

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT

Nr.	Partij	Hoofd-stuk	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet overnemen
1	Arriva	2	13	"In de weg ... (...) overweg" zou aangevuld dienen te worden met:	<p>Dient aangevuld te worden met: "De scherpe bochten zijn ontstaan doordat de overweg in het verleden is verplaatst, waarna ook de ontsluiting naar de openbare weg diende te worden aangepast."</p> <p>Dit is van belang in het kader van de 2e botsing die hoogwerker en trein hebben gehad met het portaal/hoogspanningsinrichting van de bovenleiding. De vraag zou namelijk gesteld kunnen worden of deze zo dicht na de overweg zou moeten zitten.</p>	<p>Uit historische kaarten blijkt dat de weg is verlegd op het moment dat de spoorlijn is aangelegd. De overweg is daarna niet verplaatst, wel is het wegverloop nogmaals gewijzigd. De bovenleiding is daarna aangebracht.</p> <p>Verder is het zo dat de onderlinge afstand tussen de bovenleidingmasten ongeveer 60 meter bedraagt, hetgeen betekent dat - na aftrek van de wegbreedte - de minimale afstand tot een overweg ongeveer 25 meter bedraagt. Bij de bewuste mast bedroeg de afstand ongeveer 15 meter. De Onderzoeksraad heeft zicht niet verdiept in de eventuele veiligheidswinst die in dit verband te boeken valt.</p>
2	Arriva	3.3	22	"Normaal gesproken ... achterwaarts gericht"	<p>Vervangen door "normaal gesproken ... voorwaarts gericht"</p> <p>Volgens onze informatie zou dit tijdens rijden altijd voorwaarts gericht moeten zijn.</p>	<p>Bij het rijden met deze hoogwerker is normaal gesproken - zoals in de tekst aangegeven - de giek (met werkbak) naar achteren gericht. Dat past overigens ook bij de positie en oriëntatie van het bedieningspaneel in de werkbak.</p>
3	Arriva	3.3	22	'Op de heenweg ... oversteken'.	<p>Dit is onvolledig.</p> <p>Men heeft de oversteek op de terugweg niet op dezelfde manier gedaan als op de heenweg. Men heeft de oversteekmanoeuvre op de terugweg niet direct kort na het passeren van de trein uitgevoerd. De aanrijding vond plaats omdat de bediener van de hoogwerker te laat ging rijden. Als de bediener op tijd naar de hoogwerker was gelopen en de hoogwerker in de juiste positie had gebracht was hij in staat geweest direct na het passeren van de trein een succesvolle oversteek te maken.</p>	<p>Het tijdsverloop na het passeren van de vorige trein was inderdaad ook op de terugweg in principe toereikend om met de hoogwerker de overweg te kunnen oversteken. Dat die periode niet optimaal werd benut is in het rapport aangegeven. De essentie van het betreffende tekstgedeelte is, dat het beschikbare tijdvenster op de heenweg aanmerkelijk langer was dan op de terugweg (namelijk bijna 15 in plaats van bijna 6 minuten).</p>
4	Arriva	3.4	25	"Het raadplegen van ... komt".	<p>De dienstregeling van Arriva had men altijd kunnen raadplegen, zodat men op de hoogte had kunnen zijn van de treinenloop van de Arriva treinen. De aanrijding vond immers plaats met een regulier ingezette Arriva trein. Dat er sprake is van incidentele overbrengingsritten en goederentreinen doet hier niets aan af.</p>	<p>Door raadpleging van de dienstregeling zou inderdaad zijn gebleken dat de eerstvolgende trein mogelijk al na ongeveer 6 minuten zou naderen. De essentie van het betreffende tekstdeel is echter dat raadpleging van de dienstregeling niet volstaat, omdat er ook treinverkeer plaatsvindt dat niet in de publieke dienstregeling vermeld is.</p>

