Bedrijfsongeval nader onderzocht





Inleiding

Ongevallen en incidenten worden veroorzaakt door directe oorzaken, die op hun beurt weer worden veroorzaakt door basisoorzaken. Bij de analyse van ongevallen is het zoeken naar de basisoorzaken, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar:

- **Techniek,** zoals machines, apparatuur en werkomgeving.
- **Organisatie,** zoals verzorgen van voorlichting, instructie en het houden van toezicht op afspraken.
- **Gedrag,** zoals het meewerken aan een veilige werkomgeving en afspraken nakomen.

Ervaring bij ongevalsonderzoek leert dat er meestal geen sprake is van één simpele oorzaak, maar dat een incident het resultaat is van diverse (complexe) factoren die in een specifieke situatie kan leiden tot schade.

Deze ongevalsanalyse is niet bedoeld om de schuldvraag te beantwoorden, maar is bedoeld om te leren van incidenten, waardoor herhaling kan worden voorkomen. Als alle betrokkenen in kennis worden gesteld van de voorgenomen verbeterpunten kan bovendien het denken over veilig werken positief beïnvloed worden, waarbij maatregelen worden genomen om de risico's steeds beter te beheersen.
Er is gekozen voor een methodiek gebaseerd op de S137 (focus op fases voor, tijdens en na ongeval) en SOAT (focus op vaststelling directe en basis oorzaken) ongevalsanalysemethodiek.

Opbouw rapportage

Het ongevalsonderzoek is in samenwerking tussen de werkgever en Stigas uitgevoerd. De uitkomsten van het onderzoek zijn opgenomen in onderliggende rapportage.
De rapportage start met de uitkomsten van het onderzoek (conclusie en advies) en het verbeterplan. Alles wat tot deze twee hoofdzaken van het rapport heeft geleid is als onderbouwing als bijlagen bijgevoegd bij de rapportage. Zoals een feiterelaas van het onderzoek, de tijdslijn, interviewverslagen, foto’s, documentatie, etc.

Toedracht

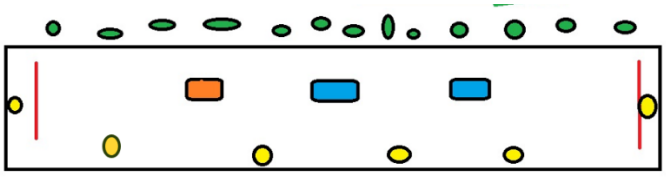
Op de locatie van het bedrijfsongeval werden op dat moment wilgen geknot. Dit vond plaats vanuit een werkbak van een gehuurde armlift hoogwerker met daarin een medewerker met een kettingzaag. In het werkvak was ook een takkenversnipperaar aanwezig om de gesnoeide takken te versnipperen. Er was besloten om bewoners en bezoekers aan deze weg door het werkvak te laten gaan onder begeleiding van de aanwezige verkeersregelaars. Op eigen risico gingen ook schoolgaande kinderen, die anders ca. 5 kilometer moesten omfietsen, door het werkvak.

Werk wordt aangenomen door bedrijf **A**, besteed werk uit aan bedrijf **B**, die schakelt bedrijf **C** in . Bedrijf **C** heeft een BV die hier in gespecialiseerd is in snoeiwerkzaamheden, echter zij besteden het uit aan bedrijf **D**. Bedrijf **D** besteed het

werk uit aan bedrijf **E**. Bedrijf **E** regelt weer een **ZZP'er** die in de hoogwerker de snoeiwerkzaamheden gaat uitvoeren. Bij het werk moeten verkeersregelaars worden ingezet, normaal zou dat al geregeld worden door bedrijf **C** echter zij vragen aan bedrijf **D** om dat te doen. Bedrijf **D** schakelt het bedrijf **F** in, die voor hen altijd de verkeersregelaars, regelt. Echter bedrijf **F** heeft geen verkeersregelaars beschikbaar en zij schakelen bedrijf **G** in voor de gevraagde verkeersregelaars.

Zo zijn er voor de snoeiklus al zeven bedrijven betrokken en is er nog geen werk uitgevoerd.
Voor het werk is een V&G plan beschikbaar. Vooraf aan het werk is een start werkinstructie gegeven. De betrokken mede werkers hebben allen een VCA diploma en certificaten voor de uit te voeren werkzaamheden zoals een hoogwerkercertificaat.

Om omwonenden toch veilig door het werkvak te kunnen laten gaan was besloten om niet alleen aan het begin en einde van het werkvak een verkeersregelaar (schrikhekwacht) te plaatsen maar ook in het werkvak een paar verkeersregelaars te zetten.



