

BIJLAGE 2: INZAGEREACTIES

Een inzageversie van dit rapport is, conform de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, voorgelegd aan de betrokken partijen. Deze partijen is gevraagd het rapport te controleren op fouten en onduidelijkheden. De inzageversie van dit rapport is voorgelegd aan de volgende partijen:

- Machinist
- Leider werkplekbeveiliging (LWB)
- ProRail
- Speno International
- BAM Rail
- Stichting railAlert
- Vereniging Spoorwegregelgeving en Documentatie (VSD)
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)
- Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) en Arbeidsinspectie (AI)

Alle benaderde partijen behalve railAlert hebben gereageerd. De VSD heeft aangegeven geen inhoudelijk commentaar te hebben. De binnengekomen reacties zijn in de volgende twee categorieën te verdelen:

- Correcties van feitelijke onjuistheden, aanvullingen op detailniveau, en redactioneel commentaar, heeft de Raad (voor zover relevant) overgenomen. De betreffende tekstdelen zijn in het eindrapport aangepast. Deze reacties zijn niet afzonderlijk vermeld.
- De reacties die niet zijn overgenomen, zijn voorzien van een weerwoord. Deze reacties zijn opgenomen in onderstaande tabel, gerangschikt naar partij. In de tabel is naast de letterlijke inhoud van de reacties ook aangegeven: op welke paragraaf de reactie betrekking heeft, van welke partij deze afkomstig is en wat het weerwoord van de Raad op de reactie is. Indien een reactie wel tot een aanvulling/aanscherping van de tekst heeft geleid, is dat bij het weerwoord aangegeven.

<i>Nr.</i>	<i>Partij</i>	<i>Para-graaf</i>	<i>Reactie en weerwoord</i>
1	BAM Rail	2.2	<i>Speno heeft in Nederland contractuele verbintenis met opdrachtgever (ProRail), BAM Rail organiseert de veiligheid en het opruimen van slijpresten in opdracht van Speno.</i> Weerwoord: De taakverdeling is reeds toegelicht in hoofdstuk 4.
2	BAM Rail	2.2	<i>Contractueel moet Speno kunnen beschikken over 6 opstelplaatsen er zijn echter maar drie opstelplaatsen beschikbaar. Sinds kort vier.</i> Weerwoord: De Raad heeft kennisgenomen van de uitbreiding van het aantal opstelplaatsen tot vier.
3	BAM Rail	2.4	<i>Machinist draaide zich om, om met iemand te praten en was hierdoor afgeleid: De machinist zou moeten zeggen "sorry ik ben aan het rijden nu even niet" (hierbij geeft de machinist zichzelf een brevet van onvermogen).</i> Weerwoord: De reactie betreft geen feitelijk commentaar.
4	BAM Rail	2.4	<i>Machinist geeft opdracht "Bremsen, Bremsen": Volgens de informatie die ik gekregen heb van de bestuurder van Speno klopt dit niet, maar heeft de Spenoman in de achterste cabine "Notbremse, Notbremse" geroepen en vervolgens heeft de bestuurder (Speno) de remming in werking gesteld.</i>

Nr.	Partij	Para- graaf	Reactie en weerwoord
			<p>Weerwoord:</p> <p>De hieromtrent beschikbare informatie komt er op neer dat de slijpmedewerker in de achterste cabine via de intercom melding heeft gemaakt van de baanwerkers bij de overweg; de verklaringen van de machinist komen er op neer dat hij de remopdracht heeft gegeven.</p>
5	BAM Rail	4.1	<p><i>Zorgen voor adequate opleiding/training machinist en voertuigbedienaar: opleiding/training voertuigbedienaar is een verantwoordelijkheid van Speno.</i></p> <p>Weerwoord:</p> <p>Naar het oordeel van de Raad dient – naast Speno – ook BAM Rail (als de formele vervoerder) er op toe te zien dat de voertuigbedienaar over de voorgeschreven opleiding/training beschikt. Dat het in onderhavig geval om een medewerker van Speno ging en dat bedrijf de opleiding/training verzorgde, doet daar niet aan af.</p>
6	BAM Rail	5	<p><i>Toezicht overheid (IVW): IVW heeft BAM Rail regelmatig geaudit, zij oefent toezicht uit en handhaven indien noodzakelijk.</i></p> <p>Weerwoord:</p> <p>Dit aspect is behandeld in hoofdstuk 5.</p>
7	BAM Rail	5.2.1	<p><i>Seinen en borden juist geplaatst door de beheerder. In dit geval ontbrak een lichtsein nabij de keperbaakborden. Zie pag 41 2^e alinea keperbaak. Keperbaak is bedoeld als aanvulling bij een lichtsein.</i></p> <p>Weerwoord:</p> <p>Dit aspect is behandeld onder punt 2 van paragraaf 5.2.2 en in bijlage 6.</p>
8	BAM Rail	5.2.2	<p><i>Machinist was afgeleid: Machinist was afgeleid doordat hij sprak met een van de mensen van Speno, hoe weet hij dan dat hij afgeleid was ter hoogte van de keperbaakborden. Volgens ons onderzoek wist hij van het bestaan van de keperbaak borden niets af. Hij werkte met het slijpplan waarop het snelheidsverminderingbord en het snelheidsbord was aangegeven.</i></p> <p>Weerwoord:</p> <p>Uit de gereconstrueerde tijdlijn van het ongeval blijkt dat het raadplegen van de documentatie en het gesprek met de slijpmedewerker ongeveer in de betreffende periode plaats hebben gevonden. De 'onbekendheid' van het keperbaak wordt behandeld onder punt 2 van 5.2.2.</p>
9	BAM Rail	5.2.2	<p><i>Pilotering: IVW was op de hoogte van deze werkwijze bij Speno, tijdens audits e.d. is er dikwijls over gesproken en is ook onderdeel geweest van audit programma's.</i></p> <p>Weerwoord:</p> <p>IVW was inderdaad op de hoogte van het feit dat bij de overbrengingsritten van de slijptreinen sprake was van piloteren.</p>
10	BAM Rail	5.2.2.	<p><i>Er is binnen BAM Rail een risicoanalyse vervoer waarin het ALARP principe wordt gehanteerd, na eventuele incidenten wordt de risicoanalyse, indien noodzakelijk, aangevuld c.q. aangepast. Tevens heeft BAM Rail schriftelijk vragen gesteld aan IVW m.b.t. het rijden met deze voertuigen over ATB-NG baanvakken (brieven in uw bezit) hierop is nooit een duidelijk antwoord gekomen.</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p>Weerwoord: De Raad is bekend met de 'risicoanalyse vervoer' van BAM Rail. De constatering dat niet aan de ALARP-eis werd voldaan slaat op het feit dat het achterwege laten van beschikbare compenserende maatregelen niet gebaseerd was op een valide argumentatie.</p>
11	BAM Rail	5.4.1.	<p><i>Geen specifieke RI&E: binnen BAM Rail bestaat er een risicoanalyse voor het vervoersproces waarin opgenomen ook specifieke zaken die m.n. bij Speno spelen, daarnaast is er voor het project Speno een risicodossier waarin risico's van allerlei orde worden behandeld met daaraan gekoppeld actienemers en stand van zaken, het risicodossier Speno wordt zeer regelmatig geupdate.</i></p> <p>Weerwoord: Het is de Raad bekend dat BAM Rail een algemene RI&E heeft opgesteld voor het rijden met treinen over in dienst zijnd spoor. Daarin zijn echter, zoals onder 5.4.3. is aangegeven, niet alle relevante vervoerdergerelateerde risico's afdoende behandeld.</p>
12	BAM Rail	5.5.6	<p><i>Het wijzigen van werkplannen was alleen in het belang van ProRail met als reden om zoveel mogelijk productie te halen. BAM Rail heeft diverse keren bij ProRail hierover gesproken hieraan werd geen gehoorgegeven.</i></p> <p>Weerwoord: Zie ook de reacties 54 en 55 en het weerwoord daarop.</p>
13	BAM Rail	5.6.	<p><i>Overzicht voorvallen. BAM Rail mist hierin het ongeval (trein door stootjuk) in Amsterdam 2007, BAM Rail denkt dat hier wel veel vergelijkingen aanwezig zijn.</i></p> <p>Weerwoord: De Raad is bekend met het bewuste ongeval. Bij de betreffende stootjukbotsing, die op 15-12-2007 in Amsterdam heeft plaatsgevonden, ging het om een reizigerstrein die zonder reizigers naar een opstel terrein werd gereden; de botsing gebeurde doordat de machinist bij nadering van het stootjuk werd afgeleid door kerstversiering die zich naast de spoorbaan bevond. Vanwege de toedracht en oorzaak heeft de Raad dat ongeval niet aangemerkt als 'vergelijkbaar met Stavoren'.</p>
14	BAM Rail	5.7.3	<p><i>Zowel ProRail als BAM Rail hebben gewerkt met door IVW gecertificeerde bedrijven, daarnaast heeft BAM Rail nog diverse audit 's bij Spoorflex uitgevoerd om zeker te stellen dat Spoorflex hun verantwoordelijkheden als een door IVW gecertificeerde personeelssteller kon waarmaken, BAM Rail heeft in deze audit 's twee keer aangegeven dat het systeem van beheersing wegbekendheid niet op orde was. Na de eerste audit zijn er wel verbeteringen doorgevoerd, tijdens de tweede audit heeft BAM Rail aangegeven dat het nog steeds onvoldoende was, hier is Spoorflex mee aan de gang gegaan, BAM Rail heeft dit daarna niet meer kunnen verifiëren doordat Spoorflex opgehouden is te bestaan.</i></p> <p>Weerwoord: De opmerking voegt geen wezenlijke informatie toe.</p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
15	BAM Rail	5.7.5	<p><i>De contractuele situatie en de problemen daaromheen komen in het rapport onvoldoende aan bod. De afprijzingen in de calculatie die bij het contract horen dateren nog uit 2004, waarbij onder meer op te merken valt dat personele functies niet meer bestaan. Deze situatie heeft een buitengewoon effect op de dagelijkse gang van zaken en met name veiligheid in alle processen. Onderhandelingen en gesprekken over het aantal voorstellen tot wijziging op het contract verlopen zeer moeizaam en komen niet tot een resultaat. Dit alles vanwege de formele en starre houding van ProRail over het contract. Dit geeft een negatieve invloed op met name veiligheid, branden en slijprestruimen. Bij risico's van wat voor aard dan ook stelt ProRail zich op het standpunt dat deze allemaal voor de aannemer zijn. Gesprekken met ProRail over risicobeperking zijn niet of nauwelijks te organiseren en hebben zich de afgelopen jaren beperkt tot twee. Geschetste problematiek is pas ontstaan na de organisatiewisseling van dit project bij ProRail vanaf augustus 2008 t/m heden.</i></p> <p>Weerwoord/verwerking: In de tekst is aangegeven dat er tussen partijen geen goed overleg c.q. gemeenschappelijke aanpak tot stand is gekomen.</p>
16	Leider Werkplek-beveiliging	2.2.4	<p><i>Het lange gesprek ging hoofdzakelijk over de WTI die de machinist (pilot) bij zich had die niet goed was. Ik had nieuwe WTI van de WB toegestuurd gekregen en zou die te Stavoren overhandigen aan de pilot / machinist. Ik heb ook gezegd einde discussie hierover en praten in Stavoren verder. (Ik heb de pilot ingelicht over de rit naar Stavoren in overleg met de treindienstleider, dat inlichten over de rit naar Stavoren was ongeveer 1 minuut).</i></p> <p>Weerwoord: Deze informatie was bekend en is, voor zover relevant, verwerkt in het rapport.</p>
17	Machinist	5.2.2	<p><i>De kilometrering die een normale indicator vormt, ontbrak of was amper zicht- en leesbaar. Oriëntatie was zeer lastig. Omdat ik mijn positie moeilijk kon bepalen door de ontbrekende of onleesbare kilometerborden dacht ik dat er nog een overweg zou komen. Dit vooral, omdat op de werktreintekening / beeldinstructie, wel een 40-kilometerbord was ingetekend, maar dit heb ik niet gezien. Later bleek dat het er ook niet stond. De discrepantie tussen de beeldinstructie, die identiek was aan de spoorwijzer van ProRail, en het veld was zeer verwarrend.</i></p> <p>Weerwoord: De genoemde onderwerpen zijn naar het oordeel van de Raad voldoende uitgewerkt in het rapport.</p>
18	Machinist	5.2.2	<p><i>Ik heb aan alle door Spoorflex en BAM gestelde eisen voldaan. Ik ben er dan ook nog steeds van overtuigd dat ik voldoende wegbekendheid had als alle bijkomende factoren goed waren geweest, zeker naar de normen van die tijd. De leegloopuren bij Spoorflex werden benut om de wegbekendheid op niveau te houden. Het feit dat ik geen bevestiging kan aandragen van het meerijden met iemand van Arriva, betekent niet dat de rit niet heeft plaatsgevonden. Dit was wel het geval.</i></p> <p>Weerwoord: De conclusie dat de wegbekendheid van de machinist niet aan de eisen voldeed heeft betrekking op het feit dat niet aangetoond kon worden</p>

Nr.	Partij	Para- graaf	Reactie en weerwoord
			dat de machinist in de laatste twaalf maanden voor het ongeval 'wegonderhoud heeft opgedaan' op het bewuste baanvak.
