

Jaarrapportage Veiligheid 2014

Jaarrapportage Veiligheid 2014

Wie gezond naar het werk gaat, moet gezond weer naar huis.

Dit is ons motto. Ons ultieme doel, verwoord in de missie en visie van railAlert, is nul ongevallen in de railinfrabranche.

Meer concreet:

- Verminderen van het aantal ongevallen met verzuim in de branche met 10 procent per jaar: onder de 100 in 2014;
- continu verbeteren van de veiligheidsprestatie door anderen te helpen beter te worden en te verbeteren;
- terugbrengen van het aantal bijna-aanrijdingen met minimaal 10 procent per jaar.

Om het te meten wordt het veiligheidsdashboard voor de branche bijgehouden. Deze rapportage geeft de resultaten over 2014 weer op basis van de data uit het veiligheidsdashboard.

1. *Veilig en gezond werken kan altijd*
2. *Veiligheid kost tijd*
3. *Veilig werken doe je samen*
4. *We spreken elkaar aan op onveilig gedrag en onveilige situaties*
5. *Veiligheid zit in je, ook buiten werktijd*

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Trendlijn over meerdere jaren	6
3	Veiligheidsprestatie 2014	7
3.1	Overzicht 2014	7
3.2	Vergelijking 2013 - 2014	8
3.3	Analyse incidenten spooraannemers	9
4	Analyse ARBO-incidenten	11
4.1	Verwondingen naar lichaamsdeel	11
4.2	Nadere analyse oorzaak vallen	12

1 Inleiding

2014 is een bewogen jaar geweest. Gelukkig niet voor wat betreft ernstige incidenten en ongevallen maar wel als gevolg van het ontwikkelen van nieuwe versies voor database en dashboard dat iets meer toekomstbestendig zou moeten zijn.

Bij het verschijnen van dit verslag/rapport is het dashboard een stuk stabiel en zijn sluitende afspraken gemaakt over de te verschijnen informatie in de loop van 2015.

De respons van de IF-rate over 2014 laat vanaf het 3e kwartaal een dalende lijn zien. Lag deze in de eerste twee kwartalen nog rond de 70%. In het derde en vierde kwartaal zakt deze tussen de 40 en 50%. Van de diverse bedrijfscategorieën laten de spooraanneemers de hoogste respons zien. Dit was voorgaande jaren ook al het geval.

Kijkend naar het aantal gemelde incidenten, is zichtbaar dat deze in heel 2014 iets lager ligt dan 2013. In 2013 werden gemiddeld 160 incidenten per kwartaal gemeld. In 2014 ligt het gemiddelde per kwartaal op 130. Ook hier geldt, dat de respons van de spooraanneemers het hoogst is, vergeleken met de andere bedrijfscategorieën.

