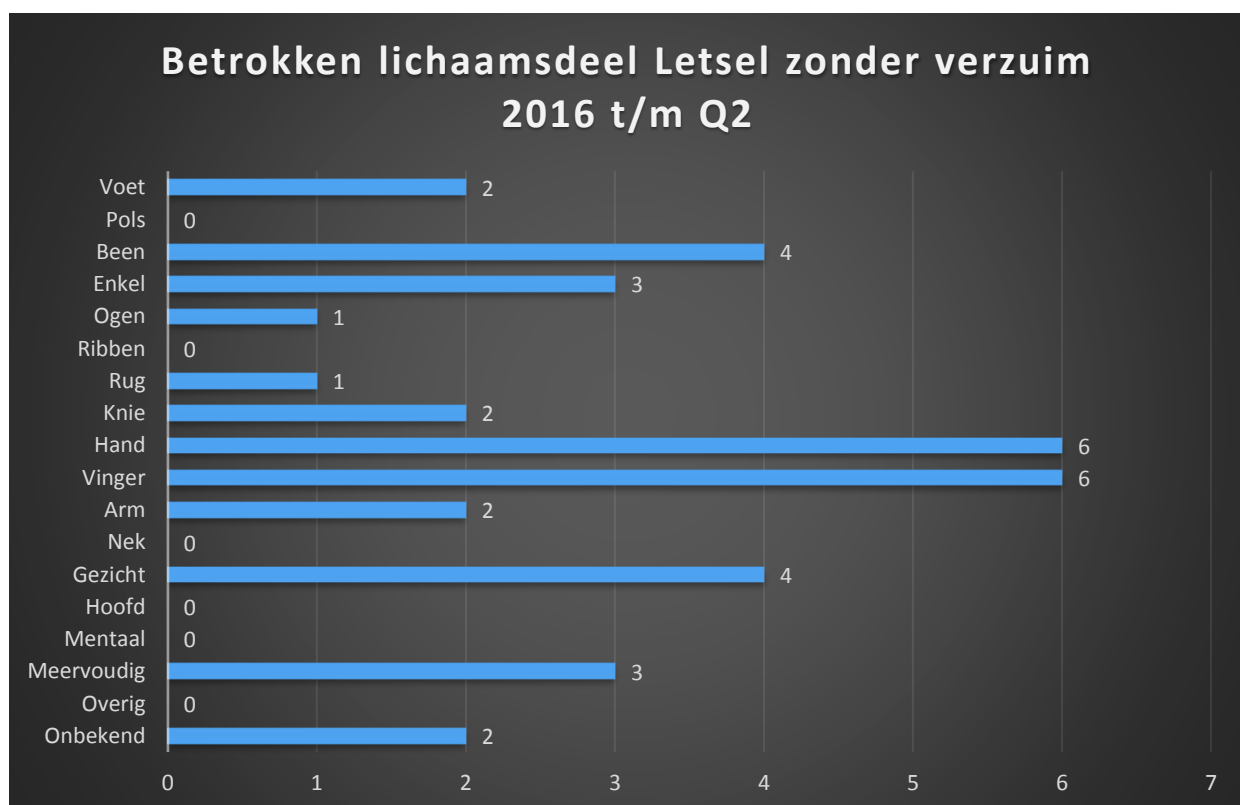
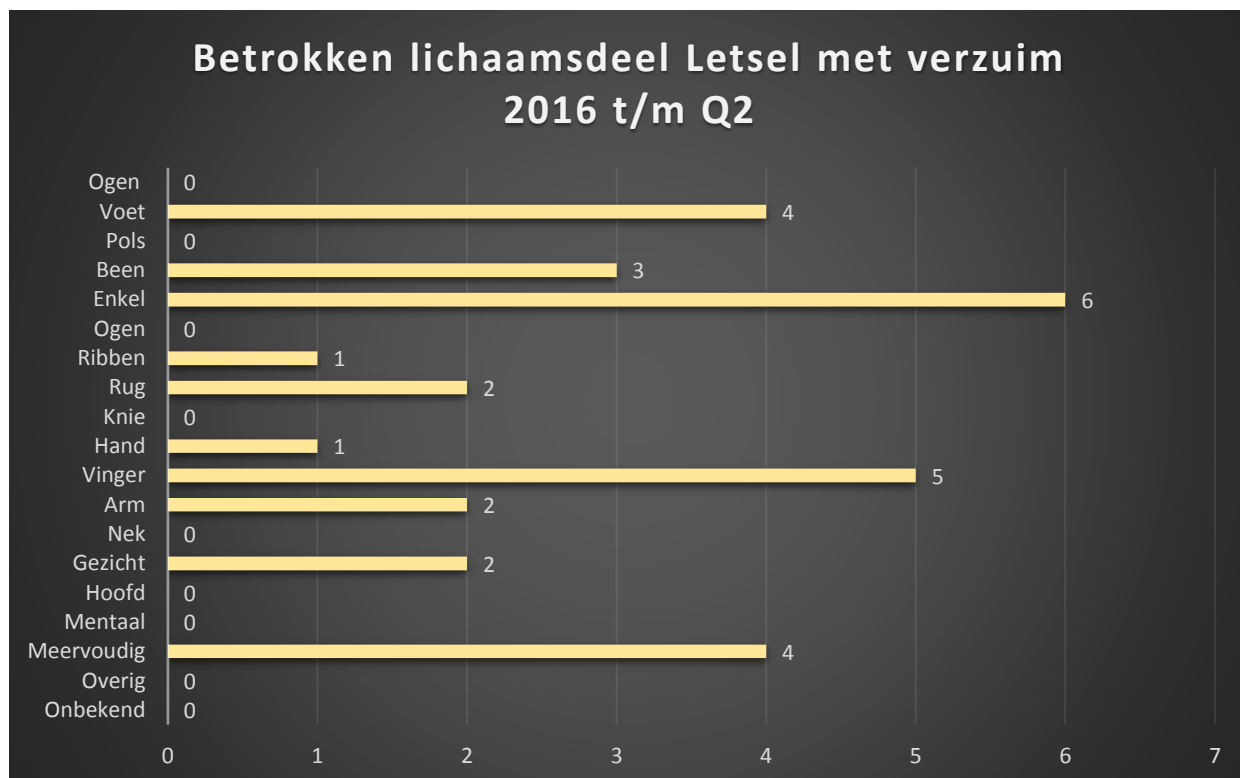
2.5.2 Betrokken object:



Opmerkingen:

- Incidenten met het object *Voertuig* leidt vaker tot *Letsel met verzuim* dan *Letsel zonder verzuim* (factor 3).
- Het object *Infra object* is bij letsel incidenten *Met en Zonder verzuim* verantwoordelijk voor het grootste aantal meldingen.

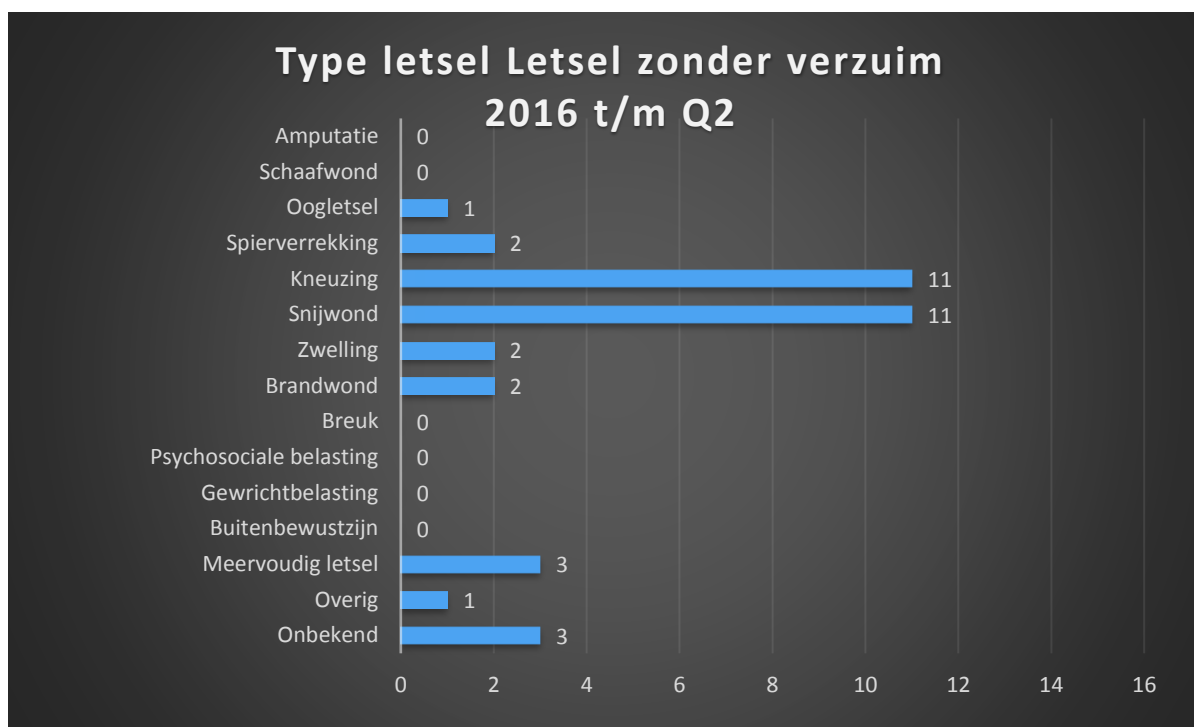
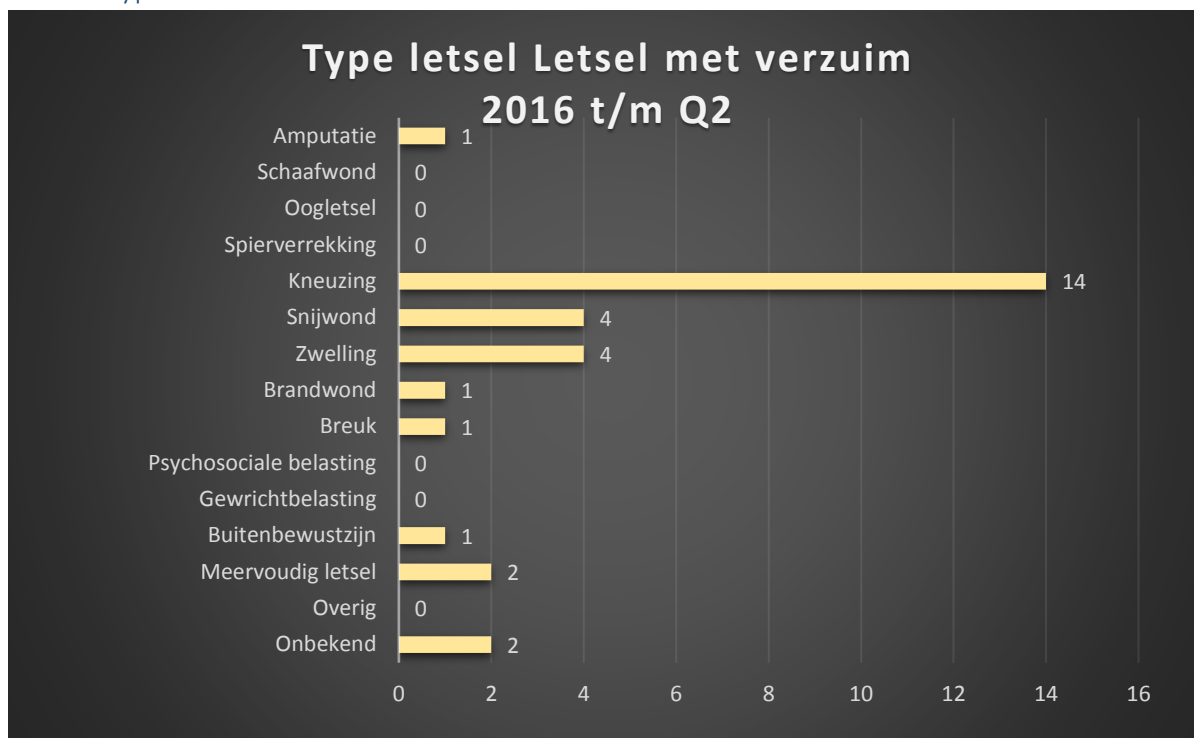
2.5.3 Betrokken lichaamsdeel