19	Machinist	5.2.2	<p><i>Er is geen sprake van dat ik "in de minuten voorafgaand aan het ongeval een verminderde aandacht voor de seinen" had. Ik heb wel in die tijd kort gesproken met de Italiaan achter mij, maar daarbij heb ik, op een heel korte tijd na, meer een kwestie van seconden, steeds mijn aandacht op de baan gericht. Het bestuderen van de documentatie was ook omdat ik het beremmingsbord niet tegenkwam langs de baan en ik mij probeerde te oriënteren. De tekening heeft heel verwarrend gewerkt.</i></p> <p>Weerwoord: Het 'raadplegen van documentatie' en het 'voeren van overleg' betekent naar het oordeel van de Raad dat sprake was van afleiding c.q. verminderde aandacht. Zie in dit verband ook reactie 20.</p>
20	Machinist	5.2.2	<p><i>Met name als een werkplan gewijzigd wordt komen er van de mensen van Speno meerdere vragen die je met behulp van tekeningen uit moet leggen vanwege taalproblemen. Door de wijzigingen kwamen er diverse vragen van een van de mensen van Speno waar we nu gingen beginnen, omdat hij ook het programma aan moest passen.</i></p> <p>Weerwoord: Dit is verwoord in de tweede bullet van deze paragraaf.</p>
21	Machinist	5.5.1	<p><i>Er staat "Hierbij tekent de Raad aan dat de vigerende regelgeving op dit punt niet duidelijk is." Wel duidelijk is, dat volgens Bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer in Hoofdstuk 3 bepaalt, dat het keperbaken alleen een aanvullend sein bij een lichtsein kan zijn. Als er in Stavoren zoals de wet voorschrijft een geel sein had gestaan was de kans op het ongeval 99.9% minder geweest. De piloterende machinisten zijn geen machinisten die hier dagelijks komen en bij iedere stoeptegel weten waar ze moeten remmen. Dat is ProRail bekend.</i></p> <p>Weerwoord: Zie het weerwoord op reactie 51.</p>
22	Machinist	5.5.2	<p><i>Er staat dat voor de vraag of de wegbekendheid voldoende is onderhouden, "geldt dat het niet langer dan een jaar geleden mag zijn dat hij een baanvak heeft bereden." Ik weet niet waar dit is vastgelegd in wet- of regelgeving. Dit kan ik in het rapport ook niet vinden, dus of dit echt een harde norm is? Voor mijzelf heb ik dit wel altijd als norm gehanteerd, daarom vond ik ook dat ik op dit baanvak kon rijden: een halfjaar voor het ongeval ben ik meegereden in de cabine. Het was niet gebruikelijk van dit soort meerjardritten een logboek aan te houden of zo.</i></p> <p>Weerwoord: Het betreft - zoals in het rapport is aangegeven - een eis die zowel door Spoorflex als BAM Rail werd gehanteerd, conform het Handboek Vervoersproces van de VSD.</p>
23	Machinist	5.5.7 Deel- con- clusies	<p><i>De laatste conclusie luidt dat het piloteren, meerijden in de cabine, rijden met ATB-E treinapparatuur op ATB-NG baanvakken en de ATB-omschakelinstallaties niet is strijd waren met de vigerende wet- en regelgeving zijn, maar dat een combinatie van deze factoren wel tot grotere veiligheidsrisico's leidt is duidelijk. Ik begrijp niet waarom dit niet geconcludeerd wordt. Zeker het feit dat de meerjarders in de cabine</i></p>

Nr.	Partij	Para- graaf	Reactie en weerwoord
			<p><i>niet erg taalvaardig waren. Is er wel getest of zij voldoende Duits of Engels spraken?</i></p> <p>Weerwoord: De constatering dat een en ander niet in strijd was met de wet- en regelgeving betekent niet dat de Raad op die punten geen kritiek heeft op de gang van zaken. Die kritiek is echter op andere plaatsen in het rapport opgenomen en samengevat onder het eerste deel van de betreffende deelconclusie (5.5.7).</p>
24	Machinist	5.8.1	<p><i>Er staat dat de wegbekendheid van de machinist moest voldoen aan hetgeen de werkgever hieromtrent voorschreef en dat dat niet aantoonbaar het geval was. Ik ben niet bekend met enig voorschrift waaraan ik niet voldeed. Mijn wegbekendheid was volgens mij conform de voorschriften van Spoorflex. Ik heb aan alle door BAM en Spoorflex gestelde eisen voldaan. Ik begrijp niet dat hier iets anders staat en ik bestrijd dit.</i></p> <p>Weerwoord: Het niet aan de voorschriften voldoen heeft betrekking op het 'aantoonbaar' zijn van het onderhoud van de wegbekendheid.</p>
25	Machinist	5.9.1	<p><i>[VRAAG] Waarom rijden er tot op heden 25-05-2011 nog steeds treinen tot Stavoren terwijl de seingeving niet aan de wettelijke eisen voldoet.</i></p> <p>Weerwoord: Over de vraag of de situatie bij Stavoren wat betreft de seingeving juridisch gezien wel of niet aan de regelgeving voldoet, is de discussie tussen IVW en ProRail nog gaande. Vooruitlopend op de uitkomst daarvan zijn er - zoals in het rapport is aangegeven - wel beperkende maatregelen getroffen ten aanzien van het rijden zonder ATB-bewaking.</p>
26	Machinist	6 Con- clusie 1	<p><i>Het klopt niet dat het ongeval ontstond door een verkeerd verwachtingpatroon en gebrekkige wegbekendheid. Het ongeval kon ontstaan omdat er alleen maar een ongeldig sein stond, dat nauwelijks zichtbaar was. Er was alleen maar een los keperbaken zonder het voorgeschreven lichtsein; op grond van de regelgeving is dit geen geldig sein. Verder ontbrak er ook nog een ander beremmingsbord dat er wel had moeten staan. De kilometerbordjes stonden er niet of ze waren niet goed leesbaar. Als er geldige seinen hadden gestaan was dit ongeluk niet gebeurd. Ik vind de conclusie zoals hij onder 1 staat dus onjuist. Er was feitelijk geen sein om op te volgen, een los keperbaken is immers geen geldig sein. Het is niet de ongebruikelijkheid van het keperbaken als sein, maar de onvolledigheid van dat sein dat leidde tot het niet opvolgen. Waarom staat dit niet in de conclusies, terwijl de Regeling Spoorverkeer in Bijlage 4 hierover duidelijk is. De seininrichting is daarmee in strijd.</i></p> <p>Weerwoord: De Raad is het niet eens met de kritiek op de conclusie en verwijst in dit verband naar de analyse in paragraaf 5.2.</p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
27	Machinist	6 Con- clusie 3.b	<p><i>Ik ken geen wet- of regelgeving waarin een norm of criteria voor wegbekendheid zijn opgenomen. Bij mijn weten kan ik dus niet in strijd met zulke regelgeving gehandeld hebben en dat heb ik ook niet gedaan. Ik had volgens de normen wel voldoende wegbekendheid, ik was er immers een half jaar geleden nog geweest en daarvoor had ik dat traject ook gereden. Mijn conclusie is het volgende: Ik en mijn collega's zijn ondanks herhaalde waarschuwingen van onze kant dikwijls in gevaarlijke situaties gebracht door Spoorflex, BAM en ProRail. Terwijl IVW toestemming heeft verleend om zonder ATB op verschillende baanvakken te mogen rijden. Als er dan opmerkingen door IVW worden gemaakt van de machinist heeft de ATB uitgeschakeld, twijfel ik over hun kennis, waarvoor ze wel toestemming geven, ook na diverse vragen van mijn leidinggevende. Alle betrokken partijen waren op de hoogte van deze gevaarlijke en risicovolle werkwijze, maar toch hebben ze ons opdracht gegeven voor deze werkzaamheden, dan kun je snel zeggen de pilot had niet met de opdracht akkoord moeten gaan, maar het lijkt mij meer voor de hand liggend om dergelijke opdrachten en werkwijzen bij voorbaat al niet toe te staan, dan ligt de verantwoordelijkheid bij degene waar het hoort.</i></p> <p>Weerwoord: De Raad onderschrijft dat met betrekking tot het ontstaan van onderhavig ongeval niet alleen naar de handelwijze van de machinist moet worden gewezen. In het voorliggende rapport richt de Raad zich nadrukkelijk tot de betrokken bedrijven en inspecties. Ten aanzien van de opmerking over de wegbekendheid verwijst de Raad naar het weerwoord op reactie 24.</p>
28	Ministerie IenM en IVW	4.3	<p><i>Op pagina 29 worden de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende overheidsinstanties weergegeven. Deze heldere taakverdeling is niet consequent in alle hoofdstukken in het rapport verwerkt. De koppeling van taken en verantwoordelijkheden (Toezicht en Beleid) binnen het ministerie zou conform pagina 29 van het rapport nadrukkelijker kunnen worden vermeld.</i></p> <p>Weerwoord: De taken en verantwoordelijkheden van de betrokken overheidsinstanties zijn naar het oordeel van de Raad voldoende duidelijk omschreven.</p>
29	Ministerie IenM en IVW	5.5.3	<p><i>Ten aanzien van het piloteren van de trein dient te worden opgemerkt dat de (piloterende) machinist volgens de Regeling Spoorverkeer de noodrem en de tyfoon moet kunnen bedienen. In dit geval heeft de machinist aan de voertuigbedienaar opdracht gegeven om te gaan remmen. Uit het onderzoek wordt niet duidelijk waarom de machinist de noodrem niet heeft bediend. Dit om een totaalbeeld te krijgen van de handelingen van de machinist ten tijde van het incident.</i></p> <p>Weerwoord: De slijptrein was zodanig ingericht dat de machinist inderdaad de noodrem en de tyfoon kon bedienen. Dat de daadwerkelijke bediening van het remsysteem door de voertuigbedienaar is gedaan, kwam doordat hij (kennelijk) eerder reageerde dan de machinist.</p>
30	Ministerie IenM en IVW	Bijlage 1 en Bijlage	<p><i>De IVW is van mening dat het incident voorkomen had kunnen worden als het ontwikkelde E-ATB voorzien zou zijn geweest van een ATB-NG module. Het achterhalen van de reden waarom de E-ATB module voor ATB-NG baanvakken nog niet is ontwikkeld, zou de veiligheid op het</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
		5	<p><i>spoor aanzienlijk vergroten. Een ATB-NG module voor E-ATB is niet ontwikkeld. Dit punt zou naar de mening van IVW in de analyse van het voorval beter belicht moeten worden.</i></p> <p>Weerwoord: De Raad onderschrijft het belang van ATB-bewaking (of compenserende maatregelen) bij zelfstandig rijdende onderhoudsmachines op baanvakken met ATB-NG. Dat is ook nadrukkelijk in het rapport verwerkt. De Raad heeft er echter voor gekozen om zich in het kader van dit onderzoek niet nader te verdiepen in de vraag waarom/waardoor bij de ontwikkeling van ATB-E niet tevens de ATB-NG functionaliteit is meegenomen. Dat geldt overigens ook voor de vraag waarom/waardoor de (verplichte) toepassing van ATB-E pas in 2008 zijn beslag heeft gekregen. De Raad wijst er op dat IVW in dit verband zelf een leidende/sturende rol heeft gespeeld.</p>