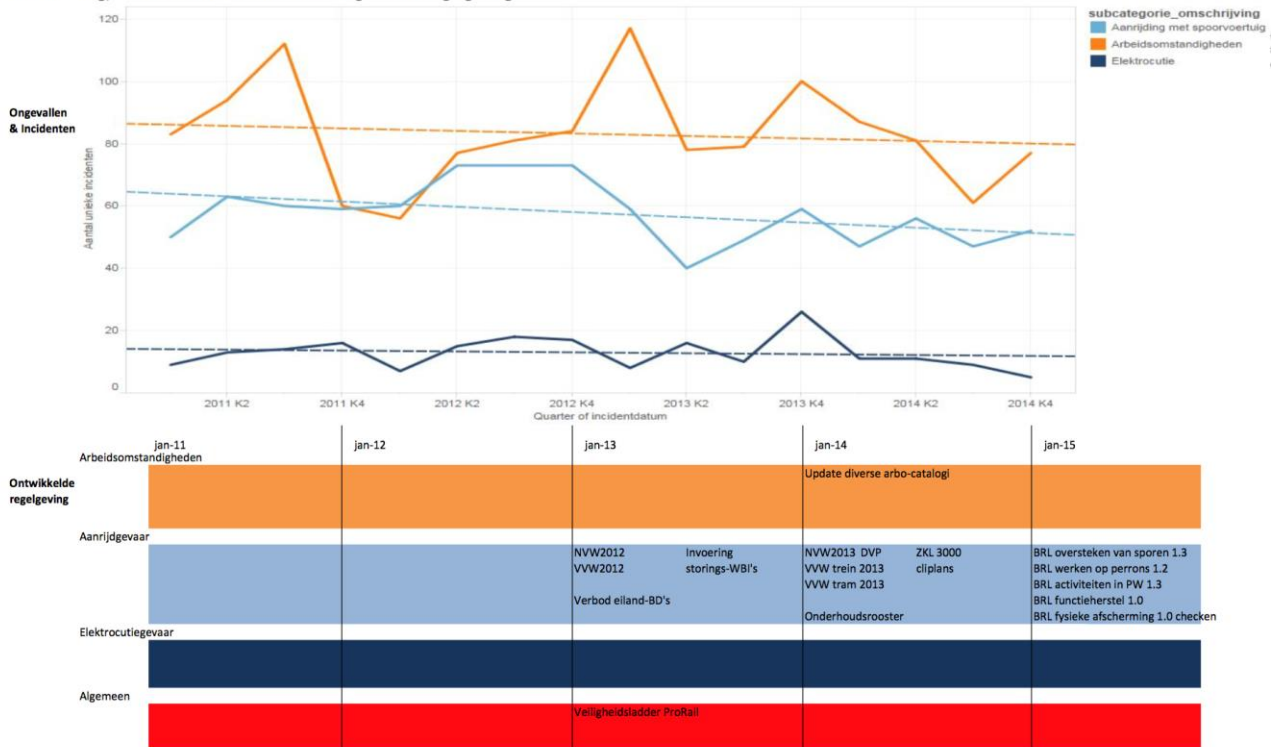
In 2014 hebben geen dodelijke of ernstige ongevallen plaatsgevonden. Dat is een tendens die zich nu al enkele jaren doorzet en dat is een goede ontwikkeling.

Er blijven echter ongevallen en incidenten plaatsvinden waardoor er sprake blijft van verbeterpotentieel. In deze rapportage wordt hier nader op ingegaan.

2 Trendlijn over meerdere jaren

RailAlert is samen met de branche sinds 2006 actief om de veiligheid te verbeteren. In de onderstaande grafiek is de relatie in tijd weergegeven tussen het invoermoment van maatregelen en het aantal ongevallen en incidenten.