Opmerkingen:

- Met name letsel aan armen en benen.

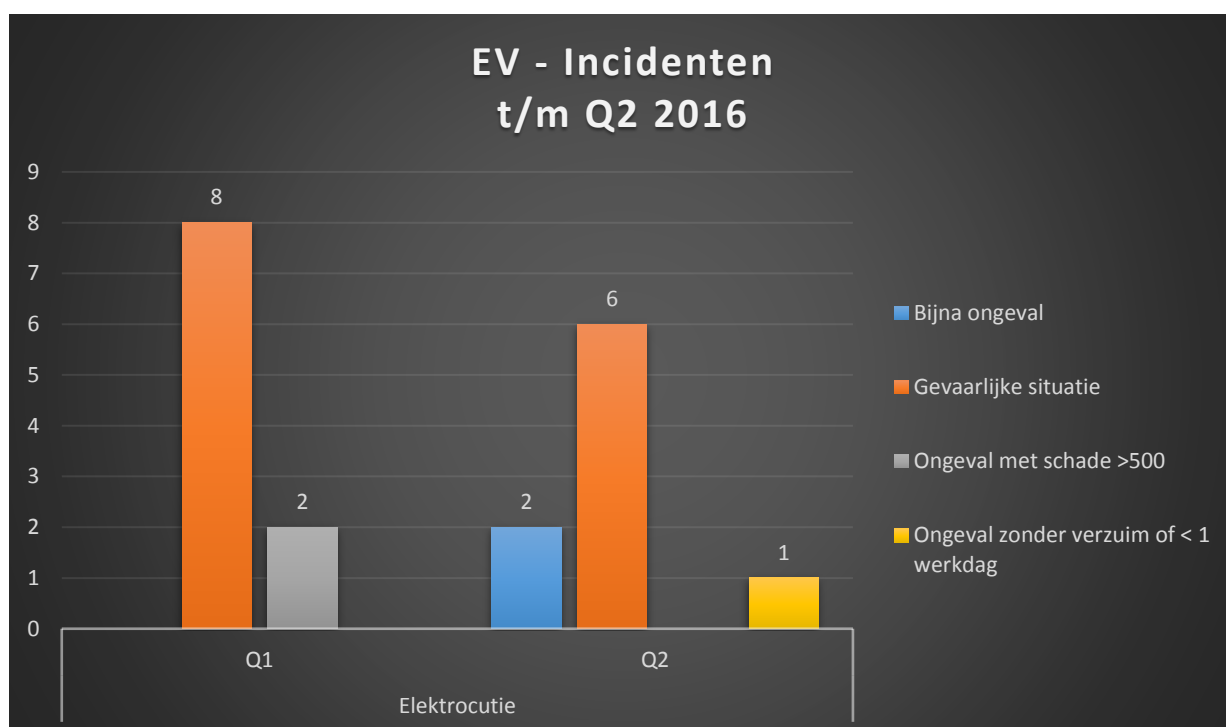
2.5.4 Type letsel



Opmerkingen:

- Bij letsel *Met en Zonder verzuim* is *Kneuzing* het meest voorkomende letseltype.
- *Snijwond* is een letseltype dat relatief vaak voorkomt bij *Ongevallen zonder verzuim*.

