

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT

Nr.	Partij	Hoofdstuk/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Reactie Onderzoeksraad
1	Gemeente Den Haag	Begrippen	Omgevingsveiligheid	Definitie schrappen. Definitie is niet duidelijk en niet nodig. Hier wordt een nieuw begrip geïntroduceerd, dat geen status of geldigheid heeft. Creëert onduidelijkheid en roept vragen op.	Bedoeld is 'omgevingsveiligheid bij bouwwerkzaamheden', gemakshalve is dit begrip in het rapport afgekort tot 'omgevingsveiligheid'. Gekozen is voor deze term bij gebrek aan een bestaande en wettelijk vastgelegde term voor de mate waarin de omgeving van een bouwplaats beschermd is tegen de gevaren ervan. De veel gebruikte term 'bouwveiligheid' is hiervoor niet geschikt omdat deze de veiligheid van omgeving én de bouwplaats betreft.
2	BAM Bouw en Techniek bv	2.1	Op het drukste ... op de bouw	Graag 'veelal' vervangen door: 'soms'.	Uit het onderzoeksmateriaal maakt de Raad op dat er veelal gelijktijdig op meerdere verdiepingen (en dus boven en onder elkaar) werd gewerkt.
3	Gemeente Den Haag	2.1	Er ... de krappe en drukke bouwplaats.	'Krappe en drukke' svp schrappen. Nogal suggestief, terwijl het in het voorgaande niet is onderbouwd.	Het woord krap is gebruikt daar waar het gaat om de beperkte werk- en opslagruimte op de bouwplaats. Het woord druk slaat op de hoeveelheid personen werkzaam op de bouwplaats en de gelijktijdigheid van de diverse bouwstromen. De deelconclusie volgt uit de tekst van paragraaf 2.1 onder het kopje 'bouwplaats'.
4	Rijksvastgoedbedrijf	2.1	Er ... de krappe en drukke bouwplaats.	'langs de krappe en drukke bouwplaats' wijzigen in: 'langs drukke bouwplaats met minimale afmetingen'. Feiten uit voorgaande tekst gaan uit van minimale afmetingen.	Het woord krap is gebruikt daar waar het gaat om de beperkte werk- en opslagruimte op de bouwplaats. Het woord minimaal is gebruikt in relatie tot de afstanden die volgden uit de beleidsregels van de gemeente.
5	BAM Bouw en Techniek bv	2.2	Daarom wilde ... dit plan globaal beschreven	Er is voor de aanvoer van het steigermateriaal een bouwticket aangevraagd, in eerste instantie is deze aanvraag door de uitvoering afgewezen. Nadat er een aangepast plan was ingediend, is het bouwticket alsnog door de uitvoering goedgekeurd. In dit ticket zou een deel van het steigermateriaal bij Poort 1 worden gelost, en zouden de lange delen van het steigermateriaal bij Poort 3 worden gelost. Waarschijnlijk is het ticket door de chauffeur van de vrachtauto niet goed gelezen c.q. begrepen en daarom is dit anders uitgevoerd, zonder goedkeuring van of afstemming met de uitvoering. Al het materiaal werd uiteindelijk gelost bij Poort 1. Het management was noch bij het goedkeuren van het ticket, noch bij de uitvoering direct betrokken.	Uit het onderzoek blijkt dat de inhoud van het rapport op dit punt juist is. De Raad baseert zich hierbij op interviews met betrokkenen en de (digitale en papieren) bouwtickets.
6	Kraanmachinist	2.2	Een heftruck ... atrium rijden.	De kraanmachinist was er niet van op de hoogte dat een heftruck een deel van het materiaal zou lossen.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar.
7	Kraanmachinist	2.2	Het team ... de kraan.	De kraanmachinist was niet betrokken bij het besluit al het materiaal met de kraan te lossen en verplaatsen.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar.
8	BAM Bouw en Techniek bv	2.2	Dit stond ... voor de kraanmachinist.	De aanvraag stond vermeld op het bouwticket, de daaruit volgende werkinstructie bevatte niet alle benodigde informatie voor de aanpakker. De logistiek planner heeft in een aanvullende opmerking nadere instructies willen geven over de wijze van leveren. Deze aanvullende opmerking staat op pag. 2 van het bouwticket en die werd niet standaard uitgedraaid.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar.
9	BAM Bouw en Techniek bv	2.2	De meest geschikte ... niet beschikbaar.	De locatie bij Poort 3 was wèl beschikbaar, echter alleen voor de lange steigerdelen. Hiervoor was een ander transport c.q. andere activiteit een uur opgeschoven.	Uit het onderzoek blijkt dat de inhoud van het rapport op dit punt juist is. De Raad baseert zich hierbij op interviews met betrokkenen en de (digitale en papieren) bouwtickets.

Nr.	Partij	Hoofdstuk/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Reactie Onderzoeksraad
10	Kraanmachinist	2.3	Hiervandaan zou ... worden gebracht.	Het is niet duidelijk of opstelplaats 1 met het oog op de vallijn als laad- en losplaats voldeed.	Nabij opstelplaats 1 voldoet de hijszone boven het dak (zoals getekend in bijlage 5 van het bouwveiligheidsplan) aan de beleidsregels. Het bouwveiligheidsplan geeft voor de gevel aan de zijde van de Schedeldoekshaven een hijsrestrictie in de buurt van opstelplaats 1 om aan de beleidsregels te voldoen (zie ook bijlage F2 van het rapport van de Onderzoeksraad).
11	BAM Bouw en Techniek bv	2.2	Deze deed dit ... niet verankerd was.	De last is in de broek gehesen. Er was een instructie om verankerd te hijsen.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar.
12	Kraanmachinist	2.4	Alhoewel deze ... niet voor opgeleid.	Op een andere locatie was de betrokken voorman van de onderaannemer de enige steigerbouwer die bevoegd was om lasten aan te slaan. De kraanmachinist ging er in dit geval ook van uit dat de voorman bevoegd was.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar.