31	Ministerie IenM en IVW	5.8.1	<p><i>Tijdens het interview met de directeur Rail en Wegvervoer IVW is toegelicht dat het toezichtsbeleid steeds meer ontwikkelt in een grote mate van eigenverantwoordelijkheid van marktpartijen en een terughoudende rijksoverheid. De IVW vervult haar takenpakket op basis van (interne) prioriteiten waarbij zij steekproeven neemt en het veiligheidmanagementsysteem op de beheersing van de veiligheidsrisico's beoordeelt. Deze ontwikkeling is niet meegenomen in het rapport.</i></p> <p>Weerwoord: Zie ook reactie 35 en het weerwoord daarop.</p>
32	Ministerie IenM en IVW	5.8.1	<p><i>De opmerking ten aanzien van ATB-NG compenserende maatregelen in relatie tot het voorval Zwolle (2007) is niet juist. Het voorval te Zwolle vond plaats op een ATB-EG baanvak waarbij de spoorstaafslijptrein niet voorzien was van een ATB-module. De spoorstaafslijptrein is later voorzien van E-ATB.</i></p> <p>Weerwoord: De relatie tussen de voorvallen in Zwolle en Stavoren is, dat in beide gevallen geen sprake was van ATB-bewaking. Het klopt dat daarbij verschillende oorzaken speelden: bij Zwolle was de slijptrein niet met ATB-apparatuur uitgerust, bij Stavoren was dat wel het geval maar was die apparatuur niet compatibel met ATB-apparatuur van de baan. Dat doet echter naar het oordeel van de Raad geen afbreuk aan de relevantie van 'Zwolle' voor 'Stavoren'.</p>
33	Ministerie IenM en IVW	5.9.1	<p><i>De opmerking dat twee dagen na het ongeval door de IVW maatregelen zijn genomen, wekt de indruk dat IVW (te) laat heeft ingegrepen. Deze passage zou genuanceerder kunnen worden beschreven aangezien de IVW direct bij het onderzoek ter plaatse (26 juli 2010, 02:30 uur) de gelijkenis heeft vastgesteld met eerdere voorvallen (communicatie, wegbekendheid en seinbeeldopvolging). Vervolgens is op 26 juli 2010 veelvuldig overleg geweest tussen de IVW en BAM Rail over het rijden van de spoorstaafslijptrein, hetgeen geresulteerd heeft in een formele beperking van het veiligheidsattest op 27 juli 2010.</i></p> <p>Weerwoord: De toevoeging 'twee dagen na het ongeval' is niet bedoeld om aan te geven dat de Raad van mening zou zijn dat IVW (te) laat heeft gereageerd.</p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
34	Ministerie IenM en IVW	5.9.1	<p><i>Het assessment is in tegenstelling tot wat er in het rapport staat uitgevoerd op het bedrijfsmanagementsysteem (BMS) van BAM Rail, specifiek het onderdeel Speno-proces en de processen die aan het Speno-proces zijn gelinkt, waarbij het Speno-proces in zijn geheel wordt beoordeeld, zie DeltaRail rapport: ISA-rapport BMS-audit, Processen en procedures rondom inzet Speno-trein (DeltaRail/10/10543/002). Bij de afgestemde opdracht is het rijden van de trein niet buiten de scope gelaten, zie het rapport van DeltaRail.</i></p> <p>Weerwoord/verwerking: Bij BAM Rail is in dit verband sprake van twee afzonderlijke risico-analyses; de ene heeft specifiek betrekking op het slijpproject, de andere is een algemene RI&E betreffende het rijden met treinen op in dienst zijnd spoor. De overbrengingsritten van de slijptreinen worden behandeld in de algemene RI&E en die is niet bij het assessment betrokken. Het vorenstaande is aan de tekst toegevoegd.</p>
35	Ministerie IenM en IVW	6 Con- clusie 4	<p><i>Hier wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van de naleving van de Spoorwegwet wel sprake was van toezicht, maar dat richtte zich vooral op de specifieke voorschriften en te weinig op de invulling van de eigen verantwoordelijkheid c.q. de zorgplicht door de spoorbedrijven. Het lijkt nogal paradoxaal om toezicht te houden op de eigen verantwoordelijkheid. Er zou dan dus geen sprake zijn van eigen verantwoordelijkheid.</i></p> <p>Weerwoord: Naar het oordeel van de Raad is de essentie van eigen verantwoordelijkheid dat de betrokken bedrijven zelf moeten beoordelen welke beheersmaatregelen nodig zijn om de veiligheidsrisico's afdoende te beheersen en dat zij er vervolgens voor dienen te zorgen dat die maatregelen worden getroffen. De Raad acht het van groot belang dat er op de invulling van de eigen verantwoordelijkheid adequaat toezicht wordt uitgeoefend. Onderhavig onderzoek onderstreept dat nadrukkelijk. Het toezicht van de inspectie dient zich te richten op het veiligheidsmanagement van de spoorbedrijven, zowel op papier als in de praktijk.</p>
36	Ministerie IenM en IVW	Bijlage 1	<p><i>Het spoorbeëindigingssysteem (seingeving, bovenbouw en spoorbeëindigingsconstructie) te Stavoren zou volgens de IVW ongeschikt zijn voor het rijden met (zeer) zware treinen en zou niet toereikend zijn om escalatie van het voorval naar de omgeving te voorkomen. Deze punten zouden naar mening van de IVW ten behoeve van de verbetering van de spoorveiligheid beter belicht moeten worden in het rapport.</i></p> <p>Weerwoord: De Raad heeft er voor gekozen om zich bij dit onderzoek te richten op het ontstaan van dergelijke ongevallen en niet op het beperken van de gevolgen.</p>
37	Ministerie IenM en IVW	Bijlage 1 en Bijlage 6	<p><i>Ten behoeve van de juiste wegbewijzing en een eenduidige seingeving zou het van cruciaal belang moeten zijn om de specifieke kenmerken van de locaties waar het keperbaken als seinbeeld is geplaatst op te nemen zoals hoofdspoor/lokaalspoorweg, enkel/dubbelspoor, baanvaksnelheid, verkeerspoorsituatie, grensbaanvak en eindsituatie. Uit deze gegevens zou blijken dat het keperbaken te Stavoren uniek is; regulier enkelspoor, hoge frequentie treinverkeer, baanvaksnelheid en eindpunt. Naar mening van de IVW</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p><i>draagt de seingeving te Stavoren niet bij aan een veilig gebruik van de hoofdspoorweg. Ten behoeve van een maximaal leereffect zou ook dit punt betrokken moeten worden in de analyse.</i></p> <p>Weerwoord: In het rapport is aangegeven dat de situatie bij Stavoren wat betreft de toepassing van het keperbaak uniek is en dat aspect is ook in de analyse behandeld.</p>
38	Ministerie IenM en IVW	Bijlage 6	<p><i>Hier wordt verwezen naar figuur 22, de tweeplanksvoorseinbaak. Dit zou thans een niet bestaand seinbeeld zijn.</i></p> <p>Weerwoord: In de tekst is aangegeven dat de tweeplanksvoorseinbaak inmiddels niet meer wordt toegepast.</p>
39	ProRail	2.2	<p><i>Het berust wellicht op een misverstand dat de slijptreinen door ProRail worden gehuurd. De slijpwerkzaamheden zijn in casu gecontracteerd met het samenwerkingsverband BAM Rail-Speno, waarbij Speno als hoofdaannemer functioneerde, en BAM Rail - overeenkomstig artikel 11 van het vigerende aanbestedingsreglement (ARN2006) - als genomineerde onderaannemer.</i></p> <p>Weerwoord: De uitbestedingsconstructie is beschreven/toegelicht in de hoofdstukken 4 en 5.</p>
40	ProRail	2.4	<p><i>In deze alinea staat vermeld dat gedurende een halve minuut de machinist zijn hoofd draait in de richting van de slijpmedewerker waardoor hij geen zicht heeft op het spoorgedeelte voor de trein. Ook staat vermeld dat in deze halve minuut de slijptrein de drie keperbaakborden passeert. Hieruit trekt ProRail de conclusie dat de machinist de keperbaakborden niet heeft kunnen zien. De borden horen daardoor niet meer in de causale lijn van het incident.</i></p> <p>Weerwoord: In de concepttekst stond dat tijdens de betreffende periode de machinist in gesprek is gegaan met een slijptreinmedewerker die zich achter hem bevond en dat hij daarbij zijn hoofd in diens richting (naar achteren) heeft gedraaid. Daarbij is aangegeven dat de duur van de betreffende periode door de machinist is geschat op ongeveer een halve minuut. Daarmee is echter niet bedoeld dat de machinist gedurende de gehele periode (van ca. 30 seconden) achterom heeft gekeken. Hierbij kan worden aangetekend dat de machinist in zijn inzagereactie (zie reactie 19) heeft aangegeven dat hij niet ongeveer een halve minuut naar achteren heeft gekeken, maar dat de door hem genoemde periode van 'ongeveer een halve minuut' slaat op duur van het gesprek dat hij voerde en dat hij tijdens dat gesprek slechts 'enkele seconden' achterom heeft gekeken. In dit verband is verder van belang dat de voertuigbedienaar wel bekend was met de betekenis van een (geel) lichtsein en niet met dat van een keperbaak.</p>
41	ProRail	3.1	<p><i>'Het ongeval ...van toepassing zijn.' Het is voor ProRail niet duidelijk waarop uw Raad de aanname baseert dat de overbrengingsrit onderdeel uitmaakt van de slijpwerkzaamheden. Ook elders in het conceptrapport wordt deze aanname herhaald, dan wel wordt op basis van deze aanname geconcludeerd, zie o.a. p. 22, p. 25, p. 27, p. 39, p. 42, p. 43, p. 50 en p. 54. De overbrengingsrit heeft als doel om de benodigde</i></p>

Nr.	Partij	Para- graaf	Reactie en weerwoord