Situatieschets:

Binnen het werkval

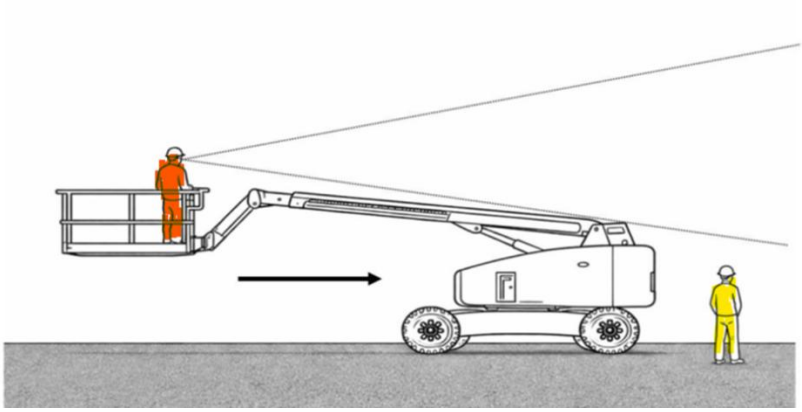


Achterliggende oorzaken:

- In het V&G plan (4 jaar oud) was geen aandacht voor verkeersregelaars in het werkvak en de aanwezigheid van werknemers die verschillende talen spreken (Syrisch, Pools en Nederlands), en niet de Nederlandse taal machtig zijn.
- Er ontbraken duidelijke en vastgelegde werkinstructies voor het veilig verplaatsen van de hoogwerker en voor het betreden van het werkgebied ervan. Hierdoor waren communicatie, verantwoordelijkheden en praktische uitvoerbaarheid van instructies, zoals afstand houden en afstemming tijdens wisselende werksituaties, onvoldoende geborgd.
- Daarnaast is er geen gezamenlijke instructie gegeven waarin deze aspecten integraal en duidelijk aan alle betrokkenen zijn uitgelegd, waardoor niemand echt een compleet overzicht had.
- In de uitvoering is in eerste instantie uitgegaan van de expertise, kennis en ervaring van de betrokken professionals, hebben een VCA diploma en van de

veronderstelling dat zij bekend zijn met de risico's van werken in de nabijheid van machines, zoals een hoogwerker en weten dat voldoende afstand moet worden gehouden en hoe zij zich veilig moeten gedragen binnen het werkvak. Echter is dit een aanname geweest en is er geen aandacht voor de project specifieke risico's zoals een verkeersregelaar in het werkvak met het risico van aanrijdingen.

- Er was niet afgesproken hoe de verkeersregelaar zou communiceren met de zager die in de werkbak van de hoogwerker stond. Er werd alleen gebruik gemaakt van communicatiemiddelen (portofoons) tussen de verkeersregelaars onderling. In de startwerkbespreking is alleen aandacht geweest over het communiceren tussen de verkeersregelaars onderling.
- De verkeersregelaar, net in dienst als verkeersregelaar, is toch voor de hoogwerker gaan staan om een voorbijkomende fietser te kunnen doorlaten of om uit de wind te gaan staan (dit blijft onduidelijk).
- De zager die in de bak van de hoogwerker stond is gaan rijden zonder zich af te vragen waar de verkeersregelaar zich op dat moment bevond. De zager die de in de werkbak op ca. 1,5 meter hoogte stond kan vanuit die positie niet gezien hebben of de weg vrij was om te gaan rijden.



- Op de rijfunctie zit geen Akoestisch signaal, dit is een optie die je aan kan zetten op een hoogwerker met Analyzer (computer) maar dit is niet verplicht bij de keuring. Standaard heeft de verhuurder deze optie uit staan.
- Er was geen toezichthouder aanwezig, projectleider pendelde tussen diverse werken.

Adviezen:

- Zorg voor een actueel V&G plan waar alle risico's in worden beschreven incl. de te nemen maatregelen. Pak geen oud V&G plan van een soort gelijk werk, want iedere klus heeft weer andere risico's. Zo is bijvoorbeeld niet iedere werkomgeving is gelijk.
- Zorg altijd voor duidelijke afspraken hoe werknemers met elkaar communiceren in een werkvak.
- Zorg dat anderstaligen de instructie ook daadwerkelijk hebben begrepen. Als er alleen ja wordt geknikt weet je nog niet of de instructie goed is overgekomen al zo je denke van wel. Stel vragen over de gegeven instructie en controleer tijdens de werkzaamheden of de instructie werkelijk goed is binnengekomen.
- Zodra er een onveilige situatie ontstaat moet een ieder dit bespreekbaar maken en desnoods het werk stilleggen.
- Ga pas rijden / verplaatsen als je zeker bent dat er niemand voor je werktuig bevindt.
- Wijs een toezichthouder aan die verantwoordelijk is voor de veiligheid op het werk.
- Inzet hoogwerkers met een akoestisch signaal zodra deze zich gaat verplaatsen.
- Inzet communicatiemiddelen (o.a. portofoons) voor communicatie tussen verkeersregelaar en hoogwerker.
- Zorgen voor een toezichthouder op de werkplek.