2.6 Totaaloverzicht (EV-incidenten en subcategorieën)



Opmerkingen:

-

3 Rapportage van thema Voertuigen en BRF Procedures

3.1 Inleiding

Het doel van dit rapport is door middel van de gemelde incidenten vanuit de branche een verdere verdieping te geven van de incidenten die binnen de railinfrabranche hebben plaatsgevonden. Het gaat om alle incidenten waarbij de BRF “Procedures” een rol heeft gespeeld en een analyse van alle incidenten waarbij voertuigen betrokken zijn. De grafieken laten trends zien in het soort en aantal meldingen met betrekking tot de Basis Risico Factor *procedures* en de betrokkenheid van *voertuigen* over de periode 2015 Q1 tot en met 2016 Q2. Uit de meldingen is niet altijd duidelijk welk type voertuig was betrokken bij het incident.

Het resultaat van de rapportage is gemaakt op basis van de registraties uit de branche (de gemelde registraties tot 01-07-2016). Er heeft geen validatie plaatsgevonden op de volledigheid (100% meldingsdiscipline). Deze rapportage is met de werkgroep Veiligheidsdashboard afgestemd. In deze werkgroep zijn afgevaardigden (veiligheidskundigen) uit de branche vertegenwoordigd.

3.2 Veel voorkomende redenen voor meldingen

3.2.1 Procedures

Onderstaande primaire oorzaken werden meerdere keren genoemd als primaire oorzaak van incidenten waarbij de BRF “Procedures” een rol speelde:

- Zonder communicatie en medeweten van LLV/LWB rangeren in Buiten dienststelling.
- Krol insporen op een locatie die daar niet voor aangewezen is.
- Zonder medeweten/toestemming van TRDL/LWB een buiten dienststelling verlaten met een krol.
- Geen communicatie met LLV/LWB over het passeren van voertuigen.
- Meeliften van partijen wordt niet gedaan met de benodigde communicatie. Afstemming tussen treindienstleider, vervoerders en aannemer is slecht.
- Verzuimen zich te overtuigen of de juiste maatregelen genomen zijn. Bijvoorbeeld het niet controleren van wisselstanden, het onjuist achter laten van de bouwplaats, of bij vervoeren van middelen niet controleren of deze voldoende vastgezet zijn. Er wordt vaak vanuit gegaan dat het vast al gebeurd is.
- ZKL wordt verkeerd geplaatst door onjuiste tekeningen of nalaten bij twijfel te controleren of het de juiste locatie is.

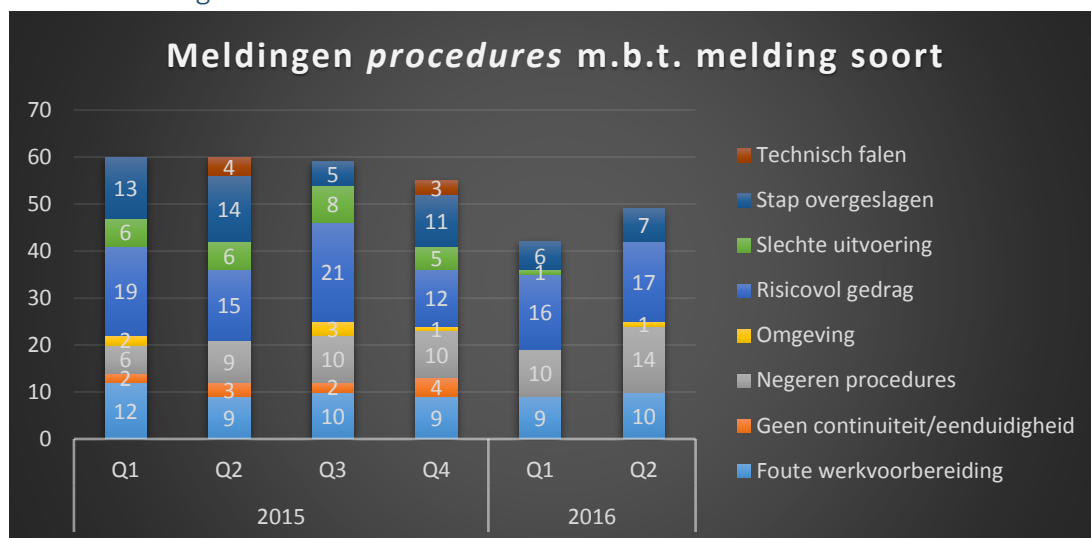
3.2.2 Voertuigen

- Zonder communicatie en medeweten van LLV/LWB rangeren in Buiten dienststelling.
- Krol insporen op een locatie die daar niet voor aangewezen is.
- Zonder medeweten/toestemming van TRDL/LWB een buiten dienststelling verlaten met een krol.
- Geen communicatie met LLV/LWB over het passeren van voertuigen.