			<p><i>machine op de locatie te brengen waar de werkzaamheden uitgevoerd gaan worden. Het is aan de aannemer om de vervoersmodaliteit te kiezen waarmee de werkplek wordt bereikt. Dit kan via de weg zijn, of via het spoor, met een locomotief of met een zelfrijdende werktrein. Vervoer over het in dienst zijnd spoor vindt ongeacht het spoorvoertuig – reguliere passagierstrein of werktrein – plaats in het kader van de Spoorwegwet waarbij de spoorwegonderneming en de beheerder in een relatie tot elkaar staan die beheerst wordt door de toegangsovereenkomst. Deze verhouding moet scherp onderscheiden worden van de aannemingsrechtelijke relatie opdrachtgever/opdrachtnemer zoals die zich bij spoorwerkzaamheden voordoet. Uw Raad merkt de slijptrein tijdens de overbrengingsrit op p.9 van het conceptrapport dan ook terecht aan als een ‘gewone trein’ tijdens de overbrengingsrit en als werktrein op buitendienstgesteld spoor tijdens de slijpwerkzaamheden. ProRail staat als beheerder niet in een gezagsrelatie tot de spoorwegonderneming waarmee zij een toegangsovereenkomst sluit. Zij kan dan ook geen veiligheidsinstructies geven vanuit die positie indien het spoorverkeer regulier afgewikkeld wordt. De bedoeling van de Spoorwegwet en de daarachter liggende EU-regelgeving is om eisen aan spoorvoertuigen en personeel zoveel mogelijk te uniformeren, daarbij past het niet dat de beheerder, buiten de wetgever om, via de band van de toegangsovereenkomst aanvullende eisen aan het spoorverkeer stelt. Uiteraard heeft zij wel als beheerder de taak om de veiligheid van het gebruik van het spoor te waarborgen voor zover het zaken betreft die tot de verantwoordelijkheid van de beheerder behoren. Het is echter primair de spoorwegonderneming die middels haar bedrijfsvergunning en veiligheidsattest moet voorzien in een afdoende borging van de veiligheid ten aanzien van het materieel waarmee zij rijdt en berust bij de minister de taak om toe te zien op naleving van het veiligheidsattest en de bedrijfsvergunning. In het onderhavige geval is het in het bijzonder van belang dat de definitie van spoorwegonderneming in de Spoorwegwet, in afwijking van het regime van de richtlijnen 91/440 en 2001/14, is uitgebreid door de Nederlandse wetgever zodat ook aannemers die over het spoor rijden onder de definitie van het begrip spoorwegonderneming vallen. Zij moeten derhalve net als andere spoorwegondernemingen die aan het spoorverkeer deelnemen beschikken over een bedrijfsvergunning – verleend door de minister - en veiligheidsattest – verleend door IVW – en daardoor ook rekening houden met de specifieke risico's van het bijzondere materieel waar zij mee rijden.</i></p> <p>Weerwoord: Het standpunt van de Raad, dat ook ProRail verantwoordelijk is voor de risicobeheersing bij de overbrengingsritten, is gebaseerd op de volgende twee argumenten: 1. Onderhavige overbrengingsritten vinden plaats in het kader van het slijpproject waarvan ProRail de opdrachtgever is. Naar het oordeel van de Raad beperkt de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever zich niet tot de slijpwerkzaamheden zelf maar omvat die ook de aan- en afvoer van materieel en personeel. In onderhavige geval geldt dit extra omdat het transport niet plaatsvond met reguliere goederen- of reizigerstreinen; de slijptrein was als zelfstandig rijdende onderhoudsmachine onderweg en vervoerde daarbij tevens de bemanning. 2. De overbrengingsritten vinden plaats over in dienst zijnd spoor. Volgens de Raad is het voor afdoende beheersing van de veiligheidsrisico's bij treinritten nodig dat alle spoorbedrijven hun specifieke</p>

Nr.	Partij	Para- graaf	Reactie en weerwoord
			<p>mogelijkheden zo goed mogelijk inzetten. Dat geldt ook voor de beheersing van risico's die door anderen worden veroorzaakt en/of een gemeenschappelijke aanpak vereisen. De Raad weet zich in dit verband gesteund door de Spoorwegwet en de beheersconcessie. Die stellen namelijk niet alleen kwaliteitseisen aan de verschillende systeemcomponenten (spoorinfra, materieel, dienstregeling en treindienstleiding), maar bevatten ook een 'zorgplicht' voor de veiligheid van het spoorverkeer. Die zorgplicht (die zowel voor de vervoerders als de infrabeheerder geldt) beperkt zich niet tot de risico's die door het bewuste bedrijf zelf worden veroorzaakt c.q. solitair kunnen worden aangepakt. Integendeel: de spoorbedrijven dienen optimaal bij te dragen aan de beheersing van alle risico's en dienen de andere bedrijven op hun aandeel aan te spreken.</p> <p>De Raad heeft zich ook in eerdere rapporten uitgesproken over de verantwoordelijkheidstoedeling bij ongevallen in de railsector. In dit verband verwijst de Raad onder andere naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het rapport over de ontsporing van een goederentrein bij Muiderpoort op 22-11-2008 (gepubliceerd in 2010), waarin wordt ingegaan op de verantwoordelijkheden van de infrabeheerders en vervoerders; • het rapport over de botsing tussen twee metrovoertuigen te Amsterdam op 20-02-2010 (gepubliceerd in 2011), waarin wordt ingegaan op de verantwoordelijkheden die verbonden zijn aan het opdrachtgeverschap. <p>In dit verband verwijst de Raad tevens naar zijn eerdere rapporten over resp. de themastudie naar de veiligheid van personenvervoer met draagvleugelboten op het Noordzeekanaal en het IJ (gepubliceerd in 2009) en de explosie van aardgascondensaattank bij de NAM te Warffum (gepubliceerd in 2007). In die rapporten wordt eveneens nader ingegaan op de verantwoordelijkheden die voortvloeien uit het opdrachtgeverschap.</p> <p>Ten aanzien van het standpunt van ProRail dat er geen gezagsrelatie bestaat op grond waarvan ProRail (aanvullende) beheersmaatregelen van Speno en/of BAM Rail zou kunnen verlangen wijst de Raad er tevens op, dat ProRail naar aanleiding van onderhavig ongeval van de spooraanemers (waaronder BAM Rail) verlangt dat de snelheid tot 40 km/uur wordt beperkt als onderhoudsmachines zonder ATB-NG over een baanvak met ATB-NG rijden.</p>
42	ProRail	3.2.1	<p><i>Door uw Raad wordt gesteld dat het Normenkader Veilig Werken (NVW), zie paragraaf 3.2.1., van toepassing is op overbrengingsritten. 'In het NVW is aangegeven dat zowel de inzet van mensen en materieel als ook de aan- en afvoer daarvan onder de reikwijdte ervan vallen. Dat betekent letterlijk genomen dat het NVW van toepassing is op de overbrengingsritten van slijptreinen en andere onderhoudsmachines.' Het NVW wordt in het bovenstaande citaat uit uw conceptrapport echter onvolledig dan wel niet helemaal juist aangehaald. De letterlijke tekst van het NVW waarnaar wordt verwezen, luidt: "Het NVW regelt de relatie en verantwoordelijkheden op het gebied van veiligheid voor deze werkzaamheden, inclusief de aan- en afvoer en inzet van mensen middelen en materialen." Wat onder 'werkzaamheden' wordt verstaan in het NVW blijkt uit onderstaande definitie: "Werkzaamheden - Het verrichten van werk aan de infra of andere activiteiten in of nabij het spoor, niet behorend tot het reguliere vervoersproces." Er is – anders dan wat door uw Raad in het conceptrapport wordt gesteld – o.i. geen</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p><i>sprake van een direct uit het NVW voortvloeiende verantwoordelijkheid betreffende het materieel en evenmin voor het bedienend personeel daarvan buiten werkplekken. Overbrengingsritten vallen onder het reguliere vervoersproces. Dat reguliere vervoersproces is expliciet uitgesloten in het NVW. Daartoe dient wellicht ter adstructie dat het op het NVW gebaseerde voorschrift, het VVW, hier in artikel 8.1 de volgende bepaling aan wijdt: "Als een railgebonden voertuig wordt over-gebracht op in dienst zijnde sporen (bijvoorbeeld voor het overbrengen van materieel van inzetplek naar buitendienststelling), moet worden voldaan aan dezelfde eisen die worden gesteld aan de vervoerders. Gebruikers van dergelijk materieel, machines, gereedschappen en apparatuur moeten door middel van certificaten respectievelijk verklaring van geen bezwaar kunnen aantonen dat aan deze eisen wordt voldaan." In geval van overbrengingsritten gelden dus slechts de aan vervoerders gestelde eisen. Dat is naar onze mening essentieel anders dan de in het zelfde artikel van het VVW geregelde verantwoordelijkheidsverdeling die geldt ten aanzien van railgebonden voertuigen en het bedienend personeel op buitendienst gesteld spoor.</i></p> <p>Weerwoord/verwerking: In het rapport is (onder 5.4.1) aangegeven dat de betreffende regelgeving op dit punt niet duidelijk is. Die constatering is, inclusief een verwijzing naar paragraaf 5.4.1, toegevoegd aan het betreffende tekstdeel in paragraaf 3.2.1.</p>
43	ProRail	4.1	<p><i>ProRail kan uw Raad niet volgen waar u stelt dat in essentie de verantwoordelijkheid voor de risicobeheersing ten aanzien van de veiligheidsrisico's bij treinritten is belegd bij de infrastructuurbeheerder en de vervoerder. Er ontbreekt nog een belangrijke medespeler in dit samenspel van verantwoordelijkheden rondom treinritten, te weten de IVW. De IVW heeft ook de slijptrein in kwestie na een toelatingskeuring voorzien van een inzetcertificaat. Het toelaten van het materieel op het spoor geschiedt onder auspiciën van de IVW, en niet door de beheerder. De beheerder is rechtens gehouden om materieel dat door IVW is voorzien van een inzetcertificaat op haar spoor toe te laten. De IVW onderzoekt of een spoorvoertuig op een veilige wijze ingezet kan worden, de spoorwegonderneming moet in zijn veiligheidssysteem opnemen op welke wijze bijzondere risico's geadresseerd worden, hetgeen ook door de IVW middels het veiligheidsattest wordt gecontroleerd. ProRail stelt als infrabeheerder de benodigde capaciteit ter beschikking en zorgt voor de veilige berijdbaarheid van het spoor, waarop eveneens door de IVW toezicht wordt gehouden. Het is een gedeelde verantwoordelijkheid van verschillende partijen – breder belegd dan alleen bij de infrastructuurbeheerder en vervoerder – om treinritten veilig te laten verlopen.</i></p> <p>Weerwoord: Zie hetgeen in het weerwoord op reactie 41 is opgemerkt over de verantwoordelijkheidstoedeling.</p>