13	Gemeente Den Haag	2.4	De last ... de hefsteiger raakte.	Na 'raakte' graag toevoegen: 'Volgens de beleidsregels en het bouwveiligheidsplan had de hijslast zich daar niet mogen bevinden zonder dat er speciale maatregelen waren genomen (waaronder afzetting voor het verkeer).' Nodig ter verduidelijking van de relatie tussen de regels en de handelwijze van de bouwer.	Als speciale maatregelen waren ingezet of als de hijsactie anders was uitgevoerd had deze wel voldaan aan de beleidsregels. Het rapport geeft aan dat de hijsactie op het moment van het ongeval niet meer aan de beleidsregels voldeed. Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar.
14	BAM Bouw en Techniek bv	2.4		Wij missen hier de analyse, waarom er überhaupt eind 2011 een tramhalte aan de Schedeldoekshaven is gebouwd. Dit terwijl men wist dat het voormalige VROM Gebouw ingrijpend gerenoveerd zou worden.	Het onderzoek gaat in op de wijze waarop de bouwplaats ingepast is in het drukke stedelijke gebied. Tijdens het inpassen van de bouwplaats in de omgeving was de aanwezigheid van de tramhalte bekend. Het onderzoek toont de complexiteit van het bouwen te midden van trambanen en drukke verkeersroutes, de tramhalte maakt deel uit van deze context en komt op die manier in het onderzoek aan bod. De Raad ziet geen reden om het rapport met de gevraagde analyse aan te vullen.
15	Rijksvastgoedbedrijf	2.4	De marges ... op de krappe bouwplaats.	Wijzig in: 'bouwplaats met minimale afmetingen'. Zie voorgaande opmerking. [reactie 4]	Het woord krap is gebruikt daar waar het gaat om de beperkte werk- en opslagruimte op de bouwplaats. Het woord minimaal is gebruikt in relatie tot de afstanden die volgden uit de beleidsregels van de gemeente.
16	Rijksvastgoedbedrijf	3.1	De opdrachtgever ... zouden inleveren.	Wijzig in: '...door hun ervaring en expertise een veilig en gezond (te realiseren en te onderhouden) ontwerp zouden inleveren'. Dit geeft de feiten goed weer.	Vanwege de focus van het rapport op de veilige realisatie is de tekst niet aangevuld met 'gezond' en 'te onderhouden'. (de toevoeging 'expertise' is wel overgenomen)
17	Rijksvastgoedbedrijf	3.1	Volgens ... gereed zijn.	Volgende tekst toevoegen: 'Het consortium heeft in de dialoofase gevraagd of de bouw-tijd met 12 maanden verlengd kan worden. Desalniettemin conformeerde het consortium zich aan de uitvraag zoals die aan alle partijen is gesteld.' Het voorgesteld tekst voorstel geeft de feiten uit de vertrouwelijke inlichtingen gedurende de dialoog correct weer.	In de hoofdtekst is de aanvulling overgenomen. Gezien de abstractere verwoording die de Raad kiest voor de deelconclusies is deze extra informatie niet aan de deelconclusie toegevoegd. De tekst 'de bouwer vond deze planning krap' dekt de lading.
18	BAM Bouw en Techniek bv	3.2	Maar in het plan ... toegestaan was.	Dit volgt toch uit de hoogte van de torenkraan? Men kan zo hoog hijsen als onderkant hijsblok minus voorloper (hijsketting). Ik verwijs u naar het verslag van het interview met de bouwplaatsmanager. "De maximale hijs hoogte is niet bepaald; uiteindelijk is deze hoogte gelijk aan de haakhoogte van de kraan....."	Het bouwveiligheidsplan ging uit van de beleidsregels van gemeente Den Haag. De minimaal benodigde bouwhekafstand die uit deze regels volgt is afhankelijk van de hoogte van de hijslast. Uitgaande van de hijs hoogte van de kraan van 80 meter had een grotere bouwhekafstand gehanteerd moeten worden dan de maat die het bouwveiligheidsplan hanteerde. Zonder een beperking te stellen aan de hijs hoogte was het bouwveiligheidsplan niet in overeenstemming met de beleidsregels van de gemeente.
19	Gemeente Den Haag	3.2	Maar in het plan ... toegestaan was.	Deze regels schrappen. Niet werkelijk relevant en bovendien niet correct. Boven het dak hijsen levert qua bouwveiligheid geen gevaarstelling op (arbo wellicht wel). Immers vallende objecten vallen dan op het platte dak. Heldere hoogtebepaling voor het hijsen was er wel in het bouwveiligheidsplan: niet hoger hijsen dan 60 meter, in de gevellijn. Die regel werd overschreden bij de onderhavige hijsactie.	De hijs hoogte boven het dak op (voldoende) afstand van de dakrand is inderdaad niet maatgevend. De hoogte nabij de dakrand, in de gevellijn en vlakbij de gevel is dit wel. Uit het bouwveiligheidsplan volgt dat bij hijswerkzaamheden elementen over het dak zouden worden gehesen om deze vervolgens langs de gevel te laten zakken. Op de overgang dak-gevel had de Raad een hoogteaanduiding verwacht omdat deze locatie bepalend kan zijn voor de bouwhekafstand. (de nuancering dat de hoogte relevant is nabij de dakrand, is toegevoegd aan het rapport) (Zie ook het commentaar van de bouwer over dit punt onder nr 18 en 44, inclusief de reactie van de Onderzoeksraad)

Nr.	Partij	Hoofdstuk/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Reactie Onderzoeksraad
20	Kraanmachinist	3.2	Dit betekende dat ... nachtelijke uren.	Het is niet duidelijk waarom de sloopwerkzaamheden aan het gebouw wel overdag uitgevoerd konden worden.	Het commentaar geeft geen inhoudelijke onjuistheid, de Raad ziet daarom geen aanleiding de tekst te herzien.
