

BIJLAGE B

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT: 'SPOORWEGONGEVAL VOORSCHOTEN'

Leeswijzer: De vierde en vijfde kolom geven de reacties van de inzagepartijen weer. In de kolom 'Argumentatie/onderbouwing van de reactie' zijn door de Onderzoeksraad geen wijzigingen aangebracht, tenzij het verwijzingen naar namen/functionarissen, onderzoeksinformatie en/of veiligheidsinformatie betreft. Die informatie is verwijderd. Op de plekken waar iets is verwijderd is dat aangeduid door middel van teksthaken, bijvoorbeeld als volgt: [onderzoeksinformatie]. In de laatste kolom staat een toelichting van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op de wijze van verwerken van de reacties van partijen.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
1	Gemeente Voorschoten	Algemeen (begeleidende mail)		Niet van toepassing	nee	Niet van toepassing
5	railAlert	Algemeen (beschouwing van de voorzitter van railAlert)		De voorzitter van het bestuur van railAlert is blij met het grondige onderzoek van de OvV naar het verschrikkelijke ongeval in Voorschoten. De centrale conclusie van de OvV dat er geen oorzaak gevonden kon worden, staat onze waardering niet in de weg. Elk zwaar ongeval moet onderzocht worden op relevante leerpunten voor de organisatie van de arbeidsveiligheid. Soms, zoals nu het geval lijkt, geeft dat onderzoek helaas geen definitief uitsluitel en daarmee aanknopingspunten voor eventuele verbetermaatregelen. Wij wijzen wel op een schijnbare denkfout in de conclusie: De Raad schrijft dat er geen aanwijzingen zijn gevonden voor een aantal mogelijke oorzaken. De Raad schrijft dat er daarom een aantal andere scenario's resteren. Daarvoor zijn echter in het onderzoek ook geen aanwijzingen gevonden zodat deze conclusie naar onze mening niet getrokken kan worden. Minder enthousiast zijn wij over het overige deel van het onderzoek dat op een bijna journalistieke wijze een aantal gevaren bij het spoorwerk langsloopt die bij de interviews zijn benoemd. Wij herkennen de gevaren maar uiteindelijk gaat het om de risico's. De werkkamers van railAlert kijken daarom altijd naar de combinatie van kans en gevaar. Een methode om dat te doen is het gebruik van incidentdata. De Raad heeft kanttekeningen bij de volledigheid daarvan. railAlert heeft daar zoals de Raad weet ook onderzoek naar laten doen met een breed scala aan verbetermaatregelen, maar dat laat onverlet de combinatie van de databases van railAlert en ProRail een voor Nederland unieke branchebreed inzicht geeft in het optreden van gevaren. Het daarom spijtig dat de Raad daar geen gebruik van heeft gemaakt om de benoemde gevaren van het spoorwerk werkelijk als risico's te kunnen beschouwen. In de huidige versie van het rapport lijkt de Raad de termen gevaar en risico als onderling verwisselbaar te beschouwen. railAlert (bestuur en werkkamers) heeft de dure plicht om alle risico's van het spoorwerk in onderling perspectief te beschouwen. Ervan uitgaande dat de Nederlandse samenleving hecht aan spoorvervoer als veilige en duurzame wijze van transport, zal het spoor aangelegd en onderhouden moeten worden. Bij dat werk zullen onvermijdelijk risico's optreden. Risicoanalyse vergt het identificeren van de grootste risico's en het nemen van beheersmaatregelen om die grootste risico's te verkleinen. Elke risicobeheersingsmaatregel veroorzaakt echter zelf ook weer elders risico's dus railAlert heeft niet de luxe om elk incident als rechtvaardiging voor een nieuwe set aan beheersmaatregelen te beschouwen.	deels	De Raad onderstreept dat er geen enkele directe oorzaak met zekerheid vastgesteld kan worden. Er is sprake van (definitief) uitsluitel van mogelijke directe oorzaken en daarmee de waarschijnlijkheid van de resterende scenario's. Deze geven aanknopingspunten voor verbetermaatregelen. Ook zonder een feitelijke reconstructie van de directe oorzaak/oorzaken, is het mogelijk, zo laat deze rapportage ook zien, te komen tot pre-condities en onderliggende oorzaken die hebben bijgedragen aan het kunnen ontstaan van deze situatie en waarop verbetermaatregelen getroffen kunnen worden. Er zijn dus wel onderliggende oorzaken gevonden. Daarbij heeft de Raad door naar meerdere incidenten te kijken het "gevaar" van een aanrijding met een spoorwerker en/of object in relatie geplaatst tot de "kans". Hiervoor is ook naar meerdere (bijna-)ongevallen gekeken uit de database van Railalert. De Raad is het eens met het uitgangspunt dat het gaat om het risico. Zoals terecht wordt opgemerkt betreft dit een ernstig ongeval. De gevolgen hadden nog groter kunnen zijn wanneer de passagierstrein het gebruikelijke aantal reizigers had vervoerd. Het is voor de Raad dan ook moeilijk voorstelbaar dat railAlert het risico (dus niet enkel het gevaar) op een ongeval met een spoorwerker en (zwaar) materieel niet als zodanig zou classificeren in haar risicoafweging, dat hiervoor extra beheersmaatregelen niet alleen gerechtvaardigd, maar ook noodzakelijk zijn.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
6	railAlert	Algemeen (procesverbetering)		railAlert is momenteel aan het onderzoeken of er een (tijdelijke) projectgroep binnen railAlert moet komen die zich gaat bezighouden met rail/wegmachines, hiertoe zal op 5 april 2024 een voorstel bij het bestuur ingediend worden.	nee	Niet van toepassing.