44	ProRail	4.1	<p><i>Omdat ProRail o.i. niet als opdrachtgever van de overbrengingsrit aangemerkt kan worden, zijn de verplichtingen die uit de arbo-wetgeving in verband met bouwwerken voortvloeien (Hoofdstuk 2, Afdeling 5 Arbobesluit) niet op haar van toepassing. De conclusie van uw Raad op p. 28 van het conceptrapport dat de werkzaamheden op dat moment bestonden uit het uitvoeren van een treinrit en dat ProRail om die reden verantwoordelijk is zowel als beheerder als in de</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p><i>hoedanigheid van opdrachtgever, kan ProRail dan ook niet volgen. Hieruit volgt ondermeer ook dat ProRail niet met uw Raad kan delen dat het aan haar was uit hoofde van een opdrachtgeversrol op grond van een aannemingsovereenkomst om een V&G plan Ontwerp op te stellen m.b.t. de overbrengingsrit. De specifieke risico's die verbonden zijn aan overbrengingsritten met slijptreinen brengen niet met zich mee dat daaruit geconcludeerd zou moeten worden dat ProRail als bouwheer verantwoordelijk voor de opname daarvan in het V & G plan Ontwerp zou zijn. Er moet eerst sprake zijn van een werkzaamheid rechtstreeks voortvloeiende uit een aannemingsovereenkomst voor het op een bouwplaats realiseren van een bouwwerk waarna pas een verplichting voor de opdrachtgever ontstaat om een V&G plan Ontwerp op te stellen. Zo is een opdrachtgever van een aannemer ook niet gehouden om in zijn V&G-plan Ontwerp voor een betonnen bouwwerk aandacht te besteden aan de bijzondere risico's die voortvloeien uit het rijden met betonmixers die zich op de openbare weg vanaf de betoncentrale naar het bouwterrein verplaatsen. Enkel het verkeer op het bouwterrein behoeft in dit voorbeeld de aandacht van de opdrachtgever in zijn V&G-plan Ontwerp. De specifieke risico's van het rijden met werktreinen op in dienst zijnd spoor, zoals het ontbreken van ATB-bewaking, het meerijden, het piloteren en de wegbekendheid op nevenlijnen zijn aspecten waarvan verwacht mocht worden dat deze in de bedrijfsvergunning dan wel veiligheidsattest van de spoorwegonderneming geadresseerd worden.</i></p> <p>Weerwoord: De Raad is het met ProRail eens dat bij treinritten over in dienst zijnd spoor de bewuste vervoerder verantwoordelijkheid draagt voor de beheersing van de veiligheidsrisico's. De Raad is echter - zoals in het weerwoord op reactie 41 is toegelicht - van mening dat ProRail daar tevens verantwoordelijk voor is. In het verlengde daarvan is de Raad van mening dat de overbrengingsritten in het V&G-plan moeten worden behandeld. Hierbij tekent de Raad aan dat de Arbeidsinspectie in zijn commentaar (zie reactie 42) heeft aangegeven het opmerkelijk te vinden dat ProRail de overbrengingsritten niet heeft opgenomen in het V&G-plan en dat geen van de partijen daaromtrent heeft ingegrepen.</p>
45	ProRail	5.2.2	<p><i>Het is ProRail niet duidelijk op basis waarvan de Raad concludeert dat er mogelijk sprake was van inattentional blindness (iets over het hoofd zien omdat men naar iets anders op zoek is). Op pagina 14 staat namelijk dat de machinist gedurende een halve minuut zijn hoofd heeft afgewend van het spoorgedeelte voor de trein. Hieruit zou men kunnen concluderen dat de machinist op dat moment niet op zoek was naar een snelheidsverlagingsbord buiten. ProRail verneemt hierover graag de mening van de Raad.</i></p> <p>Weerwoord: De door de machinist afgelegde verklaringen komen er op neer dat hij, mede vanwege de verwachting die hij op grond van de beeldinstructie had, op zoek was naar snelheidsverminderingborden in plaats van een keperbaak. Dat wordt niet weggenomen door het feit dat hij gedurende zekere periode afgeleid is geweest door het raadplegen van de documentatie en overleg met de slijptreinmedewerker. Verder ontkent de machinist - zie ook reactie 40 - dat zijn hoofd gedurende ongeveer een halve minuut afgewend is geweest; dat zou hooguit enkele seconden het geval zijn geweest.</p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
46	ProRail	5.2.2	<p><i>ProRail mist het referentiekader op basis waarvan de OvV tot de conclusie komt dat het keperbaak "kortstondig" zichtbaar was. Als men ervan uitgaat dat het eerste, overigens reflecterende, bord in een landelijke omgeving op 100 meter zichtbaar is, heeft men bij de 3 keperbaakborden (die om de 70 meter geplaatst zijn) 240 meter om het bord te zien. Bij een snelheid van 100 km/h komt dat overeen met 8,64 seconden. Dit is weliswaar minder dan de in het conceptrapport genoemde tien seconden, maar ProRail acht zo'n waarnemingsperiode niet ongebruikelijk klein voor het besturen van een voertuig met die snelheid. ProRail wil de Raad daarom vragen de kwalificatie "kortstondig" nader te onderbouwen of te heroverwegen.</i></p> <p>Weerwoord: De kwalificatie 'kortstondig en slecht zichtbaar' slaat op het feit dat een onverlicht keperbaak bij nadering tijdens duisternis aanmerkelijk korter en minder opvallend zichtbaar is dan een lichtsein. Bij een nadering met ca. 95 km/uur (zoals in onderhavig geval) is een lichtsein meerdere tientallen seconden en een keperbaak minder dan tien seconden zichtbaar.</p>
47	ProRail	5.2.2	<p><i>ProRail vraagt zich af op basis waarvan de OvV tot de conclusie komt dat de machinist zijn treinpositie moeilijk kon bepalen. Het volgende is van belang: 1) Op pagina 14 staat dat de machinist wist dat er een snelheidsverlagingsbord zou komen na het passeren van de overweg Kooijweg. Hij meende de overweg te herkennen. Hieruit maakt ProRail op dat de machinist wel wist waar hij was. 2) Op dezelfde pagina staat ook dat de machinist zijn snelheid continueerde op 95 km/h. Het continueren van een dergelijke hoge snelheid komt volgens ons niet overeen met het feit dat de machinist niet wist waar hij was. ProRail zou dan verwachten dat de machinist aan de veilige kant zou zijn gaan zitten en de snelheid van zijn trein had verlaagd. 3) Op basis waarvan concludeert de Raad dat de aanwezige en leesbare hectometer- en kilometerbordjes ontoereikend waren om de treinpositie te bepalen?</i></p> <p>Weerwoord: 1) De machinist wist ongeveer waar hij was en verwachtte daar een snelheidsverlagingsbord. Toen hij dat bord niet aantroef is hij in verwarring gebracht. De machinist heeft verklaard dat hij op dat moment dacht bij de voorafgaande overweg te zijn. 2) De machinist heeft verklaard op zoek te zijn geweest naar het snelheidsverlagingsbord. Op grond van het nog niet signaleren van dat bord is het op zich niet onlogisch de snelheid te handhaven. 3) Zoals in Bijlage 3 'Technisch Onderzoek' is toegelicht is kort na het ongeval vastgesteld dat het bordje bij km 49,5 ca. 45 graden was gedraaid (waardoor het vanuit de cabine slecht afgelezen kon worden), terwijl het bordje bij km 50,0 niet afgelezen kon worden omdat het 90 graden gedraaid was.</p>
48	ProRail	5.2.3	<p><i>ProRail wil de Raad vragen de deelconclusie m.b.t. keperbaak te heroverwegen op basis van de eerder gemaakte opmerkingen over paragrafen 5.2.1 en 5.2.2. Bij de deelconclusies staat bovendien dat het keperbaak, behalve kortstondig, ook slecht zichtbaar was. ProRail mist de onderbouwing hiervan en herkent zich niet in deze kwalificatie.</i></p> <p>Weerwoord: Zie het weerwoord op de reacties 40 en 46.</p>
49	ProRail	5.3.3	<p><i>ProRail mist een onderbouwing van de deelconclusie dat fouten in</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p><i>tekeningen en wijzigingen van werkplannen vaker voorkomen.</i></p> <p>Weerwoord: De tijdens het onderzoek door ProRail verstrekte informatie komt er op neer, dat ProRail naar aanleiding van het ongeval bij Stavoren zelf heeft onderzocht of de geconstateerde tekeningfout een incident betrof ofwel dat dergelijke fouten vaker voorkwamen. Dat laatste bleek het geval te zijn. In diverse interviews met medewerkers van Speno, BAM Rail, Spoorflex (waaronder de betrokken machinist) is aangegeven dat 'afwijken van het werkplan' vaak voorkwam. De gesignaleerde gang van zaken is overigens ook bevestigd in een interview met een medewerker van ProRail.</p>
50	ProRail	5.4.1	<p><i>De opmerking van uw Raad dat de situatie ten aanzien van de verantwoordelijkheden rondom de overbrengingsrit anders zou zijn als voor de toevoer van mens en materieel gewone treinen gebruikt zouden worden kan ProRail niet volgen. Deze situatie is niet anders in de zin dat het dan ook om spoorvoertuigen gaat waarvoor door de spoorwegonderneming capaciteit is verkregen van de infrabeheerder waarmee zij een toegangsovereenkomst hebben gesloten. In de wetgeving is derhalve geen onderscheid gemaakt tussen spoorwegondernemingen die passagiers-, goederen- of werktreinen inzetten. ProRail kan dan ook niet volgen waarom uw Raad dit onderscheid op p.39 van het conceptrapport wel aanbrengt. Enkel het verschil in risicoprofiel van het spoorvoertuig kan dit onderscheid volgens ProRail niet rechtvaardigen. Het is immers aan de spoorwegonderneming om in hun bedrijfsvergunning en veiligheidsattest op deze specifieke risico's in te gaan. Niet ieder spoorvoertuig kent hetzelfde risicoprofiel, maar dit kan geen reden zijn om de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen infrabeheerder en spoorwegonderneming te herschikken op een wijze waarin de wetgever niet heeft voorzien. De bedoeling van de Spoorwegwet en de daarachter liggende EU-regelgeving is juist om eisen aan spoorvoertuigen en personeel zoveel mogelijk te uniformeren, daarbij past het o.i. niet dat de beheerder, buiten de wetgever om, via de band van de toegangsovereenkomst aanvullende eisen gaat stellen.</i></p> <p>Weerwoord: Reguliere treinritten van goederen- of reizigerstreinen vinden ook plaats zonder dat daarmee een onderhoudsmachine of het daarbij horende personeel wordt vervoerd. Een treinrit van een zelfstandig rijdende onderhoudsmachine (als bij Stavoren aan de orde was) houdt daarentegen rechtstreeks verband met de betreffende baanwerkzaamheden. Dat geeft de opdrachtgever van die werkzaamheden (in casu ProRail) extra mogelijkheden tot beïnvloeding van de risicobeheersing tijdens die ritten. Zie verder ook hetgeen bij reactie 41 is opgemerkt over de verantwoordelijkheidstoedeling.</p>