Hierbij moet worden opgemerkt dat er soms meerdere BRF's dan alleen “Procedures” een rol kunnen hebben gespeeld.

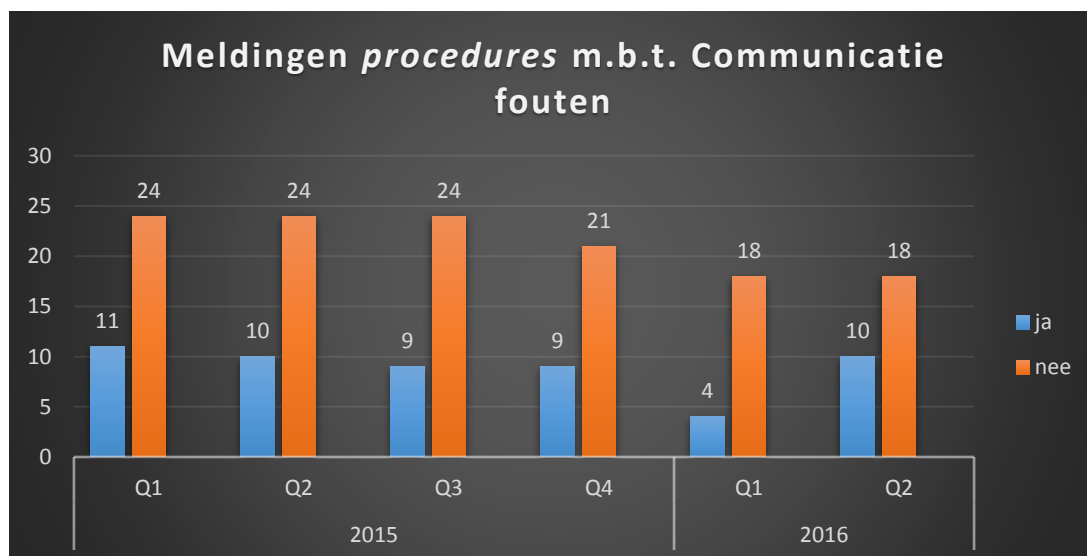
3.3 Procedure meldingen

3.3.1 Melding soort



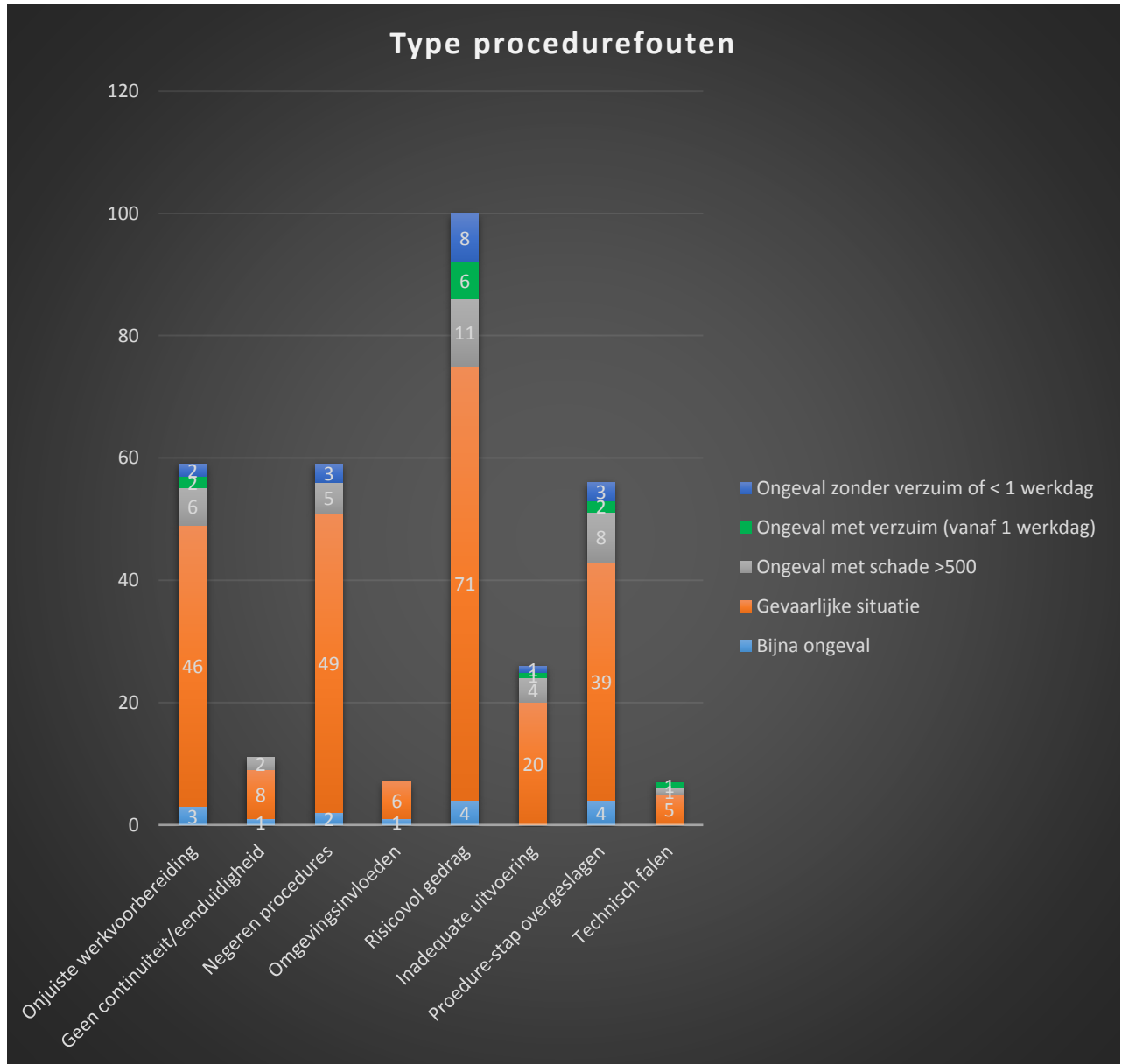
- De meldingen met betrekking tot *risicovol gedrag* zijn de meest voorkomende soort procedurefouten. Onder risicogedrag wordt verstaan; onbewust/bewust uitvoeren van handelingen die de kans op incidenten vergroten.