21	BAM Bouw en Techniek bv	3.2	Het plan... bevatte ook inconsistenties en onduidelijkheden.	Dit is een zeer algemeen geformuleerde opmerking op een cruciaal punt. Wij herkennen ons niet in deze kritiek, zie ook ons commentaar hierboven. Wij hadden een duidelijk hijspan. Door deze opmerking bij de deelconclusies te maken wordt gesuggereerd dat het zou volgen uit het voorgaande, het komt echter volledig uit de lucht vallen en is niet juist. De deelconclusie wordt ook niet onderbouwd.	Uit het onderzoek blijkt dat er een bouwveiligheidsplan was dat rekening hield met de omgeving. Het plan bevatte onder meer een inventarisatie van risicovolle hijswerkzaam- heden met planning en beheersmaatregelen. Ook gaf het plan voor alle gevels en het dak de hijszones en hijsrestricties weer op tekeningen. Zoals de deelconclusie aangeeft bevatte het plan echter ook een aantal onduidelijkheden en inconsistenties. De onderbouwing van de deelconclusie is terug te vinden in paragraaf 3.2 onder het kopje 'Bouwveiligheidsplan houdt rekening met omgeving' in combinatie met bijlage F.
22	BAM Bouw en Techniek bv	3.3	Het plan ... van het verkeer.	Aanvulling: 'Ook een bezoek van de bouwer aan de wethouder mocht niet baten.'	Het gesprek met de wethouder leverde geen andere inhoudelijke afweging van de gemeente op dan de argumentatie genoemd in het rapport. De Raad ziet dan ook geen reden om het rapport met dit punt aan te vullen.
23	HTM Personenvervoer N.V.	3.3	Het afsluiten van de tunnel ... geen volledige afsluiting.	De alinea is incompleet, en nodeloos suggestief. De uitgang moest o.b.v. het door de bouwer ingediende bouwveiligheidsplan worden afgesloten. Niet alleen de stadsvervoerder wilde niet dat de tunnel werd afgesloten, ook de Gemeente Den Haag wilde dit niet ten behoefte van het fiets- en autoverkeer. MRDH wilde dit ook niet. Alle alternatieven zijn uitgebreid onderzocht maar afsluiting bleek onontkoombaar. Het reguleren van alle verkeersstromen onder regie van de gemeente heeft geleid tot een langdurig vergunningsproces. De rol van HTM in dit proces is om oplossingen te bieden voor het behoud van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, HTM heeft een adviserende stem.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar. Het is niet duidelijk welke suggestie de alinea zou wekken. De alinea schetst de lastige context met soms tegenstrijdige belangen die spelen bij bouwen in druk stedelijk gebied. Het door de stadsvervoerder in haar reactie benoemde standpunt van de gemeente komt niet overeen met de bevindingen van het onderzoek. De Raad ziet geen aanleiding om het standpunt van de concessieverlener apart te benoemen, aangezien deze minder actief betrokken was bij het opbrekoverleg dan de stadsvervoerder, hetzelfde belang als de stadsvervoerder behartigde (behoud van bereikbaarheid per openbaar vervoer) en een standpunt had in lijn met dat van de stadsvervoerder. Uit het onderzoek blijkt dat de stadsvervoerder, in de overleggen ter voorbereiding van de bouw, zich actief en meedenkend opstelde om tot een oplossing te komen bij het inpassen van de bouw in de omgeving en het inrichten van de omgeving rond de bouwplaats. De Raad onderkent de rol die de stadsvervoerder hierbij heeft voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer maar is van mening dat er een bredere rol is die de stadsvervoerder kan nemen, namelijk het behoeden van haar reizigers tegen gevaren. Met deze reactie geeft de stadsvervoerder er geen blijk van dat zij zich op dit moment verantwoordelijk voelt voor het veilig gebruiken en bereiken van haar voorzieningen. Juist op dit punt ziet de Raad ruimte voor de stadsvervoerder om van het ongeval te leren.
24	Gemeente Den Haag	3.3	Geen aandacht ... tijdelijke tramhalte.	'Geen aandacht voor' graag schrappen, is incorrect en suggestief. Er is veel aandacht voor geweest, conform beoordeeld. Hele proces is veel aandacht voor geweest, correct beoordeeld volgens het bestaande beleid. Dit punt moet ook verwerkt worden in de deelconclusies.	De paragraaf beschrijft het opbrekoverleg om tot een instemmingsbesluit te komen. Uit het onderzoeksmateriaal blijkt niet dat er expliciet gesproken is tussen de partijen in deze fase van het project over de wijze waarop de bouwplaats aansloot op de tijdelijke tramhalte aan de Schedeldoekshaven. Ook het verplaatsen van het bouwhek op de hoek Rijnstraat- Schedeldoekshaven (dichter naar het gebouw toe dan op de tekeningen uit het bouwveilig- heidsplan) en de consequenties hiervan voor de bouwwijze kwamen niet aan bod. De Raad baseert zich hierbij op interviews met betrokkenen, verslagen van de opbrekoverleggen en diverse tekeningen van de bouwplaatscontour.
25	Gemeente Den Haag	3.3	Aan de Schedeldoekshaven ... trampassagiers.	'gepland' graag vervangen door 'gewenst'. Het betrof een wens van de bouwer (ruimte), niet een gepland aspect.	Gepland is het juiste woord. Op de plannen van de bouwer (de tekeningen in het bouw- veiligheidsplan) stond het bouwhek tot op het perron getekend, waardoor er geen ruimte overbleef voor in- en uitstappende trampassagiers, zie hiervoor bijlage F.2.
26	Gemeente Den Haag	3.3	De consequentie ... zou moeten treffen.	Na 'treffen' graag toevoegen: 'ook in deze specifieke situatie waren aanvullende maatregelen in de openbare ruimte nodig.' Betreft verduidelijking, zie ook reactie nr 29.	Of aanvullende maatregelen buiten het bouwhek nodig waren hing af van de hijs hoogte. Zoals het rapport vermeldt was de consequentie van de positie van het bouwhek op de hoek, dat de bouwer aanvullende maatregelen moest treffen of daar minder hoog zou kunnen hijsen (de beleidsregels laten hijsen namelijk toe op deze hoek maar niet tot elke hoogte).