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet overnemen
5	ProRail	3.4	28	... dat het hoveniersbedrijf niet kon weten dat het oversteken van een spoorwegovergang met een rupsvoertuig verboden was.	<p>Omdat OvV-rapporten in het verleden werden gebruikt bij schadeafhandelingsprocessen, wil ProRail opmerken zich niet te kunnen vinden in de suggestie dat het hoveniersbedrijf niet kon weten dat het oversteken van de spoorweg met het betreffende voertuig verboden was.</p> <ul style="list-style-type: none"> Het is in dit verband niet relevant dat het een rupsvoertuig betreft. De informatie die ten tijde van het ongeval in de regeling was opgenomen bevatte weliswaar geen specifieke waarschuwing voor rupsvoertuigen, maar was meer dan voldoende om te kunnen weten dat de overweg door de betreffende hoogwerker vermeden had moeten worden. Het hoveniersbedrijf wordt geacht de wet te kennen, i.c. art. 15a van de RVV (Lid1. Weggebruikers mogen een overweg opgaan, indien zij direct kunnen doorgaan en de overweg geheel kunnen vrijmaken. Lid 2. Bij overwegen laten weggebruikers een spoorvoertuig voorgaan en laten daarbij de overweg geheel vrij.) Het is de vraag of de hoogwerker zich wel op de openbare weg en daarmee op de overweg had mogen begeven. De maximaal toegestane totale massa is volgens art. 5.7.7., lid 4, Regeling voertuigen: 10.000 kg. De hoogwerker zou met een massa van 20.000 kg zich dus niet op de openbare weg mogen bevinden. Op grond van artikel 5.1.1 Voertuigreglement is ontheffing mogelijk, langlopend of incidenteel, en kan dus met een grotere massa de weg worden bereden. Of ontheffing is verleend (ontheffingverlener is de RDW op grond van advies van de betrokken wegbeheerder) zou in dit verband moeten worden nagegaan. 	<p>De rapporttekst is in zoverre aangepast dat het hoveniersbedrijf niet op de hoogte kon zijn van de risico's die specifiek samenhangen met het oversteken met een voertuig met stalen rupsenbanden. Dat potentiële probleem heeft zich overigens bij de oversteek in Daltsen niet gemanifesteerd.</p> <p>De Onderzoeksraad merkt voorts op dat er geen eisen worden gesteld aan de vereiste minimumsnelheid om veilig een spoorwegovergang te kunnen oversteken.</p>
6	Stadler	4	41	The choice of this inspection regime means that insufficient importance was attached to the soundness of the welds concerned.	The design of the car body complies with the requirements of the EN 15085 standard. The welds were classified according to EN 15085 as CP C2 welds (instead of CP C3 based on the degree of utilization for fatigue loading) requiring a visual inspection of the welds. The manufacturer contracted the manufacturing of the crash frame to a supplier certified as CL 1 manufacturer according to EN 15085.	De Onderzoeksraad heeft niet onderzocht in hoeverre voldaan werd aan EN-15085. De essentie van het tekstdeel is dat het gekozen controleregime de lasgebreken niet tijdig aan het licht heeft gebracht.
7	Stadler	4	42	It is striking that also the certification and acceptance process for trains 1 did not bring to light that the weld quality was inspected in this way during manufacture.	The design and manufactured followed the requirements of EN 15085. Inspection methods like X-ray and ultrasound do not work in that geometry of the crash frame.	De Onderzoeksraad heeft niet onderzocht in hoeverre voldaan werd aan EN-15085. De essentie van het tekstdeel is dat ook het certificerings- en toelatingsproces de lasgebreken niet tijdig aan het licht heeft gebracht.
8	ProRail	5	46	... vanwege de boog in het spoor pas zicht kreeg ...	Aan de wettelijke normen die destijds van toepassing waren voor zichtlijnen (11m- 500m) werd voldaan. Dit betekent in principe dat zowel de machinist als de weggebruiker binnen een ruit van 11m-500m zicht hebben op de overweg.	De Onderzoeksraad heeft niet onderzocht in hoeverre de situatie ter plaatse voldeed aan de vigerende normen voor de zichtlijnen. Uit de beschikbare informatie blijkt dat de machinist pas op minder dan 500 meter zicht kreeg op de overweg (en nog wezenlijk later op de ongevalsdreiging). De Onderzoeksraad benadrukt daarbij dat een zichtlijn weliswaar een vereiste voorwaarde is om de ongevalsdreiging te kunnen onderkennen, maar niet een voldoende voorwaarde. In dit geval speelde ook mee dat een boog in het spoor het bemoeilijkte om te zien wat er zich op de overweg exact afspeelde.
9	ProRail	6	47	... overwegregister ... nauwelijks ... factoren die de ernst van de afloop bepalen.	De huidige maatregelen vanuit het Ministerie en ProRail zijn gericht op het reduceren van het aantal incidenten op overwegen. Zo is het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) er op gericht om het aantal incidenten en de kans daarop te reduceren.	De reactie onderschrijft het betreffende tekstdeel (dat er op neerkomt dat het overwegenregister vooral gericht is op het tegengaan van overwegbotsingen en nauwelijks op het beperken van de gevolgen ervan).

Nr.	Partij	Hoofd- stuk	Blz.	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet overnemen
10	Min. I & M	5.3	48	'Dat neemt echter niet weg dat de intensiteit van het wegverkeer een risicofactor is die bij de risicobeoordeling betrokken zou moeten worden'.	<p>Wegverkeer is juist sinds 2013 expliciet onderdeel van de focus van het overwegenbeleid. Het LVO heeft een eigen afwegingskader ontwikkeld waarbij het overwegenregister van ProRail is gecombineerd met een op maat gemaakte 'wachtrijtool' ten behoeve van het meewegen van de doorstroming van het wegverkeer. Deze twee onderdelen samen hebben geleid tot een lijst van overwegen met het meeste verbeterpotentieel. Doelstelling van het LVO is om op deze overwegen de kans op een ongeval te verminderen.</p> <p>De interne procedures van ProRail t.a.v. risicoanalyses schrijven voor dat intensiteit en type wegverkeer onderdeel uitmaken van het rapport risicoanalyse. 'Weggebruik' is een van de risicofactoren uit het overwegenregister. Het gaat dan bij AHOBs om de snelheid van het wegverkeer en de intensiteit van het fietsverkeer. Bij NABO's gaat het om de bereikbaarheid van de overweg en de intensiteit van het fietsverkeer.</p>	<p>De inzagereactie beschrijft duidelijk dat in het LVO twee instrumenten worden gecombineerd: het overwegenregister van ProRail (ten behoeve van de risicobeoordeling) en de wachtrijtool (ten behoeve van de doorstroming). De inzagereactie geeft tevens aan dat het doel is om de kans op een ongeval te verminderen.</p> <p>Het ongeval in Dalfsen laat juist zien dat in de risicobeoordeling niet alleen aandacht moet zijn voor de kans op een ongeval, maar ook voor het effect. Daartoe is van belang dat bekend is of er zware voertuigen van de overweg gebruik kunnen maken en in welke mate dat ook daadwerkelijk gebeurt. Immers is juist bij deze voertuigen de kans relatief groot dat zij de overweg niet tijdig vrijmaken en ook is het effect - in termen van impact op de trein en kans op ontsporing met alle gevolgen van dien - bij deze voertuigcategorie groter. Dit aspect is geen onderdeel van het overwegenregister en evenmin van de wachtrijtool.</p> <p>Een en ander staat er los van dat andere aspecten van het wegverkeer (maximum snelheid en intensiteit fietsverkeer) inderdaad reeds in de beoordeling worden betrokken.</p>