3.3.2 Communicatie fouten



In deze grafiek is te zien of miscommunicatie en geen communicatie een rol gespeeld heeft (ja-kolom) bij het incident. Bij ongeveer 40% van de incidentmeldingen met de BRF procedure, heeft communicatie een rol gespeeld. Voorbeelden van dit soort meldingen zijn "geen veiligheidsinstructie gekregen" of "verouderde tekening voor ZKL-plaatsing".

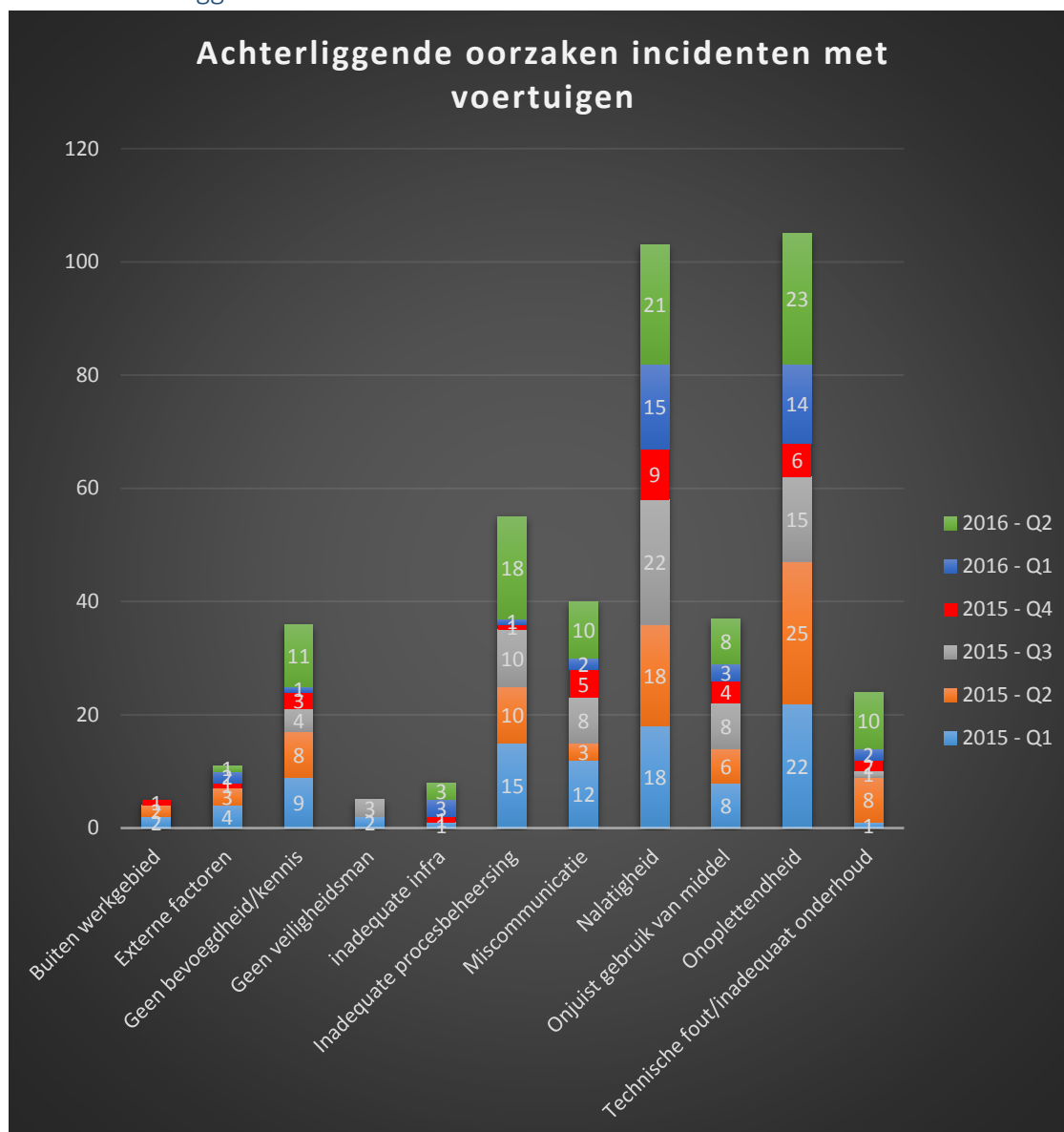
3.3.3 Type procedurefouten