Nr.	Partij	Hoofdstuk/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Reactie Onderzoeksraad
27	BAM Bouw en Techniek bv	3.3	Hierover ... geen afspraken gemaakt.	Dit is pertinent niet waar, er zijn wel degelijk aanvullende afspraken gemaakt. Ontheffingen, hijsbegeleiders, 's nachts werken, etc. Deze werkwijze is in de praktijk ook vele malen gevolgd.	Uit het onderzoek blijkt dat, conform het bouwveiligheidsplan, speciale maatregelen zoals ontheffingen, hijsbegeleiders en 's nachts werken werden toegepast bij diverse hijswerkzaamheden. Het onderzoeksmateriaal toont echter geen afspraken die aangeven in welke situaties aanvullende maatregelen nodig waren op de hoek Schedeldoekshaven-Rijnstraat (waar het hek dicht bij het gebouw kwam te staan dan in het bouwveiligheidsplan stond).
28	Rijksvastgoedbedrijf	3.3	Dit bedrag ... voor de bouwer.	'...gemeente, een direct financieel verlies voor de bouwer.' wijzigen in: 'deze kosten moest het consortium dragen'. Dit geeft de feiten goed weer.	De kosten kwamen bij de bouwer terecht. (het woord 'verlies' is aangepast)
29	Gemeente Den Haag	3.3	Dat was het uitgangspunt ... in het opbreekoverleg.	Na laatste zin graag toevoegen: 'Volgens het beleid en het bouwveiligheidsplan hadden voor deze specifieke afwijking aanvullende maatregelen moeten worden genomen (o.a. afzetting van het verkeer) maar dat is niet gebeurd.' Dit is een cruciaal punt. Als de regels waren gevolgd op dit punt, zouden er geen personen aanwezig zijn geweest in de nabijheid van de hijswerkzaamheden.	Het gaat in deze deelconclusie om het uitgangspunt dat alle partijen betrokken bij het instemmingsbesluit hanteerden. Er werd vertrouwd op de veiligheid gegarandeerd door naleving van de beleidsregels. Deze deelconclusie gaat niet over de specifieke hijsactie. (zie nr 13 en 26 voor een inhoudelijke reactie op het hier gegeven commentaar over de hijsactie)
30	BAM Bouw en Techniek bv	3.4	Een opdrachtgever ... van de omgevingsveiligheid.	Deze randvoorwaarden waren niet alleen in de aanbesteding onvoldoende aanwezig bij de opdrachtgever, maar ook tijdens de realisatie; door de vertraging die is ontstaan door het verlaat verkrijgen van de opbreekvergunning is er door de opdrachtgever veel druk uitgeoefend om deze vertraging in te halen. Hiervoor zijn versnellingsplannen gemaakt, onderdeel hiervan was het werken in meerdere bouwstromen.	De opdrachtgever oefende tijdens de realisatie druk uit op basis van de contractafspraken. Deze zijn afgesproken tijdens de aanbesteding en daarmee onderdeel van de in het rapport genoemde randvoorwaarden.
31	Gemeente Den Haag	3.4	Bij het afstemmen ... rondom de bouwplaats.	Hele passage niet correct. Voorstel: 'Binnen de bestaande kaders heeft het alle aandacht gehad en is er zelfs intern opgeschaald om passende en adequate maatregelen te nemen.' Er is gehandeld vanuit de aanname dat het beleid bouwveiligheid voldeed voor wat betreft de afstanden en beperkingen en regels voor o.a. hijswerkzaamheden. De diensten hebben intensief samengewerkt en dat heeft geleid tot een geaccordeerd instemmingsbesluit en bouwveiligheidsplan. De bouwveiligheid en de verkeersveiligheid zijn integraal afgewogen. Naar nu gebleken is moeten nadere regels qua bouwveiligheid worden overwogen, met name in verband met de mogelijkheid van het wegstuiteren van vallende objecten.	Er is samengewerkt maar er is niet integraal afgewogen omdat, zoals de gemeente aangeeft, gewerkt is vanuit de aanname dat het bouwveiligheidsbeleid al voldoende veiligheid bood. (zie ook de reactie op het commentaar onder nr 50)
32	HTM Personenvervoer N.V.	3.4	De gemeente en stadsvervoerder ... op straat viel.	Dit is onjuist. 'De stadsvervoerder' dient hier te worden verwijderd. HTM heeft geen enkele invloed gehad en zal dat ook nooit kunnen hebben op krapte op een bouwplaats. Of HTM er oog voor heeft of niet is zonder enig gevolg. Voor HTM vormt de door de autoriteit en door de (gecertificeerde) bouwer als zodanig aangemerkte (bouw)veiligheidszone uitgangspunt; HTM heeft zelf geen expertise in huis ter zake van bouwveiligheid. Op HTM rust ook geen (wettelijke) verplichting om deze expertise in te brengen bij beoordeling van aanvragen tot opbreek- of bouwvergunningen. Wij verwijzen naar uw eigen uitgangspunt vermeld in regel 5 op blz. 28: Uitgangspunt is dat het buiten het bouwhek, in de openbare ruimte, veilig moet zijn.	De stadsvervoerder heeft invloed op het gebruik van de ruimte direct naast de bouwplaats. De Raad is van mening dat de maatschappelijke verantwoordelijkheid van een vervoerder ligt bij veilig vervoer van passagiers. Het feit dat de tijdelijke tramhalte resulteerde in een aanzienlijke stroom passagiers vlak langs de bouwplaats verhoogde het risico. Dit feit heeft geen rol gespeeld in de bijdrage van de stadsvervoerder in het opbreekoverleg over het gebruik van de omgeving van de bouwplaats.
33	BAM Bouw en Techniek bv	3.4	Op grond... dit gebeurde niet.	Zie ook de opmerking hierboven (nr 27), dat gebeurde wel degelijk!	Uit het onderzoek blijkt dat, conform het bouwveiligheidsplan, speciale maatregelen zoals ontheffingen, hijsbegeleiders en 's nachts werken werden toegepast bij diverse hijswerkzaamheden. Het onderzoeksmateriaal toont echter geen afspraken die aangeven in welke situaties aanvullende maatregelen nodig waren op de hoek Schedeldoekshaven-Rijnstraat (waar het hek dicht bij het gebouw kwam te staan dan in het bouwveiligheidsplan stond).