Ontwikkeling/trend aantal incidenten versus ingevoerde regelgeving



Figuur 1. Trend aantal incidenten versus ingevoerde regelgeving

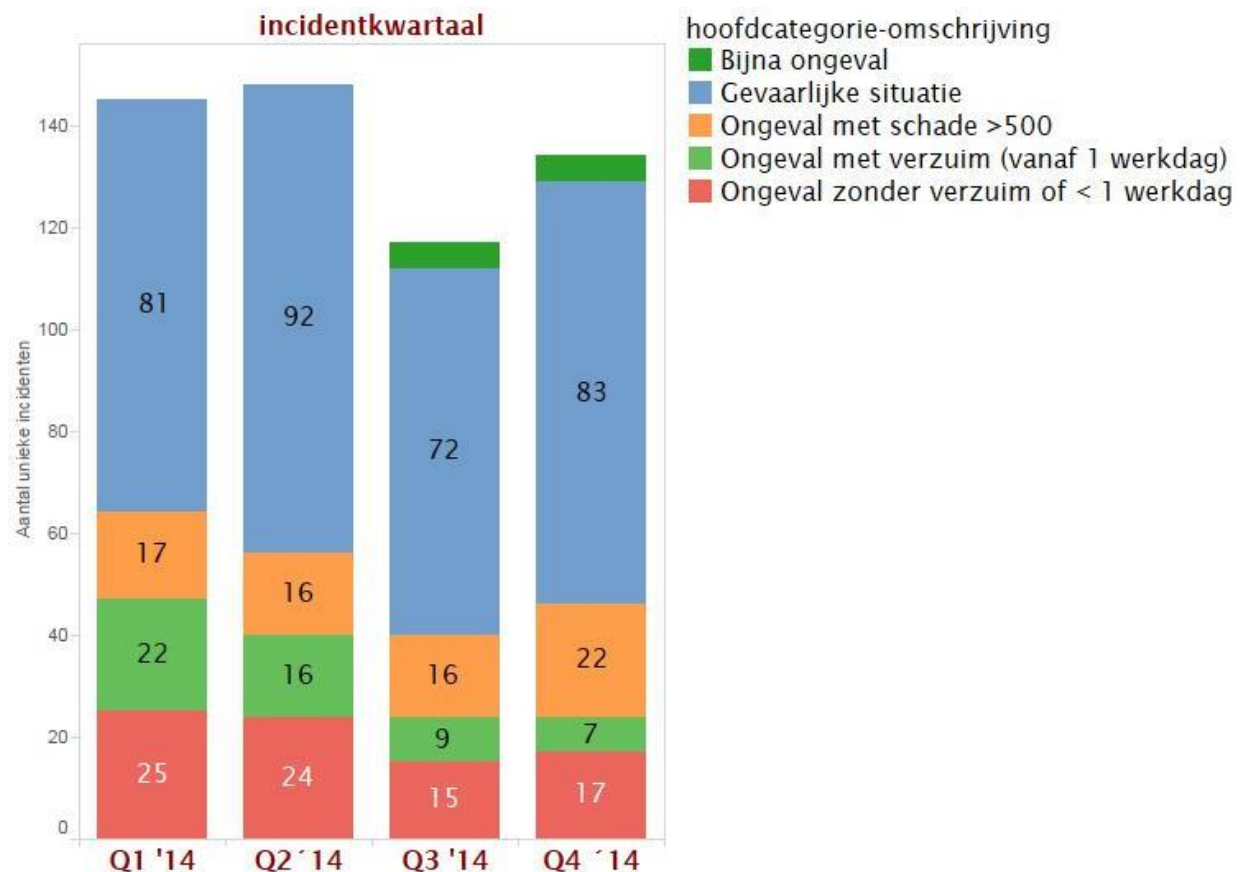
Figuur 1. geeft de veiligheidsprestatie weer ten aanzien van onze 3 hoofdcategorieën met daarbij de vrijgave van de diverse regelgeving in de tijd. In theorie ontwikkel je regelgeving met elkaar om ervoor te zorgen dat het daarna of daarmee beter wordt. Het is goed te zien dat we dit ook lijken te bewerkstelligen in de branche. Het aantal incidenten loopt niet heel steil af maar de trend laat een duidelijke verlaging zien in de afgelopen jaren. Het steilst is de afnamen in (bijna)-aanrijdingen met spoorvoertuigen. Een goede ontwikkeling die we met gezamenlijke inspanning nog verder terug kunnen dringen. In navolgende hoofdstukken wordt nader ingegaan op de prestatie in 2014.

Ook wordt duidelijk dat de meeste incidenten plaatsvinden in de algemene arbeidsomstandigheden en in veel mindere mate als gevolg van aanrijd- en/of elektrocutiegevaar. Dit beeld wordt veroorzaakt doordat er al jaren specifieke regels zijn voor aanrijd- en elektrocutiegevaar.

3 Veiligheidsprestatie 2014

3.1 Overzicht 2014

In 2014 zien we een gelijke trend over de kwartalen voor wat betreft aantallen en ontwikkeling van de diverse categorieën.



Figuur 2. Incidenten per categorie over de vier kwartalen van 2014

Er is een duidelijke daling waar te nemen in Q2 maar zeker in Q3 en Q4 ten aanzien van ongevallen met verzuim. Echter moet hier wel een kanttekening bij worden gemaakt. Bij de maandelijkse meldingen van ongevallen met verzuim, zijn 67 meldingen binnengekomen bij railAlert, 13 meer dan in de vergelijkbare kwartalen. Aan de branche zal gevraagd worden dit te corrigeren en de resultaten daarvan zullen in de rapportage Q1 van 2015 meegenomen worden.