7	railAlert	Algemeen (op meerdere plekken gebruikt)	RailAlert	de juiste schrijfwijze is railAlert	ja	Tekst aangepast.
16	Treindienstleider	Algemeen		Ik heb geen op of aanmerkingen dus ik zie af van een inhoudelijke reactie.	nee	Niet van toepassing.
92	DB Cargo Nederland NV	Algemeen	Er wordt meermaals in het rapport gesproken over fysieke afscheiding.	Dit is in tegenspraak met regelgeving railAlert (VVW) waar fysieke afscherming wordt benoemd.	ja	Tekst aangepast.
146	ProRail	Inhoud	titels paragrafen	Titels paragrafen kunnen feitelijker verwoord worden	nee	De titels van de paragrafen beogen een samenvatting te zijn van de tekst die volgt.
8	railAlert	Begrippenlijst arbeidsinspectie	Branche regelgeving zoals NVW, VVW's en andere brancherichtlijnen , worden opgesteld door werkkamers van railAlert. Indien deze regelgeving een onderdeel is van de Arbo catalogus dan wordt deze getoets door werknemers en werkgevers (de huidige werkkamer Arbo). Namens WN en WG wordt een (ver)nieuw(d) deel van de Arbo catalogus ingediend bij de NL-A en na een positieve toetsing door de NL-A is deze regelgeving ook een kader voor handhaving door de inspecties (IL&T en NL-A)	deels	De duiding hoe arbocatalogus en de brancheregelgeving tot stand komt staat in het rapport vermeld. Tekst wordt als volgt gewijzigd: In dit rapport verstaat de Raad onder brancheregelgeving het Normenkader Veilig Werken (NVW), het Voorschrift Veilig Werken (VVW) en andere richtlijnen die door railAlert zijn opgesteld.
9	railAlert	Begrippenlijst	brancherichtlijnen	branche richtlijnen (aanvullingen of wijzigingen op regelgeving) zijn onderdeel van branche regelgeving, dus hier moet brancheregelgeving staan	ja	Tekst aangepast.
147	ProRail	Begrippenlijst	is afhankelijk van de trein	Vervangen voor "is afhankelijk van het type materieel"	ja	Tekst aangepast.
148	ProRail	Begrippenlijst		De term bufferspoor is inderdaad niet eenduidig gedefinieerd en 'werktaal of voertaal'. Bufferspoor wordt gebruikt om aan te geven dat er naast het werkspoor een spoor buitendienst is waar niet gewerkt wordt. Bufferspoor is om extra ruimte te creëren bv bij emplacementen om voldoende ruimte te creëren tussen werken aan het spoor en het rijden van treinen.	deels	Tekst aangepast op een andere manier dan voorgesteld: 'een spoor naast het spoor waarin wordt gewerkt, waarin niet wordt gewerkt en waarin ook geen treinen rijden'.
149	ProRail	Begrippenlijst	"Besluit Spoorverkeer" in plaats van "Besluitspoorverkeer"	Typfout	ja	Tekst aangepast.
10	railAlert	begrippenlijst	railwegvoertuigen in	wijzigen in : railwegvoertuigen, materiaal en personen	deels	Tekst aangepast, overgenomen van ProRail's Ontwerpvoorschrift Railinzetplaats. Zie ook punt 151 en 173.