51	ProRail	5.5.1	<p><i>De OVV stelt dat een keperbaak een ongebruikelijk sein is en een ondersteunend sein bij een lichtsein is. ProRail deelt deze conclusie niet. Een keperbaken is een sein dat in bijlage 4 van de regeling spoorverkeer is opgenomen. Dit sein gebiedt de machinist de snelheid te begrenzen tot 40 km/h en afhankelijk van zicht en bestemming met een zodanige snelheid verder te rijden om voor het eerst volgende sein, dat stoppen gebiedt, te kunnen stoppen. Uit het gegeven dat sein 249a in hoofdstuk 3 van bijlage 4 van de regeling Spoorverkeer met de titel "Aanvullende seinen bij lichtseinen" is opgenomen mag niet de conclusie getrokken worden dat sein 249a altijd een vooraankondiging</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p>van een lichtsein moet zijn. De in de titel van een hoofdstuk genoemde eigenschap impliceert niet dat de gevolgde opsomming enkel en alleen aan die eigenschap moet voldoen. In dit geval was het keperbaak de aankondiging van een afsluitbord (sein 513) dat op het stootblok was bevestigd. Zie bijvoorbeeld de toelichting bij de bakens 249, 251 en 251 a/II waarin expliciet verwezen wordt naar lichtseinen, voorseinen of P-seinen (die alle lichtseinen zijn) terwijl in de toelichting bij sein 249a enkel gerept wordt van een sein dat stoppen gebiedt. Een dergelijk sein kan ook een bord zijn. De keperbaak geeft verder volgens ProRail een duidelijke opdracht aan de machinist. Ook voldoet de situatie te Stavoren aan de interne ProRail procedures die eisen stellen aan zichtbaarheid en remwegafstanden.</p> <p>Weerwoord/verwerking: In de regelgeving is - zoals ook in het rapport opgenomen - inderdaad niet expliciet c.q. helder aangegeven in welke situaties een keperbaak mag worden toegepast. Om die reden meent de Raad zich niet te moeten mengen in de discussie over de vraag of de toepassing van het keperbaak bij Stavoren juridisch gezien wel of niet aan de wet- en regelgeving voldeed. De Raad is echter wel van mening, dat er met het oog op de veiligheid bij Stavoren een lichtsein in plaats van (of in combinatie met) een keperbaak hoorde te staan. Daarbij tekent de Raad aan dat de plaatsing van (of combinatie met) een lichtsein ook, zoals in bijlage 6 is toegelicht, vanuit historisch perspectief voor de hand had gelegen. Het vorenstaande is in de tekst nader toegelicht.</p>
52	ProRail	5.5.1	<p>Zie eerder gemaakte opmerkingen over paragrafen 5.2.2 , 5.2.3 en 5.5.1 in verband met kortstondige en slechte zichtbaarheid van het keperbaak.</p> <p>Weerwoord: Zie het weerwoord op reactie 46.</p>
53	ProRail	5.5.3	<p>ProRail kan uw Raad niet volgen in haar stelling dat ProRail invloed had kunnen en moeten uitoefenen ten aanzien van het rijden met een piloterende machinist. Het rijden met een piloterende machinist is wettelijk toegestaan. ProRail is als beheerder niet in de positie om aan een spoorwegonderneming bovenwettelijke eisen ten aanzien van de bediening van toegelaten materieel op te leggen. De bedoeling van de Spoorwegwet en de daarachter liggende EU-regelgeving is juist om eisen aan spoorvoertuigen en personeel zoveel mogelijk te uniformeren, daarbij past het niet dat de beheerder, buiten de wetgever om, via de band van de toegangsovereenkomst aanvullende eisen gaat stellen. Ten aanzien van de overbrengingsrit was er geen sprake van een contractuele relatie waaruit de mogelijkheid om deze aanwijzing te geven zou kunnen voortvloeien. De reden waarom er in dit specifieke geval piloterend gereden moest worden, was gelegen in het feit dat de verzekeraar van Speno geen toestemming gaf voor het laten rijden van de slijptrein door een BAM machinist. Deze omstandigheid ligt in de invloedssfeer van Speno, althans niet in de invloedssfeer van ProRail.</p> <p>Weerwoord: Zie hetgeen bij het weerwoord op de reacties 41 en 50 is opgemerkt over de verantwoordelijkheidstoedeling.</p>
54	ProRail	5.5.6	<p>M.b.t. het afwijken van werkplan in Stavoren acht ProRail het volgende van belang:</p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p><i>a) M.b.t. treindienstleiders: De escalatieprocedure moet, volgens bedrijfsvoorschriften van ProRail, slechts worden gevolgd indien de aard van de werkzaamheden, de werkplekbeveiligingsklasse, de exacte aanduiding van de werkplek of de aard van de veiligheidsmaatregelen van de LWB wijzigen. De beoordeling van de treindienstleider in Stavoren, dat op deze punten geen wijziging heeft plaatsgevonden, kan niet als onjuist of onlogisch worden beoordeeld.</i></p> <p><i>b) M.b.t. aannemer: Er was volgens ProRail in Stavoren geen sprake van druk van het halen van productie. Er was meer dan voldoende tijd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Zo blijkt uit het interne incidentonderzoek (paragraaf 3.3) door ProRail dat van de in totaal 6,5 uur durende buitendienststelling maar 2,75 uur nodig en gepland waren voor het uitvoeren van de slijpwerkzaamheden op het baanvak Leeuwarden – Stavoren. Tot slot is vanuit het interne ProRail incidentonderzoek (paragraaf 2.2 en 3.3) als de reden van wijziging van de volgorde van werkzaamheden het niet aanwezig zijn van de juiste werkplekbeveiligingsschakelaar gebleken. Ook hieruit blijkt dat het halen van productie geen issue is geweest.</i></p> <p><i>ProRail zou graag zien dat in het onderzoeksrapport niet de suggestie wordt gewekt dat m.b.t. het afwijken van werkplan in Stavoren (a) de treindienstleider niet kritisch is geweest en (b) de aannemer onder druk is gezet.</i></p> <p>Weerwoord/verwerking:</p> <p>a) De escalatieprocedure in de bedrijfsvoorschriften van ProRail heeft inderdaad alleen betrekking op het wijzigen van een WBI en daarvan was bij onderhavige overbrengingsrit geen sprake. Op dit punt is de tekst aangepast.</p> <p>b) Als reden voor het veelvuldig wijzigen van de werkplannen (zie weerwoord op reactie 55) is door BAM Rail en Speno aangegeven dan anders de door ProRail verlangde productie niet haalbaar was. Zie in dit verband ook reactie 12 van BAM Rail. De Raad ziet echter inderdaad geen reden om te stellen dat een dergelijke tijdsdruk speelde bij onderhavige overbrengingsrit naar Stavoren.</p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
55	ProRail	5.5.6	<p><i>Volgens de Raad constateert ProRail dat in de loop der jaren bij het werken aan het spoor een gewoonte is ontstaan om tijdens de uitvoering van werkzaamheden af te wijken van de werkplannen en dat daarbij de voorgeschreven escalatieprocedure vaak niet wordt toegepast. Voor slijpwerkzaamheden zou zelfs het afwijken van WBI als optie worden meegegeven om de productie te halen. ProRail herkent zich niet in deze constatering en wil graag weten waarop de Raad zich baseert. De constatering van de Raad dat ProRail eigen veiligheidsvoorschriften ondergeschikt maakte aan andere belangen zoals het halen van productie roept bij ProRail vraagtekens op. Conclusie 3. b) (g) van de Raad, dat niet is bewerkstelligd dat de voorgeschreven escalatieprocedure werd gevolgd bij het afwijken van werkplannen acht ProRail niet opportuun.</i></p> <p>Weerwoord/verwerking: In diverse interviews met medewerkers van Speno, BAM Rail en Spoorflex (waaronder de betrokken machinist) is aangegeven dat 'afwijken van het werkplan' vaak voorkwam. De gesignaleerde gang van zaken is overigens bevestigd in een interview met een medewerker van ProRail. Het afwijken/aanpassen had inderdaad betrekking op de werkplannen en niet op de WBI. Op dit punt is de tekst aangepast.</p>
56	ProRail	5.5.6	<p><i>De OvV geeft aan dat het rijden met de gevulde watertanks in strijd was met het inzetcertificaat. Vervolgens wordt aangegeven dat dit buiten beschouwing is gelaten omdat dit geen wezenlijke rol heeft gespeeld bij het ontstaan of de toedracht van het ongeval. Volgens ProRail was het wel toegestaan om vanuit het inzetcertificaat met gevulde watertanks te rijden maar had de trein maximaal 80 km/h mogen rijden. ProRail is van mening dat bij een lagere snelheid de impact van de botsing minder groot was geweest. Tevens verlengt deze snelheid van 80 km/h de zichttijd op de bakens van 8,64 seconden (bij 100km/uur) naar 10,8 seconden. ProRail wil de Raad in overweging geven hierover alsnog een passage in het rapport op te nemen.</i></p> <p>Weerwoord: De Raad bestrijdt niet dat de botsingssnelheid lager en de zichtbaarheidsperiode van het keperbaak langer zou zijn geweest als de snelheid van de slijptrein 80 km/uur in plaats van ca. 95 km/uur had bedragen. De Raad acht het echter niet waarschijnlijk dat bij 80 km/uur het keperbaak wel zou zijn opgemerkt c.q. als zodanig zou zijn onderkend en/of in dat geval het ongeval tot wezenlijk minder schade zou hebben geleid.</p>
57	ProRail	5.5.7	<p><i>De deelconclusie dat een lichtsein had moeten worden toegepast i.p.v. een keperbaak lijkt niet consistent met de op pagina 41 gemaakte opmerkingen dat de regelgeving niet duidelijk is over de toepassing van het keperbaak.</i></p> <p>Weerwoord: Zie het weerwoord op reactie 51.</p>
58	ProRail	5.7.2	<p><i>De afspraken op het gebied van veiligheid tussen ProRail, Speno en BAM Rail hadden enkel betrekking op de slijpwerkzaamheden als zodanig. Dit is ook vanzelfsprekend, nu de overbrengingsritten geen rol speelden in de contractuele relatie tussen ProRail en de andere ondernemingen. De relatie tussen ProRail en BAM Rail/Speno voor wat betreft de overbrengingsritten wordt immers beheerst door de</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p><i>toegangsovereenkomst met BAM Rail, en niet door de (raam)overeenkomst spoorlijpen.</i></p> <p>Weerwoord: Zie hetgeen bij het weerwoord op reactie 41 is opgemerkt over de verantwoordelijkheidstoedeling.</p>
59	ProRail	5.7.4	<p><i>Dat de overbrengingsritten een 'witte vlek' vormden, komt volgens ProRail niet overeen met het uitgangspunt dat het spoorverkeer – inclusief overbrengingsritten – en de veiligheid daarvan wordt geborgd door de regelgeving en verantwoordelijkheden zoals die belegd zijn op basis van de Spoorwegwet. Door uw Raad wordt gesteld dat BAM Rail niet in de positie was om zelfstandig te beslissen over het inbouwen van ATB-NG in slijptreinen, het rijden met lagere snelheid dan wel het gesleept vervoeren van de slijptrein. Wat hier ook van zij – het komt ProRail voor dat BAM Rail hier wel degelijk op zou kunnen sturen – dit betekent niet dat de spoorwegonderneming om die reden niet verantwoordelijk gehouden kan worden voor het veilig rijden met materieel dat door haar ingezet wordt.</i></p> <p>Weerwoord: De term 'witte vlek' slaat niet op de regelgeving zelf of de daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheidstoedeling, maar op de invulling die de partijen daaraan hebben gegeven wat betreft de onderlinge afspraken, certificering en controle. Zie verder ook hetgeen is opgemerkt bij het weerwoord op resp. reactie 41 (over de verantwoordelijkheidstoedeling) en reactie 60 (over de ProRail-opstelling ten aanzien van aanvullende beheersmaatregelen).</p>