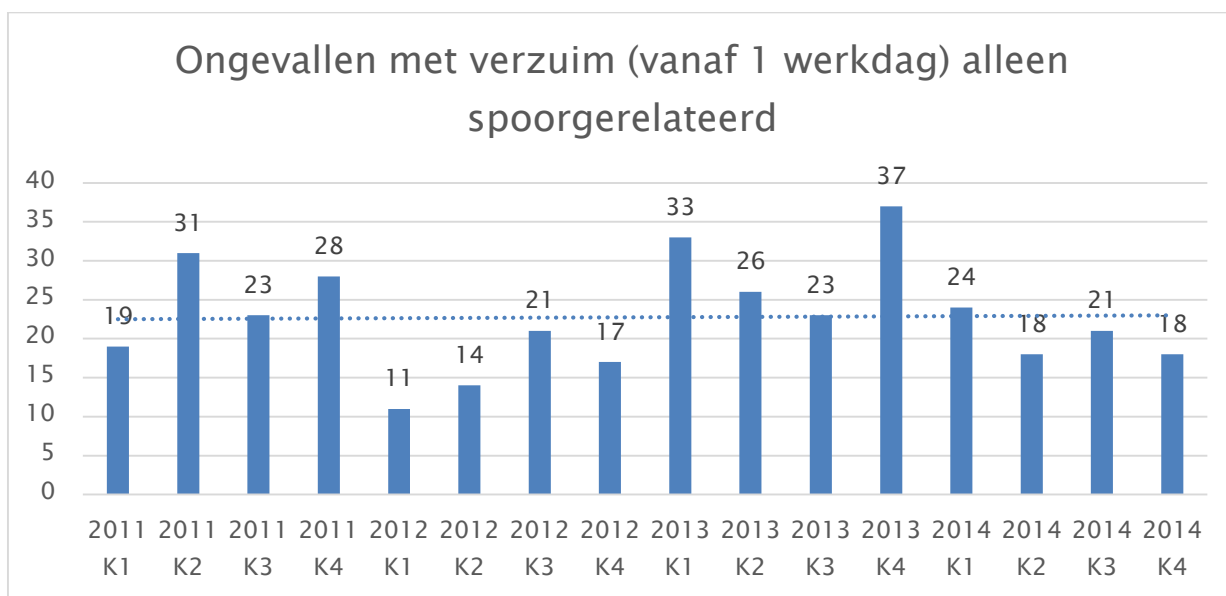
Vanaf Q3 is er een nieuwe categorie toegevoegd: "Bijna Ongevallen". Dit is een verdere differentiatie die wenselijk was om nader onderscheid te maken tussen bijna-ongevallen en de gevaarlijke/onveilige situaties. Definitie van een bijna ongeval luidt als volgt:

Ongewenste gebeurtenis die onder andere omstandigheden had kunnen leiden tot lichamelijk letsel (VGM Checklist).

Voor nadere definities van alle categorieën: zie de link <http://www.railalert.nl/dashboard/help/definities>.

3.2 Vergelijking 2013 - 2014

Als we nader inzoomen op de ontwikkeling van de ongevallen met verzuim zien we niet direct een dalende trend, echter als we 2013 en 2014 met elkaar vergelijken, is die wel zichtbaar. In 2013 zijn 119 ongevallen met verzuim gemeld, in 2014 waren dat er 81.