150	ProRail	Begrippenlijst	Gehele omschrijving van begrip PGO contract aanpassen naar: In een prestatie gericht onderhoudscontract is de vereiste technische conditie van de infrastructuur gespecificeerd en is vastgelegd aan welke wet- en regelgeving een opdrachtnemer zich dient te houden bij het laten voldoen van de infrastructuur aan de specificaties.	De huidige omschrijving van het prestatie gericht onderhoudscontract is niet voldoende specifiek	ja	Tekst verduidelijkt op een andere manier (toegankelijker beschreven): In een PGO prestatie gericht onderhoudscontract worden verwachtingen van het uit te voeren onderhoud vastgelegd; deze contractvorm schrijft niet voor wat een aannemer moet doen, maar welke prestatie technische conditie van het spoor ProRail van de aannemer verwacht.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
151	ProRail	Begrippenlijst	Gehele omschrijving van begrip (Rail) inzetplaats aanpassen naar: Een bevoering tussen en naast de sporen om rail-wegvoertuigen in of uit het spoor te zetten.	De huidige omschrijving van "een soort overweg" is onjuist	deels	Aangepaste tekst overgenomen van ProRail's Ontwerpvoorschrift Railinzetplaats. Zie ook punt 10 en 173.
59	ILT	Begrippenlijst	aanvullen met: in- en uitzetten	Voor en nadat er gereden kan worden, is er een veiligheidskritisch moment van in- en uitzetten van de krol of ander materieel.	nee	Begrippenlijst railAlert was uitgangspunt voor deze omschrijving.
60	ILT	1	op een indienstzijd spoor	het is nu net alsof de krol op een in dienst zijnd spoor reed terwijl de kraan overstak	ja	Tekst aangepast.
152	ProRail	1.2	... spoorstaven met speciale treinen OM DE TREININFRASTRUCTUUR VOLDOENDE VEILIG TE HOUDEN EN TE MAKEN	Om duidelijk te maken dat niet aan het spoor werken ook risico's genereert	nee	Het doel van het onderhoud is geen onderdeel van de probleemstelling.
153	ProRail	1.3	Wat wordt bedoeld met intern en extern in de onderzoeksvraag?	Onduidelijkheid: gaat intern en extern hier over fysiek binnen en buiten, of...?	ja	Tekst aangepast.
154	ProRail	1.4	"De kraan de railinzetplaats"	Voetnoot bij 'Railinzetplaats' kan weg aangezien het begrip is opgenomen in de begrippenlijst. Indien voetnoot blijft staan dan hier ook de definitie aanpassen conform opmerking bij de begrippenlijst.	deels	Definitie is aangepast. Wel is de voetnoot blijven staan vanwege de begrijpelijkheid van de tekst.
61	ILT	1	gecertificeerde onderhoudsaannemers	toevoegen door wie onderhoudsaannemers zijn gecertificeerd. Bijvoorbeeld: besteedt dit uit aan door ProRail gecertificeerde onderhoudsaannemers. M.a.w. niet door ILT.	deels	Tekst aangepast ("door ProRail erkend" in plaats van "gecertificeerd").
155	ProRail	1.5	"veiligheidsvergunning voor infrastructuurbeheerder van het hoofdspoor netwerk"	Veiligheidsvergunning is verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. "Hoofdspoor netwerk" is niet de juiste benaming voor de spoorwegen genoemd in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.	ja	Tekst aangepast.
11	railAlert	voetnoot 8	aan de railinfrastructuur ...	de aangehaalde link en verwijzing is helaas onterecht en was nog op onze site te vinden. Het bestuur heeft een manifest "samen werkt" vastgesteld waarin in opgenomen is: "iedereen heeft recht op een veilige en gezonde werkplek." https://www.railalert.nl/	deels	Tekst aangepast. De volgende informatie nog steeds te vinden op de website: 'Het hoofddoel van railAlert is dat er in Nederland bij werkzaamheden aan de railinfrastructuur geen dodelijke ongevallen en NUL ongevallen met verzuim plaatsvinden. railAlert wil dit bereiken door veiligheidsnormen te stellen en te voorzien in instrumenten voor de handhaving van deze normen.' https://www.railalert.nl/privacy-digitaal-veiligheidspaspoort , geraadpleegd op 13 maart 2024.