34	Kraanmachinist	4	Bij het bevestigen ... onveilige lus gebruikt.	Er is geen verboden hijsmethode gebruikt.	Bij de hijsactie werd gebruik gemaakt van een onveilige lus. Het is niet toegestaan om onveilig te hijsen. Daarnaast gold er een afspraak op de bouwplaats over de wijze van bevestigen van een last.
35	Gemeente Den Haag	4	In eerdere onder- zoeken ... nood- zakelijk is.	Wij suggereren een zin in te voegen op dit punt, ongeveer op de navolgende wijze: 'Ook dit geval laat duidelijk het tekortschietende besef van veiligheid zien. Louter aanpassing van gemeentelijke beleidsregels is daarom niet voldoende om dit soort ongevallen in de toekomst uit te sluiten.'	De Raad constateert eveneens dat op bouwplaatsen nog veel veiligheidswinst te bereiken valt. Gezien het belang van dit punt is het opgenomen in de beschouwing.

Nr.	Partij	Hoofdstuk/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Reactie Onderzoeksraad
36	Gemeente Den Haag	4	Om voldoende ruimte ... fiets- en voetgangersverkeer.	Verzoek om de conclusies in de eerste twee alinea's aan te passen naar aanleidingen van de opmerkingen hierboven (nr 29 en 31). De suggestie dat er onderwerpen en aspecten buiten beeld zouden zijn gebleven, die wel hadden moeten worden beoordeeld, is niet correct. Een en ander is gecoördineerd en afgewogen beoordeeld volgens bestaand beleid, zie ook het volgende commentaar (nr 37).	Er is samengewerkt maar er is niet integraal afgewogen omdat gewerkt is vanuit de aanname dat het bouwveiligheidsbeleid voldoende veiligheid bood. (zie ook de reactie op het commentaar onder nr 50)
37	Gemeente Den Haag	4	De gemeente en stadsvervoerder ... fiets- en voetgangersverkeer.	Niet volledig juist. Beter schrappen. Het bouwveiligheidsbeleid houdt rekening met de meeste genoemde factoren en bevat hiervoor beperkingen en regels. Die werden voldoende geacht. Er is eenvoudig gehandeld op basis van de aanname dat het bestaande bouwveiligheidsbeleid voldoende bescherming bood. Dat wordt ook vermeld in het commentaar hierboven (nr 36).	Het in het rapport genoemde risicoverhogende effect van de hoeveelheid passanten kwam bij het afstemmen over de omgeving niet ter sprake. Zoals de gemeente aangeeft, is gewerkt vanuit de aanname dat het bouwveiligheidsbeleid al voldoende veiligheid bood. (zie ook de reactie op het commentaar onder nr 50)
38	HTM Personenvervoer N.V.	4	De gemeente en stadsvervoerder ... fiets- en voetgangersverkeer.	Dit is onjuist, 'de stadsvervoerder' dient hier te worden geschrapt. HTM heeft geen invloed gehad en zal dat ook nooit kunnen hebben op de krapte op een bouwplaats. Of HTM er oog voor heeft of niet is zonder enig gevolg. Voor HTM vormt de door de autoriteit en door de (gecertificeerde) bouwer als zodanig aangemerkte (bouw)veiligheidszone uitgangspunt; HTM heeft zelf geen expertise in huis ter zake van bouwveiligheid. Op HTM rust ook geen (wettelijke) verplichting om deze expertise in te brengen bij beoordeling van aanvragen tot opbrek- of bouwvergunningen. Wij verwijzen naar uw eigen uitgangspunt vermeld in regel 5 op blz. 28: Uitgangspunt is dat het buiten het bouwhek, in de openbare ruimte, veilig moet zijn.	De stadsvervoerder heeft geen invloed op hetgeen zich op de bouwplaats afspeelt maar wel op het gebruik van de omgeving naast de bouwplaats. Daarnaast kan ze zich (laten) informeren over de gevaren die haar reizigers bedreigen, ook als deze gevaren bouwgerelateerd zijn. Ze kan haar invloed in overleggen met andere (omgevings)partijen uitoefenen en in het uiterste geval ervoor kiezen infrastructuur buiten dienst te stellen zoals ook genoemd in de Wet lokaal spoor. Met haar reactie geeft de stadsvervoerder er geen blijk van dat zij zich op dit moment verantwoordelijk voelt voor het veilig gebruiken en bereiken van haar voorzieningen, terwijl de Raad hier ruimte ziet voor de stadsvervoerder om van het ongeval te leren. In paragraaf 3.2 benoemt de Raad het uitgangspunt van het gemeentelijk beleid (veilig in de openbare ruimte buiten het bouwhek). Zoals het rapport aangeeft (zie ook de reactie van de Raad onder nr) is er bij het afstemmen over het gebruik van de ruimte rond de bouwplaats niet nagegaan in hoeverre aan dit uitgangspunt werd voldaan.
39	HTM Personenvervoer N.V.	Bijlage A	Deze verschillen ... direct betrokken acteerden.	Opmerking: twee van de drie bij HTM Personenvervoer geïnterviewde personen hebben het definitieve verslag van dat interview niet ter goedkeuring voorgelegd gekregen.	De opmerkingen van geïnterviewden naar aanleiding van het conceptverslag zijn alle overgenomen. De definitieve interviewverslagen zijn inmiddels ter ondertekening aangeboden en geaccordeerd door de geïnterviewden.
40	BAM Bouw en Techniek bv	Bijlage D.2	De bouwer ... op de bouwveiligheid.	Graag 'periodiek toezicht' vervangen door 'continu toezicht'.	Er werden geregeld (meerdere keren per week afhankelijk van de bouwfase) veiligheidsinspectieronden gelopen om toezicht te houden maar niet permanent, vandaar het woord 'periodiek' in plaats van 'continue'.
41	Kraanmachinist	Bijlage E.1	De Vereniging Verticaal Transport ... het veiligheids-handboek aanvullende instructies.	Dit handboek is niet in het bezit van de kraanmachinist.	Het commentaar geeft geen inhoudelijke onjuistheid, de Raad ziet daarom geen aanleiding de tekst te herzien.