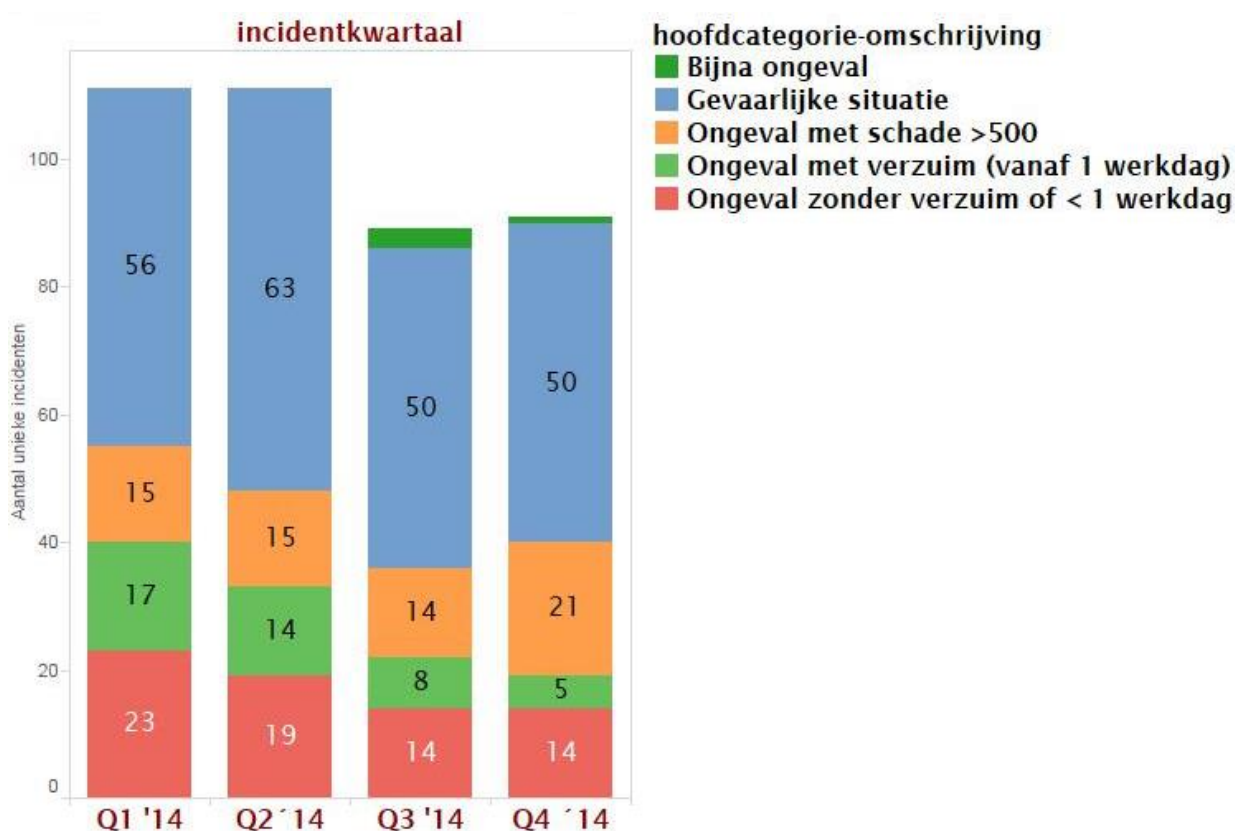
Figuur 3. Ontwikkeling ongevallen met verzuim in loop der jaren.

De grilligheid kan overigens duiden op ontstaan van nieuwe incidenten door aflatende oplettendheid of op nieuwe oorzaken. Door de juiste mate van continue aandacht (sturing) moet verder terugdringen tot de mogelijkheden behoren.

3.3 Analyse incidenten spooraannemers

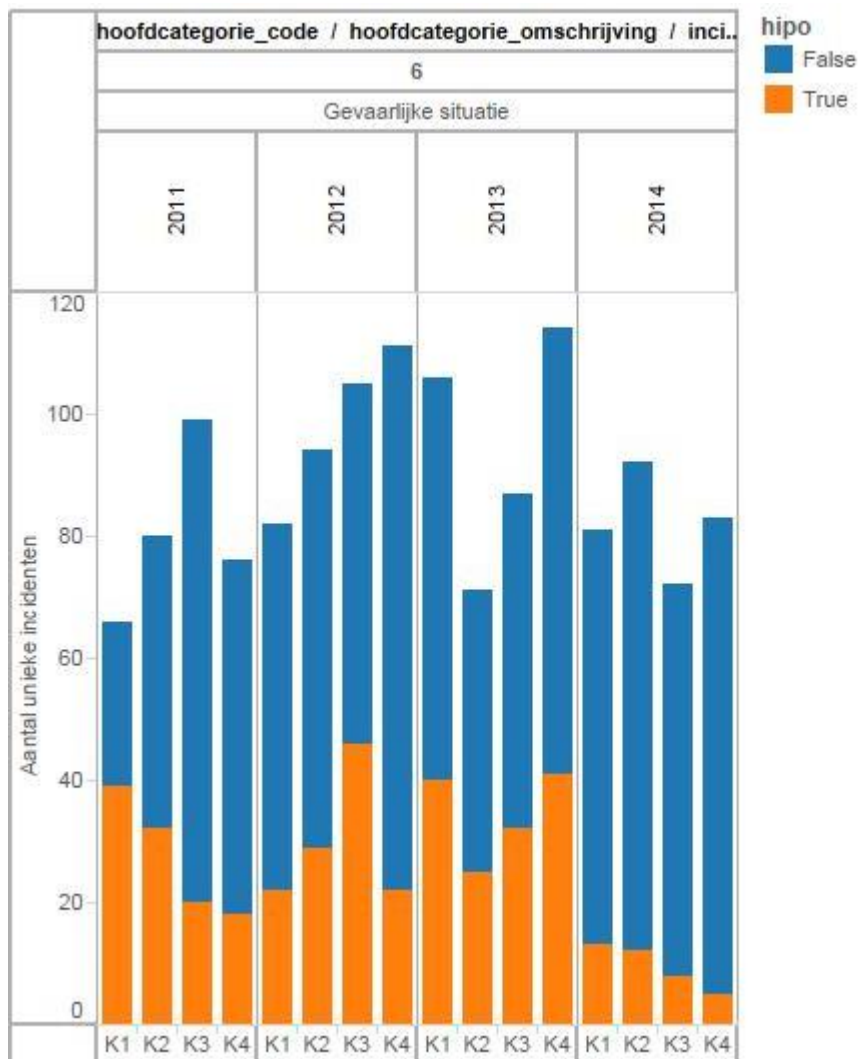
Het grootste aantal incidenten wordt aangeleverd/bijgedragen door de spooraannemers. Dat is ook logisch; deze mensen bevinden zich met grote aantallen in en om de sporen om daar onderhoud en vernieuwingen uit te voeren.