60	ProRail	5.7.4	<p><i>Spoorflex en BAM Rail zouden er niet in geslaagd zijn om ProRail en/of Speno te overtuigen om aanvullende beheersmaatregelen te nemen ten aanzien van ATB-NG. Het is ProRail niet bekend welke pogingen hiertoe zijn ondernomen.</i></p> <p>Weerwoord: In interviews met medewerkers van BAM Rail (3) en Spoorflex (2) is aangegeven dat door die bedrijven het ontbreken van ATB-bewaking op baanvakken met ATB-NG meerdere keren aan de orde is gesteld. Over dit onderwerp is onder andere vanuit BAM Rail overleg / correspondentie gevoerd met IVW. Vanuit beide bedrijven is aangegeven dat men zich in dit verband niet gesteund voelde door ProRail en Speno. Daarbij is vanuit BAM Rail aangetekend dat er binnen de overlegstructuur van het slijpproject onvoldoende gelegenheid was om veiligheidsproblemen bespreekbaar te maken c.q. gezamenlijk aan te pakken. BAM Rail heeft zich overigens ook in zijn inzagereactie uitgelaten over dit onderwerp (zie reactie 15).</p>
61	ProRail	6	<p><i>ProRail vraagt de Raad de conclusies te heroverwegen o.b.v. eerder gemaakte opmerkingen.</i></p> <p>Weerwoord: Zie het weerwoord op de betreffende reacties.</p>
62	ProRail	Bijlage 5	<p><i>ATB-EG voorkomt geen STS-passages maar is bedacht om de 'handelsbekwaamheid van de machinist' vast te stellen. ATB-EG is juist gericht op continue snelheidsbewaking in tegenstelling tot de buitenlandse generatiegenoten (Krokodil, PZB) die wel bedoeld zijn om STS-passages te voorkomen.</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p>Weerwoord: Deze reactie komt overeen met hetgeen in bijlage 5 is beschreven.</p>
63	SPENO	2.2.2	<p><i>Speno merkt op dat de vermelding ter zake van de beschikbare opstelplaatsen en bijgevolg overbrengritten geen volledig en accuraat beeld geeft van de situatie. Conform afspraak behoort Speno de beschikking te hebben over 6 opstelplaatsen. Er waren echter maar 3 opstelplaatsen beschikbaar, en inmiddels zijn dat er 4. Hierdoor zijn de overbrengritten aldus langer dan voorzien.</i></p> <p>Weerwoord: De Raad heeft kennisgenomen van de uitbreiding van het aantal opstelplaatsen tot vier.</p>
64	SPENO	2.2.4	<p><i>De feitelijke beschrijving van wat voorafging aan het ongeval in de cabine wordt door Speno uitdrukkelijk betwist. Uit eigen wetenschap c.q. de verklaringen wat dat betreft van de Speno medewerkers die tijdens de rit aanwezig waren in de slijptrein blijkt een andere toedracht, althans niet dat een en ander zou zijn verlopen zoals in het rapport staat beschreven. Zie voornamelijk de opmerkingen / toevoegingen hieronder (reactie 91), die op deze plaats als ingelast (en herhaald) beschouwd moeten worden. Speno wijst in dit kader tevens op de processen-verbaal van verhoor bij de politie van de Speno medewerkers, waarin over de feitelijke toedracht is verklaard.</i></p> <p>Weerwoord: De beschrijving van de gang van zaken in de cabine is gebaseerd op de gesprekken die kort na het ongeval ter plaatse met de betrokkenen (waaronder de Speno-medewerkers) zijn gevoerd, alsmede de interviews met de machinist en de LWB. De essentie van het commentaar (zie ook reactie 67) dat er naar het oordeel van Speno bij het overleg tussen de machinist en de slijpmedewerker geen sprake was van communicatieproblemen c.q. afleiding van de machinist. Zie in dit verband het weerwoord op reactie 67.</p>
65	SPENO	2.2.4	<p><i>Er wordt niet vermeld dat de piloterende machinist instrueerde dat er doorgereden werd tot een laatste (eind)station, die zich zou bevinden na de locatie waar de slijpwerkzaamheden zouden aanvangen. Dan zou terug gereden worden. Dat station was er echter niet. Het spoor eindigde. Dit onderstreept gebrek aan baanvakkennis, althans een (menselijke) vergissing van de piloterende machinist. Deze relevante feitelijke omstandigheid blijkt uit de politieverklaring van de in de cabine aanwezige Speno medewerker, en ook uit de verklaring van de Speno medewerker die zich achterin de trein bevond en navraag deed via de intercom nadat hij op enig moment bij een overweg (seinende) collega's langs het spoor waarnam en vermoedde dat dat het eindpunt kon zijn.</i></p> <p>Weerwoord: Het laatste station was Stavoren. Dat station ligt inderdaad na de locatie waar de slijpwerkzaamheden zouden moeten aanvangen. Dit is ook zo in de tekst verwoord.</p>
66	SPENO	5.2.1	<p><i>Onder het kopje 'seinopvolging door machinist' mist Speno vermelding van het onbelicht zijn van de keperbaak, althans dat dit sein een aanvullende functie heeft bij een lichtsein, en veelal in die zin wordt geplaatst, wat ontbrak. Dit is immers een belangrijke omstandigheid. (Zie ook verder hoofdstuk 5.5.1)</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p>Weerwoord: De genoemde onderwerpen zijn behandeld onder 5.2.2 en 5.5.1.</p>
67	SPENO	5.2.2	<p><i>Bij een verklaring voor het niet opvolgen van het seinsysteem door de machinist spelen volgens het rapport vijf zaken een rol. In het bijzonder gaat het Speno om de omstandigheid dat de machinist in de betreffende periode was afgeleid van zijn rijtaak, en meer in het bijzonder om de verklaring die daarvoor wordt gegeven, zoals vermeld onder 'meerijden in de cabine' en 'communicatieproblemen door verschillende talen'.</i></p> <p><i>- 'meerijden in de cabine: ...Terwijl de slijptrein de ongevalplaats naderde, ontstond er in de voorste cabine overleg tussen de medewerker en de machinist. In verband daarmee raadpleegde de machinist tevens documentatie. De machinist heeft verklaard dat deze derde persoon (die achter hem zat) vragen stelde en dat hij hem bij de beantwoording daarvan heeft aangekeken, waardoor hij tijdelijk geen zicht had op de spoorgedeelte voor de trein.'</i></p> <p><i>- 'communicatieproblemen door verschillende talen: Doordat de Italiaanse slijptreinmedewerkers geen Nederlands en beperkt Engels en Duits spraken, moest de Nederlandse machinist in een vreemde taal met hen spreken en tevens voortdurend controleren of het besprokene goed begrepen werd. Dit leidde tot mentale belasting van de machinist en minder aandacht voor seinen.' Deze constatering in het rapport suggereren – geheel ten onrechte - dat het ongeval door de aanwezigheid in de cabine en taalproblemen van de Speno medewerkers zou zijn veroorzaakt, althans dat dat (ook twee van) de achterliggende factoren van het ongeval zijn. Mede uit eigen wetenschap ontkent Speno deze constatering uitdrukkelijk; Aan de hand van de (politie)verklaringen van de in de betreffende slijptrein aanwezige Speno medewerkers blijkt namelijk dat het onjuist (vermeld) is. Volgens de Speno medewerker die tijdens de betreffende rit de trein bediende was de communicatie tussen hem en de machinist in de Duitse taal goed en helder. Ook de andere slijptreinmedewerker, die aanwezig was achterin in de (kleine) cabine, heeft verklaard dat de communicatie goed verliep, dat ze elkaar allemaal goed begrepen en dat alles goed hoorbaar is geweest en goed is verlopen. Het verdient in dit opzicht uitdrukkelijke vermelding dat de werktuigbedienaar de slijptrein al de tijd recht door heeft bestuurd. Speno wenst toegelicht te zien dat het in de communicatie mede daarom gaat om beperkte instructies, vooral ter zake van de aan te houden snelheid en zo nodig om te remmen. Ook zijn er instructiebladen ter zake van de communicatie opgesteld en beschikbaar gesteld aan het personeel. Tevens was er volgens de aanwezige Speno medewerkers geen sprake van een discussie of afleiding bij het naderen van de ongevalplaats. Het gezichtsvermogen van de piloterende machinist was goed.</i></p> <p>Weerwoord: De essentie van het betreffende tekstdeel is, dat de (Nederlandse) machinist extra mentaal werd belast doordat hij gebruik moest maken van de Engelse en Duitse taal en dat die extra mentale belasting ten koste ging van de aandacht die hij aan de seinen kon schenken. Bij nader inzien is in de alineatitel de term 'communicatieproblemen' vervangen door 'gebruik verschillende talen'.</p>
68	SPENO	Algemeen	<p><i>In het rapport wordt in de ogen van Speno onvoldoende blijk gegeven van het onderscheid tussen de Italiaanse slijptreinbedienaar (in dienst van Speno) de Nederlandse piloterende machinist (door BAM ingehuurd bij Spoorflex), op aanwijzing van en onder wiens verantwoordelijkheid de voertuigbedienaar de trein slechts bedient. Speno staat voor dat dit</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p><i>onderscheid nadrukkelijk(er) en consequent tot uiting komt, om iedere mogelijke onduidelijkheid of verwarring uit te sluiten. Bijvoorbeeld door gebruik van de aanduiding: 'piloterende machinist'.</i></p> <p>Weerwoord: Er is consequent onderscheid gemaakt in voertuigbedienaar en machinist. De toevoeging 'piloterend' is weggelaten in verband met de leesbaarheid.</p>
69	SPENO	5.2.2	<p><i>Duidelijkheidshalve dient onder 'Compenserende maatregelen niet expliciet voorgeschreven en/of afgedwongen' toegevoegd te worden dat alles in technische zin in orde was en in overeenstemming met de toepasselijk wet- en regelgeving was. Immers volgens het IVW dienen alle (zelfstandige rijdende) onderhoudsmachines voorzien te zijn van een ATB-E, wat ook het geval was. Daarbij is wat Speno betreft vermeldenswaardig dat de ATB-E is aangeschaft op instructie van IWW een paar (ca. 2) jaar terug; IVW had toen niet ATB-NG voorgeschreven (zie ook hoofdstuk 5.6.3 op pagina 47, laatste bullit). Inmiddels zijn er een aantal baanvakken waar Speno met de ATB-E niet, althans niet meer zonder locomotief mag rijden, omdat daarop de ATB-E niet werkt. Dit is mede het gevolg van de gewijzigde omgang met omschakelsecties door ProRail.</i></p> <p>Weerwoord: De voorgestelde toevoeging acht de Raad niet nodig.</p>