42	BAM Bouw en Techniek bv	Bijlage F.2	Tabel 3: Relevante bijlagen uit het bouwveiligheidsplan.	De bijlage 13: 'hijsanalyse' ontbreekt in dit overzicht. Dat dit een (in dit verband) relevante bijlage uit het bouwveiligheidsplan betreft, volgt al uit de omstandigheid dat u deze bijlage bespreekt op blz. 66, regel 17 e.v.	Bijlage 13 is tekstueel van aard en komt daarom aan bod in paragraaf F.1 'Tekst bouwveiligheidsplan'. Paragraaf F.2 'Tekeningen bouwveiligheidsplan' beschrijft uitsluitend tekeningen.
43	Kraanmachinist	Bijlage F.2	Figuur 24 en 25	Deze tekeningen heeft de kraanmachinist voor het eerst gezien tijdens zijn verhoor door de Arbeidsinspectie.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar. (zie ook de reactie van de Raad onder nr 44)

Nr.	Partij	Hoofdstuk/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Reactie Onderzoeksraad
44	BAM Bouw en Techniek bv	Bijlage F.2	De tekeningen ... op elkaar aansloten.	<p>De hijszones staan gewoon in het bouwveiligheidsplan en conform de regelgeving van de gemeente is de hoogte van de hoogste dakrand de maatgevende uitgangssituatie voor het bepalen van de veiligheidszone. De tekeningen, doorsneden, geven aan hoe de hijszone aansluit op de veiligheidszone: de hijszone stopt bij de dakrand en de veiligheidszone start bij de dakrand.</p> <p>Verder missen wij het feit dat de machinist en de aanpikkers apart aantoonbaar geïnstrueerd waren. De in het bouwveiligheidsplan opgenomen hijsanalyses geven per gevelvlak de resterende risico's en de te nemen maatregelen aan. Desgewenst kunnen wij u hiervan bewijsstukken overleggen.</p>	<p>Daar waar een hijslast zich boven de dakrand bevindt is de hoogte van de hijslast maatgevend voor de aan te houden bouwveiligheidszone volgens de beleidsregels van de gemeente. In de praktijk zal veelal vlak boven het dak gehesen worden, waardoor het verschil in hoogte (en dus in de te hanteren veiligheidszone) tussen last en dakrand beperkt is. Gezien de krappe ruimte voor hijs- en veiligheidszones van dit bouwproject had de Raad verwacht dat de bouwer de hoogte van de hijszone had vastgelegd om te borgen dat de hijswerkzaamheden binnen de beleidsregels zou blijven.</p> <p>In de hijszone mag gehesen worden, in de veiligheidszone mag dit niet aangezien deze zone als veiligheidsbuffer fungeert. Door te stellen dat de hijszone stopt bij de dakrand en veiligheidszone start bij de dakrand zegt de bouwer dat er enkel boven het dak gehesen mocht worden en niet langs de gevel. Dit is in tegenspraak met de werkwijze die beschreven is in het bouwveiligheidsplan, met de wijze waarop gebouwd is en met de antwoorden van de bouwer op vragen van de Raad tijdens het onderzoek.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat er een bouwveiligheidsplan was met onder meer een inventarisatie van risicovolle hijswerkzaamheden met planning en beheersmaatregelen. Ook gaf het plan voor alle gevels en het dak de hijszones en hijsrestricties weer op tekeningen. Uit het bouwveiligheidsplan is echter niet op te maken of, waar en onder welke voorwaarden er over het dak naar en langs de gevel gehesen mocht worden. In het onderzoek heeft de Raad meerdere medewerkers van de bouwer gevraagd of en waar er gehesen mocht worden boven het dak en langs de gevel. Medewerkers gaven aan het niet precies te weten en gegeven antwoorden verschilden.</p> <p>Het rapport gaat in paragraaf F.3 in op de instructies aan het uitvoerend personeel. De Raad heeft de instructie aan kraanmachinisten en aanpikkers onderzocht en het volgende geconstateerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Voor kraanmachinisten was er een papieren werkinstructie. De kraanmachinist betrokken bij het ongeval heeft deze werkinstructie getekend. Een door de aanpikker getekende instructie heeft de bouwer niet kunnen overhandigen. > Op de getekende instructie stond een aantal afspraken, zoals het verbod buiten de bouwplaats te hijsen. De instructie was voorzien van een kleine plattegrondtekening. Deze was van lage resolutie en hierdoor slecht leesbaar. Boven in de kraan hing een bovenaanzichttekening die de twee hijszones boven het dak toonde (bijlage 5 uit het bouwveiligheidsplan) maar niet de hijsinstructies en -restricties voor de gevels gaf. > Op 2 februari 2015 is er een toolboxmeeting gehouden waarin uitvoerend personeel uitleg kreeg over de hijszones. Noch de kraanmachinist noch de aanpikker die bij het ongeval betrokken waren, waren hierbij aanwezig volgens de presentielijst bij het verslag van de meeting. <p>N.a.v. het inzagecommentaar heeft de Raad de genoemde bewijsstukken opgevraagd bij de bouwer. De hierop geleverde stukken bevatten geen informatie die de bevindingen van Raad weerlegt.</p>
45	Kraanmachinist	Bijlage F.3	Het uitvoerend personeel ... precies mochten hijsen.	De kraanmachinist heeft alleen figuur 23 ontvangen om tijdens zijn werk in de kraan te gebruiken.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar, daarnaast is de reactie van de Raad onder nr 44 in overeenstemming met dit commentaar.