- De meldingen met betrekking tot *risicovol gedrag* zijn de meest voorkomende type procedurefouten.
- De meest voorkomende meldingen bestaan uit de categorie *gevaarlijke situaties*.

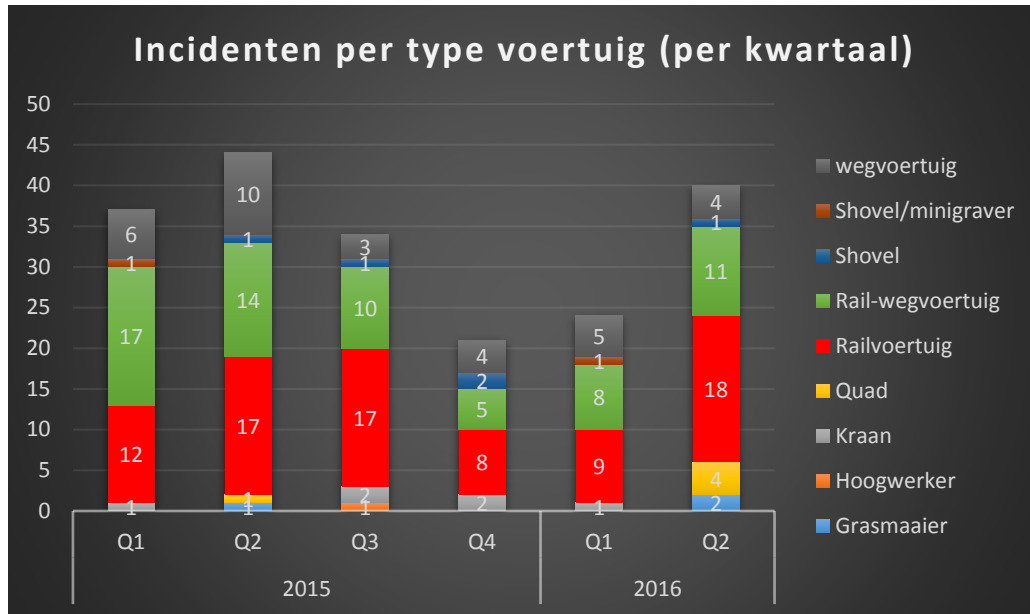
3.4 Voertuig meldingen

3.4.1 Achterliggende oorzaken



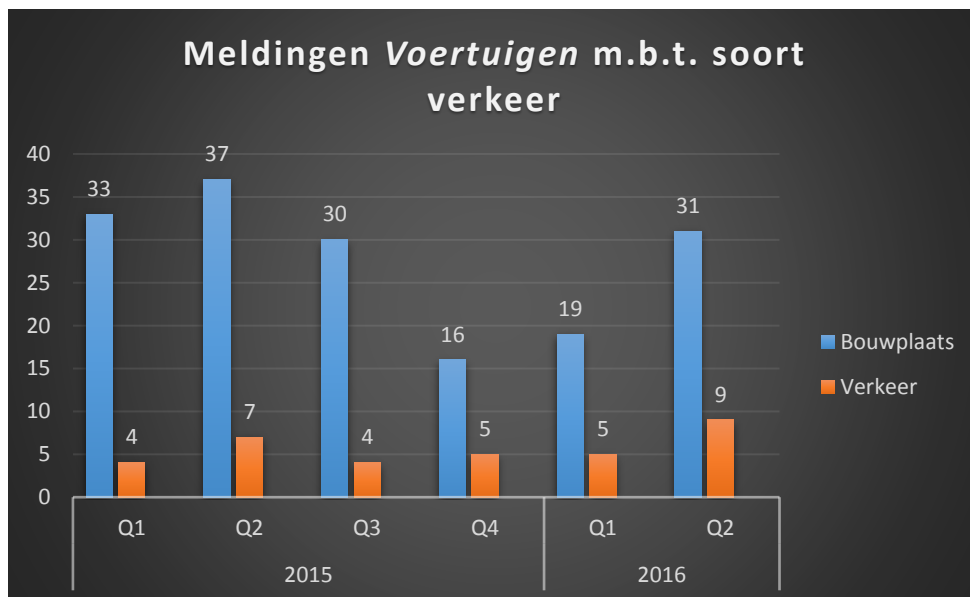
- De meeste gemelde achterliggende oorzaken zijn nalatigheid en onoplettendheid.
- Het valt op dat er relatief veel incidenten gebeuren in Q2 (in 2015 én 2016).