33	Nederlandse Spoorwegen	1.5	een aantal regionale lijnen welke is verleend door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	NS voert één regionale lijn, namelijk NS rijdt onder de R-net vlag op het traject Alphen aan den Rijn - Gouda. Hiervan is de concessie verleend door de Provincie Zuid-Holland.	ja	Tekst aangepast. Zie ook punt 157.
34	Nederlandse Spoorwegen	1.5	'Bij het ongeval in Voorschoten was NS Reizigers de eigenaar van het materieel en de vervoerder van de reizigers.	Bij het ongeval in Voorschoten was NS Reizigers B.V. de eigenaar van het materieel en de vervoerder van de reizigers. Het personeel werkte bij het bedrijfsonderdeel NS Operatie.	ja	Tekst aangepast. Zie ook punt 158.
62	ILT	1	vervoersconcessie	Belangrijk om te vermelden dat zij naast concessie en bedrijfsvergunning beschikken over een veiligheidscertificaat afgegeven door de ILT (inmiddels Single Safety Certificate afgegeven door Agentschap ERA). Een bedrijfsvergunning geeft slechts toegang tot de markt als aan bepaalde eisen wordt voldaan, zoals verzekeringsplicht)	ja	Tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
63	ILT	1	bedrijfsvergunning	Belangrijk om te vermelden dat zij naast een bedrijfsvergunning beschikken over een veiligheidscertificaat afgegeven door de ILT (inmiddels Single Safety Certificate afgegeven door Agentschap ERA). Een bedrijfsvergunning geeft slechts toegang tot de markt als aan bepaalde eisen wordt voldaan , zoals verzekeringsplicht)	ja	Tekst aangepast.
64	ILT	1.5	tegen aanrijdgevaar ipv voor	veiligheid is bedoeld tegen gevaar ipv voor.	ja	Tekst aangepast.
156	ProRail	1.5	waarom is Safelines als opdrachtgever van UR geen betrokken partij?	Onduidelijkheid: gaat intern en extern hier over fysiek binnen en buiten, of...?	ja	Tekst aangepast.
157	ProRail	1.5	NS beschikt over..... door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	In het Hoofdrailnet zijn alle lijnen opgenomen waarin NS op basis van concessie van I en W rijdt. I en W verleent geen concessies voor regionale lijnen. Dat doen lagere overheden zoals provincies of stadsregio's.	deels	Tekst aangepast. Vervoerconcessie voor de regionale lijn is niet verleend door IenW, maar door de provincie en NS voert maar één regionale lijn. Zie ook punt 33.
158	ProRail	1.5	Het personeel werkte bij NS Operatie"	Onduidelijk welk personeel hier bedoeld wordt	ja	Tekst aangepast. Zie ook punt 34.
159	ProRail	1.5	"aangezien de verdeling.... (marktwerking is van toepassing)"	Verdeling is hier niet de juiste term, bij verdeling denk je aan capaciteitsverdeling en daar gaat het hier niet over. Zou hier volstaan met de mededeling dat voor het mogen verrichten van goederenvervoer geen concessie vereist is (vrije markt).	ja	Tekst aangepast.
160	ProRail	1.5	noemenswaardig is dat railAlert in 2006 mede is opgericht door ProRail	Deze toevoeging maakt inspanning van partijen in de branche voor regelgeving inzichtelijk (zie ook begeleidende brief)	ja	Tekst aangepast.
161	ProRail	1.5	uitgewerkt in brancheregelgeving'	Tekstuele aanpassing: 'een' weglaten	ja	Tekst aangepast.
17	BAM Infra Rail B.V.	1.6	1e en 2e zin (De betrokken partijen ... aan de hulpdiensten) samenvoegen waarbij de tekst "voeren een gezamenlijk onderzoek uit naar dit voorval (zie ook bijlage D.5.3)." vervalt.	De betrokken partijen hebben gezamenlijk een tijdlijn opgesteld en voeren een vervolgonderzoek uit naar de risico's omtrent het werken langs indienstzrijnde sporen in het algemeen. Er wordt geen (gezamenlijk) onderzoek gedaan naar het voorval te Voorschoten ansich.	ja	Tekst aangepast. (ook in paragraaf D.5.3)
35	Nederlandse Spoorwegen	1.5	'en de vervoerconcessie aan NS'	'en de Hoofdrailnetconcessie aan NS'	ja	Tekst aangepast.
65	ILT	1	een ... Toezichtbevoegdheid	wijzigen in een mede toezichtbevoegdheid	ja	Tekst aangepast.
66	ILT	1		Toevoegen dat ILT ook veiligheidscertificaten mag afgeven indien het spoorvervoer zich geheel op Nederlands grondgebied plaatsvindt en de aanvrager dit wil laten beoordelen door ILT. Bij grensoverschrijdend vervoer en als aanvrager dat wil mag men ook opteren voor een single safety certificate afgegeven door agentschap ERA	ja	Tekst aangepast. Zie ook punt 164.