70	SPENO	5.4.1	<p><i>In het rapport komt niet, althans onvoldoende (duidelijk), tot uitdrukking dat Speno de veiligheid op het spoor in zijn algemeenheid, en in het bijzonder bij spoorlijpwerkzaamheden, onderschrijft en daaraan ook – in haar contractuele relaties – de nodige aandacht heeft besteed en concrete afspraken heeft gemaakt. Binnen de contractuele relatie Speno–BAM is de verantwoordelijk en aansprakelijk voor naleving van de wettelijke (veiligheids)voorschriften en de algehele spoorwegveiligheid tijdens de werkzaamheden neergelegd bij BAM. Iedere partij heeft eigen verantwoordelijkheden / taken. Dit mede omwille van de (spoorweg)veiligheid. Speno legt zich toe op haar specialisme, namelijk de slijpwerkzaamheden; Speno beschikt over (spoorstaaf)slijptreinen en heeft gespecialiseerd personeel in dienst voor de bediening ervan. Nationaal georiënteerde aangelegenheden, onder meer infrastructuur/vervoersprocessen, en met name ook de nationale (veiligheids)vereisten worden overgelaten aan lokale contractspartijen met wie zij samenwerkt. Speno opereert immers wereldwijd en de omstandigheden en (veiligheids)eisen kunnen lokaal afwijkend zijn. Wat dat betreft is Speno afhankelijk van de partijen (: spoorwegondernemingen) met wie zij in het betreffende land samen werkt. In Nederland ligt wat dat betreft de expertise bij BAM. Speno werkt uitsluitend met BAM, die als kwalitatief sterke partner beschouwd dient te worden, met de benodigde kennis en certificaten. De taken op gebied van veiligheidsmanagement zijn aan BAM uitbesteed en maatregelen worden, in overleg met Speno, door BAM geïmplementeerd. Deze weloverwogen organisatorische keuze voor een lokaal kwalitatief geschikte partner aan wie het veiligheidsmanagement is uitbesteed, is onvoldoende belicht in het rapport; Hoewel het wat Speno betreft bedoeld en afdoende is om te voldoen aan de aan haar toebedeelde zorgplicht. Gezondheids- en veiligheidsmanagement dat eigen materieel/materiaal en het daadwerkelijke (slijp)proces aangaat, houdt Speno in eigen hand. Speno verwijst ook naar het verslag van het interview van 9 december 2010, waarin zij hierover al uitgebreid</i></p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p>heeft verklaard.</p> <p>Weerwoord: Zowel het feit dat als de reden waarom Speno het organiseren en uitvoeren van de overbrengingsritten van de slijptreinen aan BAM Rail heeft uitbesteed, is in het rapport beschreven. De Raad wijst er echter op dat die uitbesteding weliswaar betekent dat BAM Rail verantwoordelijkheid draagt voor de risicobeheersing tijdens die ritten, maar dat die uitbesteding anderzijds niet wegneemt dat Speno daar (als hoofdaannemer) ook verantwoordelijk voor blijft.</p>
71	SPENO	5.6.1	<p><i>Speno meent dat teveel nadruk is gelegd op eerdere ongevallen waarbij Speno is betrokken, in het bijzonder het incident in Zwolle. Hoewel zich meer zogenaamde STS-gerelateerde ongevallen hebben voorgedaan, althans ongevallen waarbij factoren zouden spelen die bij het ongeval in Stavoren ook speelden, worden uitsluitend incidenten genoemd waarbij Speno betrokken was. Daarmee lijkt (onbedoeld) een vals beeld te worden gecreëerd. Het wekt wat Speno betreft de indruk dat de oorzaak van het ongeval in Stavoren, zo ook bij eerder ongevallen bij Speno ligt. Speno bestrijdt bovendien dat die eerdere ongevallen vergelijkbaar zijn, en op vergelijkbare wijze zijn onderzocht, zodat de in het rapport gemaakte vergelijking alleen daarom al mank gaat. Speno verzet zich kortom tegen de gemaakte opsomming van 'vergelijkbare (bijna) ongevallen' en de daaraan verbonden (deel)conclusies. Speno staat een evenwichtigere voorstelling van zaken voor.</i></p> <p>Weerwoord: Het overzicht van de vergelijkbare voorvallen is in dit rapport bewust beperkt tot voorvallen met zelfstandig rijdende onderhoudsmachines, waarbij sprake was van een STS-passage die zich heeft voorgedaan tijdens een overbrengingsrit over in dienst zijnd spoor. In andere onderzoeken/rapporten van de Raad wordt de STS-problematiek in breder verband behandeld.</p>
72	SPENO	5.6.2.	<p><i>Volgens de slijptreinmedewerker die in de cabine meereed was sprake van een schrikreactie van de piloterende machinist bij benadering van het de ongevalplaats. Hij heeft waargenomen dat de piloterende machinist niet zelf remde via de noodrem maar zijn collega, de slijptreinbedienaar, de noodrem in werking stelde. De piloterende machinist begaf zich op dat moment al aan de achterkant van de cabine. Dat is eveneens de verklaring van de slijptreinbedienaar. Onduidelijk is de bron van de in het rapport opgenomen stellingen. Op dat punt wenst Speno voldoende transparantie en verduidelijking in het rapport. Met name verwijst Speno naar de politieverhoren waarin de Speno medewerkers het nodige over de feitelijke toedracht hebben verklaard. In ieder geval worden de voorgenoemde zaken in het rapport ten onrechte als vaststaande feiten gepresenteerd. De passages zijn wat Speno betreft suggestief, althans niet (genoegzaam) feitelijk onderbouwd. Ze behoeven om die reden aanpassing, althans Speno verlangt in het rapport dienaangaande een passende nuancering. Bovendien dienen verderop in het rapport dan ook geen communicatieproblemen aangenomen te worden. Daartoe is geen / onvoldoende grond. Zie bijvoorbeeld onder 5.6.2. op pag. 47 ev. Waar staat dat communicatieproblemen niet zouden zijn opgelost.</i></p> <p>Weerwoord/verwerking: Ten aanzien van de veiligheidsproblemen bij het voorval te Halfweg heeft de Raad zich - zoals in het rapport is aangegeven - gebaseerd op</p>

Nr.	Partij	Para-graaf	Reactie en weerwoord
			<p>het betreffende IVW-rapport.</p> <p>De bij het voorval in Halfweg geconstateerde communicatieproblemen hebben zich inderdaad niet voorgedaan bij het ongeval te Stavoren. Op dit punt is de tekst aangepast.</p>
73	SPENO	5.7.4	<p><i>Ten aanzien van de risicobeheersing van overbrengritten, en meer in het algemeen (ter zake van haar contractuele verplichtingen en in het kader van haar uitbestedconstructie), mist Speno weergave in het rapport van haar standpunt dat aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en Speno de haar toegeschreven zorgplicht invult door een kwalitatief sterke partner (BAM) te kiezen ten behoeve van de uitvoering van het veiligheidsmanagement.</i></p> <p>Weerwoord: Het is de Raad bekend dat Speno van mening is aan haar wettelijke verplichtingen te hebben voldaan en - middels de uitbesteding van taken aan BAM Rail - ook voldoende invulling aan haar zorgplicht te hebben gegeven. Met name dat laatste is echter, zoals in het rapport is toegelicht, naar het oordeel van de Raad onvoldoende het geval. Zie in dit verband ook hetgeen in het weerwoord op reactie 41 is genoemd over de verantwoordelijkheden die verbonden zijn aan het opdrachtgeverschap.</p>
74	SPENO	5.7.4	<p><i>Speno betwist de bewering dat het Spoorflex en BAM Rail niet gelukt zou zijn om ProRail en/of Speno ervan te overtuigen dat op het punt van overbrengritten aanvullende beheersmaatregelen nodig waren; Daartoe hadden deze partijen zich tot Speno dienen te richten, wat niet is gebeurd. Speno verzoekt wat dat betreft ook een nadere aanduiding van de bron van deze informatie.</i></p> <p>Weerwoord: Zie het weerwoord op reactie 60.</p>
75	Ministerie SZW en AI	Bijlage 5	<p><i>[VRAAG] Men wist dat de ATB-systemen niet compatible zijn. De treinbediener en/of de piloterende machinist zouden dit moeten weten. Stond in de WBI of V&G-plan vermeld dat dit voor de situatie van de treinbediener en/of de piloterende machinist gold?</i></p> <p>Weerwoord: De machinist wist inderdaad dat het ATB-systeem op het bewuste baanvak niet compatibel was met die van de slijptrein. Hieromtrent was niets opgenomen in de WBI of het V&G-plan. Dat laatste hield - zoals in het rapport aangegeven - verband met het feit dat daarin de overbrengingsritten buiten beschouwing werden gelaten.</p>
76	Ministerie SZW en AI	Bijlage 5	<p><i>[VRAAG] Men weet dat er ATB-omschakelsecties liggen. De treinbediener en/of de piloterende machinist zouden dit moeten weten. Wisten de treinbediener en/of de piloterende machinist dat er één in dit traject lag en dus hun systeem had uitgeschakeld (stond dit in WBI of V&G-plan)?</i></p> <p>Weerwoord: De machinist was inderdaad op de hoogte van de uitschakelsecties en het feit dat daardoor geen sprake was van snelheidsbeperking. Hieromtrent was niets opgenomen in de WBI of het V&G-plan. Dat laatste hield - zoals in het rapport aangegeven - verband met het feit dat daarin de overbrengingsritten buiten beschouwing werden gelaten.</p>
77	Ministerie	6	<p><i>ProRail houdt zich als opdrachtgever blijkbaar niet bezig met het V&G-</i></p>

Nr.	Partij	Para- graaf	Reactie en weerwoord
	SZW en AI		<p><i>ontwerpplan. Daar wordt echter niets in de conclusies over gezegd.</i></p> <p>Weerwoord: ProRail heeft zich wel beziggehouden met het V&G-plan, maar heeft daarbij de overbrengingsritten buiten beschouwing gelaten. Dat laatste is verwerkt in conclusie 3.a.</p>
78	Ministerie SZW en AI	6	<p><i>Opmerkelijk is dat alle partijen die meegewerkt of gekeken hebben naar het V&G-plan, de overbrengingsritten daarin niet hebben meegenomen.</i></p> <p>Weerwoord: De Raad onderschrijft deze opmerking en dat is verwoord in het rapport.</p>
79	Ministerie SZW en AI	6	<p><i>Waarom is er nog geen RI&E wat betreft de infrastructuur (dat gaat blijkbaar nu pas gebeuren). Afwijkende borden, ontbrekende paaltjes, niet goed zichtbare seinen etc. zijn dus nog niet in beeld, ondanks zoveel STS-passages.</i></p> <p>Weerwoord: ProRail beschikt over een RI&E en daarin komt ook het tegengaan van STS-passages aan de orde. Dit aspect heeft de Raad bij dit onderzoek niet nader onderzocht.</p>