3.4.2 Betrokken voertuig



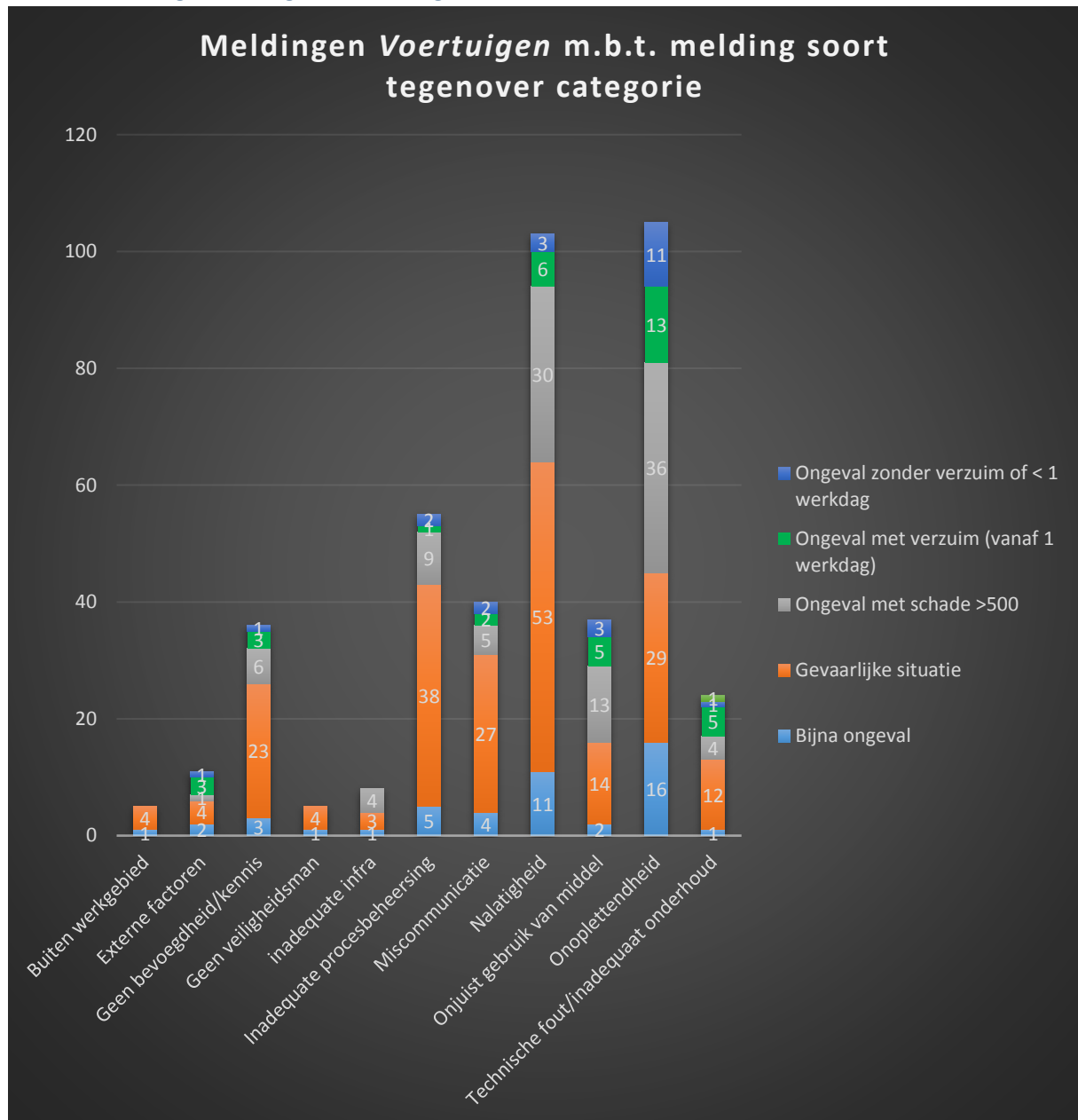
- *Railvoertuigen en rail-wegvoertuigen zijn het meest betrokken bij de meldingen over voertuigen.*

3.4.3 Soort verkeer



Het soort verkeer vertelt op welke locatie de melding betrekking heeft. *Verkeer* heeft mogelijk te maken met het woon-werkverkeer, het verkeer op bouwplaats zelf en het verkeer van bouwplaats naar bouwplaats. *Bouwplaats* heeft betrekking tot de meldingen op een werk.

3.4.4 Melding soort tegenover categorie



- *Ongevallen met schade* worden met name veroorzaakt door *onoplettendheid* en *nalatigheid*.
- *Ongevallen met verzuim* worden met name veroorzaakt door *technische fout/inadequaat onderhoud*, *onjuist gebruik van middel*, *onoplettendheid* en *nalatigheid*.

Gevaarlijke situaties is binnen iedere *melding soort*, op *onoplettendheid* na, de meest gemelde categorie.