46	BAM Bouw en Techniek bv	Bijlage F.3	Zo waren de hijsinstructies ... Het bouwveiligheidsplan.	<p>Dit is niet waar: Er hing boven in de kraan een duidelijke hijsinstructie, die niets aan duidelijkheid overliet (na te vragen bij ISZW) Er zijn meerdere toolboxmeetings gehouden t.a.v. hijsen en de bijbehorende restricties. Wij kunnen u hiervan bewijsstukken overleggen.</p>	<p>Zie de reactie van de Raad op het commentaar onder nr 44.</p> <p>N.a.v. het inzagecommentaar heeft de Raad de genoemde bewijsstukken opgevraagd bij de bouwer. De hierop geleverde stukken bevatten geen informatie die de bevindingen van Raad weerlegt.</p>

Nr.	Partij	Hoofdstuk/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Reactie Onderzoeksraad
47	HTM Personenvervoer N.V.	Aanvullend commentaar		<p>Net als de Onderzoeksraad is HTM van mening, dat de openbare ruimte buiten het bouwhek voor eenieder veilig moet zijn. HTM draagt daaraan bij middels haar adviserende stem in het zogeheten (groot) opbreekoverleg, waarin vergunningaanvragen ter zake van opbreken en bouwen worden besproken tussen betrokken partijen zoals bouwer/projectontwikkelaar, Gemeente Den Haag als vergunningverlener en eindverantwoordelijke voor het verkeer en vervoer, HTM en/of andere vervoerders en in een voorkomend geval de opdrachtgever Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). In dit overleg, waarnaar ook in het conceptrapport wordt verwezen, is de vergunningaanvraag door de bouwer uitgebreid besproken. In dit overleg bleek, dat de uitgang van de Koningstunnel op basis van het door de bouwer ingediende bouwveiligheidsplan diende te worden afgesloten. Deze afsluiting was voor zowel de Gemeente Den Haag, MRDH als HTM ongewenst, in verband met de gevolgen voor het auto-, fiets-, en voetgangersverkeer. Alle alternatieven zijn uitgebreid onderzocht maar afsluiting bleek onontkoombaar. Het reguleren van alle verkeersstromen onder regie van de gemeente was een complex proces dat heeft geleid tot een langdurig vergunningsproces. De rol van HTM in dit proces is de oplossingen aan te geven voor behoud van bereikbaarheid per openbaar vervoer in de vorm van omleidingen voor tram- en buslijnen. Nimmer spelen financiële gevolgen van een alternatief in dit proces een rol, en dat zal ook niet gebeuren. Dat aan het omrijden extra kosten zijn verbonden is evident, en HTM is op basis van haar afspraken met opdrachtgever MRDH gehouden deze kosten op de veroorzaker te verhalen. In dit geval was dat de bouwer, waarbij naar de mening van HTM de bouwer als uitvoerder van een opdracht deze kosten zou moeten kunnen verhalen op haar eigen opdrachtgever en/of incalculeren in de aanbieding op de opdracht. Wij vragen u de passages in het rapport die handelen over de rol van HTM binnen het (groot) opbreekoverleg aldus aan te passen. Dit betreft in elk geval bladzijden 31 en 53. De veiligheid rondom de bouwplaats is geenszins 'vergeten': deze had de volle aandacht van alle partijen.</p>	<p>Uit het onderzoek blijkt dat de stadsvervoerder in de overleggen ter voorbereiding van de bouw zich actief en meedenkend opstelde om tot een oplossing te komen bij het inpassen van de bouw in de omgeving en het inrichten van de omgeving rond de bouwplaats. Ook tijdens de bouwwerkzaamheden was ze betrokken en legde ze, in overleg met de bouwer, geregeld het tramverkeer stil om ruimte te bieden voor een veilige uitvoering van hijswerkzaamheden buiten de contour van de bouwplaats. Tegelijkertijd ziet de Raad dat de stadsvervoerder niet nagegaan is hoe gevaren vanaf de bouwplaats de reizigers konden bedreigen en of dit risico acceptabel was. Hier ziet de Raad ruimte voor de stadsvervoerder om van het ongeval te leren.</p> <p>De Raad doet in haar rapport geen uitspraak over de rol die kosten van omleidingen spelen in de adviezen van de stadsvervoerder. De kosten zijn echter wel relevant in de context van bouwen in druk stedelijk gebied omdat er uiteindelijk een partij is (of partijen zijn) die deze moeten dragen.</p> <p>De Raad constateert in zijn onderzoek dat er overleg werd gevoerd over de wijze van inrichten van de ruimte rond de bouwplaats, nadat de omgevingsvergunning was verstrekt. Zoals het rapport beschrijft besteedden partijen tijdens dit overleg veel aandacht aan veiligheid in de vorm van verkeersveiligheid. De gevaren van de bouw voor de omgeving en de invloed van omgeving op de bouw kwamen in dit overleg niet expliciet aan bod.</p>
48	HTM Personenvervoer N.V.	Aanvullend commentaar		<p>HTM is houder van de concessie openbaar vervoer per rail en op het gebied van openbaar vervoer en bereikbaarheid is HTM deskundig. Binnen HTM is geen expertise aanwezig ter zake van bouwveiligheidseisen, dit wordt in de concessie rail ook niet van HTM verlangd. Bij de beoordeling van vergunningaanvragen in het (groot) opbreekoverleg wordt HTM ook niet gehoord over het aspect 'veiligheid op de bouwplaats' en ook niet over het aspect 'krapte op de bouwplaats'. Ook al zou HTM daar een mening over kunnen hebben gehad, dan nog is deze mening irrelevant: dit is geen taak van HTM, geen bevoegdheid van HTM en derhalve geen zorg van HTM. HTM speelt geen rol in dit soort situaties. Voor HTM is het bouwhek een vast gegeven, de verantwoordelijkheid voor de situatie achter het hek ligt niet bij HTM en kan daar ook niet liggen. De formulering van en het naleven van bouwveiligheidseisen is een kwestie tussen de bouwer, zijn opdrachtgever en de gemeente. Wij vragen u op dit punt het rapport aan te passen. Het betreft in elk geval de bladzijden 34 en 38. Wij vinden de woordkeus 'had geen oog voor' bovendien erg suggestief, gezien de hierboven beschreven rolverdeling en daaraan gekoppelde verantwoordelijkheden.</p>	<p>Zie de reactie van de Raad onder de nr's 38 en 47.</p>