Als we dan doorkijken naar de ongevallen bij de spooraannemers is los van de daling in ongevallen met verzuim ook een daling waarneembaar bij ongevallen zonder verzuim en bij gevaarlijke situaties. De daling is nieuw en maakt geen deel uit van een reeds langer durende trend, dus om hier conclusies aan te verbinden lijkt voorbarig. Deze trend zal de komende kwartalen in de gaten gehouden worden en daar waar wenselijk wordt tijdig teruggekoppeld.



Figuur 4. Incidentverdeling bij deelgroep spooraannemers over 2014

Als we verder kijken naar de onveilige situaties in figuur 5 is er een duidelijke verschuiving waarneembaar in deze groep, waarbij het aantal High Potentials (Hipo / True) duidelijk daalt ten opzichte van het totaal. Dat is een positieve ontwikkeling die waarschijnlijk toegeschreven kan worden aan betere voorbereiding en toezicht op de werkplek. Maar ook het algemene belang van een hoger veiligheidsbewustzijn, zoals bijvoorbeeld Laatste Minuut Risico Analyse (LMRA), is hier waarneembaar.



Figuur 5. Aandeel high potentials in gevaarlijke situaties

4 Analyse ARBO-incidenten

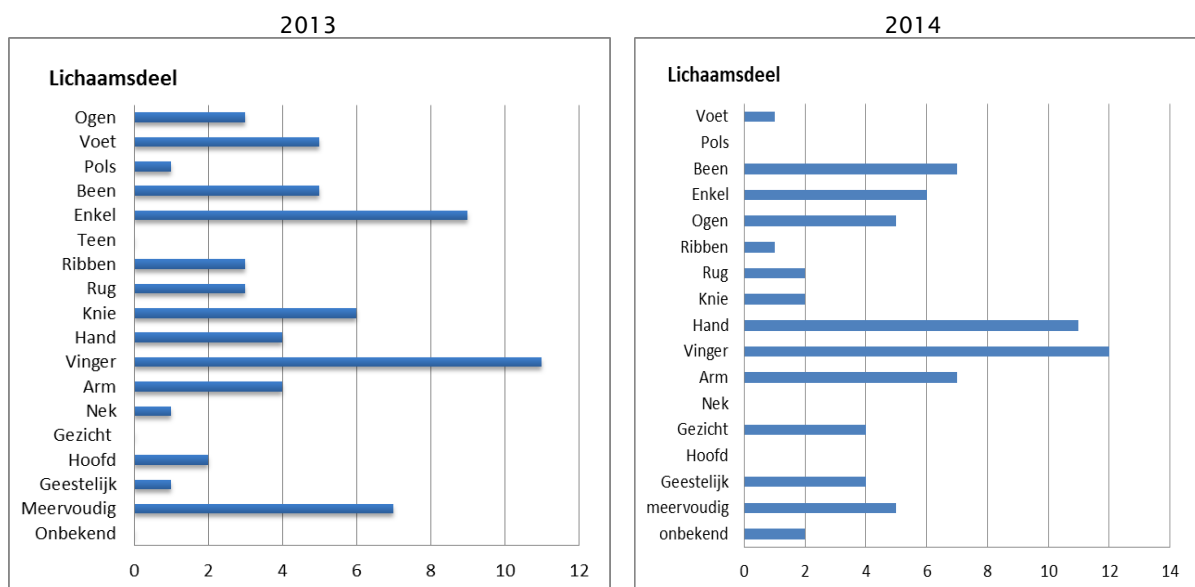
De ARBO-incidenten (zowel met als zonder verzuim) over 2013 en 2014 zijn geïnventariseerd op oorzaakcategorieën volgens de ARBO-catalogus. Daarbij valt te denken aan vallen, struikelen en uitglijden. Maar ook aan blootstelling chemische stoffen en brandwonden. Ook is gekeken naar mate van letsel en of het incident overdag of 's nachts plaatsgevonden heeft. De belangrijkste conclusies daaruit:

- De meeste incidenten hebben overdag plaatsgevonden;
- de meeste incidenten hebben betrekking op het contact tussen hand en gereedschap c.q. materiaal;
- het patroon bij ongevallen met verzuim is vergelijkbaar met die van de ongevallen zonder verzuim. Alleen de mate van letsel bij verzuimongevallen is groter;
- 2013 en 2014 laten ook een vergelijkbaar beeld zien.

De werkgroep van de SAS gaat in 2015 naar aanleiding van deze gegevens een diepgaandere analyse uitvoeren op het veel voorkomende item "vallen". Aan de hand van plaatsgevonden ongevallen zal naar achterliggende oorzaken gezocht worden om zodoende tot aanbevelingen ter verbetering te komen.

4.1 Verwondingen naar lichaamsdeel

In bovenstaande grafieken is te zien dat in beide jaren de verwondingen aan vinger/hand en been/enkel het meest frequent voorkomen.



Figuur 6. Overzicht letsel – lichaamsdeel

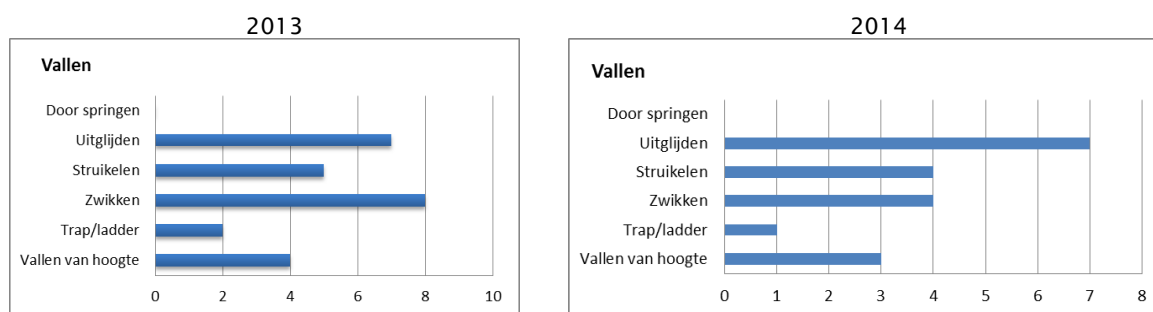
De inspanning zou dan ook moeten liggen op analyse van de ongevallen die tot dit letsel leiden. Daarbij moet primair gekeken worden naar directe en achterliggende oorzaken teneinde deze weg te kunnen nemen.

4.2 Nadere analyse oorzaak vallen

In onderstaande grafieken zijn de meest voorkomende oorzaak-categorieën weergegeven van alle incidenten in de categorie ARBO.

Hierbij is duidelijk de top 3 over beide jaren vast te stellen:

1. Uitglijden; 14 keer oorzaak geweest van letsel incl. verzuim
2. Zwikken; 12 keer
3. Struikelen; 9 keer



Figuur 7 Overzicht oorzaken 'vallen'

Er zal in de voorgenomen analyse nader gekeken moeten worden naar de omstandigheden waarin deze drie oorzaken het meest voorkomen; zo kunnen bijvoorbeeld tijdstip (donker/licht), weer en oppervlak/begaanbaarheid een belangrijke rol spelen.

rail  alert