49	BAM Bouw en Techniek bv	Aanvullend commentaar		<p>Onze visie op de beschreven onderzoeksresultaten is korthedshalve als volgt: Wij zijn met u de mening toegedaan dat in de gehele keten - van opdrachtgevers, bouwers, overheden en andere belanghebbenden - te starten vanaf de aanbestedingsprocedure, veiligheid een prominente(re) plaats gegeven moet worden. Veel meer dan dat dit tot heden gebeurt, zal veiligheid een selectie criterium moeten zijn in tenders. Bovendien moet de partij die daarop de meeste invloed kan uitvoeren (in veel gevallen is dat helaas niet de marktpartij) aan het roer staan en haar verantwoordelijkheid nemen als het gaat om het borgen van de omgevingsveiligheid.</p>	<p>Het onderzoek onderschrijft de verantwoordelijkheid van alle partijen in de keten. Voor een bouwer ziet de Raad de primaire verantwoordelijkheid voor een veilige bouw, de keuze of en hoe er gebouwd wordt ligt immers bij de bouwer.</p>

Nr.	Partij	Hoofdstuk/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Reactie Onderzoeksraad
50	Gemeente Den Haag	Aanvullend commentaar		Op enkele plaatsen in de tekst ontstaat de suggestie dat de ambtelijke behandeling van het bouwplan en de totstandkoming van het instemmingsbesluit onvoldoende gecoördineerd en integraal zou zijn geweest. Dat is niet juist. Het bouwplan en het instemmingsbesluit zijn in integrale samenwerking tussen de verschillende diensten en betrokkenen behandeld en er is opgeschaald naar directieniveau, vanwege het grote belang en de grote complexiteit van het bouwplan en de verschillende betrokken belangen.	De Raad constateert in het onderzoek dat de besluitvorming rondom het inpassen van de bouwplaats in de omgeving verdeeld was tussen het behandelen van (1) het bouwplan en (2) het instemmingsbesluit en dat er inderdaad is opgeschaald tot directieniveau. Dit is opgenomen in het rapport in paragraaf 3.3. Bij de discussies rondom het instemmingsbesluit, is ervan uitgegaan dat het buiten het bouwhek veilig was, omdat de contouren van de bouwplaats op basis van de veiligheidsregels van de gemeente tot stand waren gekomen. Gevaren van de bouwplaats voor de omgeving, zoals het buiten de bouwplaats vallen van een object, zijn dus niet expliciet meegenomen in de discussie rondom het instemmingsbesluit. De uitkomst van de afstemming (onder meer het handhaven van een tijdelijke tramhalte naast de bouwplaats) had daarnaast invloed op de mogelijke gevolgen van deze gevaren, en daarmee op het risico in de openbare ruimte. Dit hogere risico kwam bij de discussies rondom het instemmingsbesluit niet aan bod. Naar het oordeel van de Raad heeft er dan ook geen integrale afweging plaatsgevonden over omgevingsveiligheid.
51	HTM Personenvervoer N.V.	Aanvullend commentaar		Iedere partij moet zijn eigen verantwoordelijkheid nemen, zoals die op basis van wet- en regelgeving en contractuele afspraken op haar rust. HTM is bereid haar verantwoordelijkheid te nemen voor zover die ook daadwerkelijk toe te rekenen valt aan HTM.	De Raad verwacht dat partijen vanuit een wettelijke en maatschappelijke verantwoordelijkheid risico's 'zo goed mogelijk identificeren en beheersen'. De Raad kijkt in haar onderzoeken uitdrukkelijk verder dan bestaande wet- en regelgeving omdat hij van mening is dat wet- en regelgeving als basis en niet als beperking van het veiligheidsdenken mag dienen. Het niet aanwezig zijn van wettelijke voorschriften is naar de mening van de Raad geen valide reden om risico's niet 'zo goed mogelijk te identificeren en beheersen'. Wel houdt de Raad rekening met het vermogen van partijen om de risico's te beheersen. Het doel van de Raad is niet het vaststellen of aan wet- en regelgeving is voldaan maar het constateren van veiligheidstekorten om de veiligheid voor de toekomst te verbeteren.
52	HTM Personenvervoer N.V.	Aanvullend commentaar		Wij concluderen uit uw rapport, dat het incident een opeenstapeling van ongelukkige keuzes en omstandigheden is geweest; zoals de keuze voor de hijsmethode 'in de broek' en het feit dat voorkeurspoort 3 niet beschikbaar was en daarnaast de tijdsdruk waaronder moest worden gewerkt. Wij delen geenszins de conclusie dat partijen, waaronder HTM, over het hoofd hebben gezien dat de uitkomst van hun afstemming in het (groot) opbreekoverleg invloed had op de veiligheid rondom de bouwplaats: juist de veiligheid van de verschillende verkeersstromen is steeds door partijen besproken waardoor het proces van vergunningverlening langer duurde. Krapte op een bouwplaats is geen zorg van een stadsvervoerder, maar van de desbetreffende bouwer, zijn opdrachtgever en de gemeente die de eisen voor bouwveiligheid formuleert en handhaaft.	Nadat de omgevingsvergunning was verstrekt overlegden partijen over de wijze van inrichten van de ruimte rond de bouwplaats. Zoals het rapport beschrijft besteedden partijen tijdens dit overleg inderdaad veel aandacht aan veiligheid in de vorm van verkeersveiligheid. De gevaren van de bouw voor de omgeving en de invloed van omgeving op de bouw kwamen in dit overleg echter niet expliciet aan bod. Zoals het rapport aangeeft ziet de Raad de bouwer als primair verantwoordelijke voor een veilige uitvoering van bouwwerkzaamheden. De stadsvervoerder heeft geen invloed op hetgeen zich op de bouwplaats afspeelt maar wel op het gebruik van de omgeving naast de bouwplaats. Daarnaast kan ze zich (laten) informeren over de gevaren die haar reizigers bedreigen, ook als deze gevaren bouwgerelateerd zijn. Ze kan haar invloed in overleggen met andere (omgevings)partijen uitoefenen en in het uiterste geval ervoor kiezen infrastructuur buiten dienst te stellen zoals ook genoemd in de Wet lokaal spoor.
53	Kraanmachinist	Aanvullend commentaar		Het hijswerk van de Wilbert-kraan heeft een vertraging van drie seconden tussen bediening en werking van het mechanisme. Dit is niet in het rapport opgenomen.	De Raad heeft kennis genomen van deze informatie, maar ziet geen aanleiding om deze aan het rapport toe te voegen.