98	NLA	1.5	De Arbeidsinspectie ... spooronderhoud	De zin is onjuist. Het vaststellen en laten toetsen van een arbocatalogus ligt genuanceerder dan in deze zin geschetst. Werkgevers- en werknemersorganisaties maken in een arbocatalogus samen afspraken over de wijze waarop zij aan de doelvoorschriften in de arbowetgeving (gaan) voldoen. Op gezamenlijk verzoek van vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers toetst de Arbeidsinspectie nieuwe en gewijzigde arbocatalogi. Dat een arbocatalogus op verzoek wordt getoetst is vastgelegd in de beleidsregel arbocatalogi (art. 2), de Arbeidsinspectie toetst arbocatalogi dus niet uit zichzelf. ProRail heeft zitting in railAlert, waardoor railAlert als zodanig geen arbocatalogus kan indienen. De arbocatalogus wordt daarom vastgesteld door de werkkamer Arbo van railAlert, waarin werkgevers en werknemers vertegenwoordigd zijn. Wanneer de werkkamer Arbo de arbocatalogus ter goedkeuring voorlegt aan de Arbeidsinspectie zal zij daar een advies over uitbrengen. In deze zin past hiertoe verduidelijking.	ja	Tekst aangepast. Zie ook punt 103.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
162	ProRail	1.5	"veiligheid op en rondom het spoor"	Aangeven dat Veiligheid rondom het spoor een verantwoordelijkheid is die voortvloeit uit andere regelgeving dan de spoorse regelgeving. Basisnet bijvoorbeeld.	nee	Deze aanvulling draagt niet bij aan het begrip.
163	ProRail	1.5	"De Spoorwegwet is een implementatie.... (richtlijn (EU) 2016/798)."	De Spoorwegwet is meer dan een implementatie van de Veiligheidsrichtlijn. Beter "Richtlijn-EU 2016/798 is in Nederland in de Spoorwegwet geïmplementeerd."	ja	Tekst aangepast.
164	ProRail	1.5	"De ILT verleent..... te mogen rijden."	ILT verleent meer bedrijfsvergunningen/ veiligheidscertificaten dan alleen voor NS en DB Cargo. BAM Rail is ook een spoorwegonderneming.	ja	Tekst aangepast. Zie ook punt 66.
165	ProRail	1.1.6	Het gezamenlijke onderzoek is een uitvloeisel uit de Spoorwegveiligheidsrichtlijn, waarop de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toezicht houdt.	Dit beschrijft de wettelijke grondslag maar niet de primaire motivatie van partijen om gezamenlijk te onderzoeken. Nu lijkt het of dit onderzoek vanuit compliance is geïnitieerd. Het met partijen overeengekomen uitgangspunt is geweest om met elkaar lering te kunnen trekken en daarin een integrale aanpak te kiezen.	ja	Tekst aangepast.
67	ILT	1.7	spoorwegondernemingen	spoorwegondernemingen	ja	Tekst aangepast.
166	ProRail	1.7	"en de omgeving".	Veiligheidsrichtlijn gaat over veiligheid op het spoor.	ja	Tekst aangepast.
167	ProRail	1.7	"Bij de eigen uitgangspunt"	Waar is de eigen beoordeling op gebaseerd en hoe verhoudt zich deze tot de Veiligheidsrichtlijn? Graag de wettelijke basis aangeven.	nee	Vanuit de wettelijke taak van de Onderzoeksraad om ongevallen te voorkomen wordt niet alleen gekeken naar wet en regelgeving maar ook door de Raad zelf geformuleerde uitgangspunten.
168	ProRail	1.7	"Capaciteit spoornet...te reflecteren."	Specifieker omschrijven - Hier zijn verschillende overheidsinstanties verantwoordelijk op verschillende niveau's. IenW heeft AMVB-capaciteit opgesteld en toezicht op spoorwegveiligheid aan ILT opgedragen, voor Arbeidsomstandighedenwetgeving is ISZW verantwoordelijk en voor dit soort werkzaamheden is geen vergunning benodigd. Onderhoudswerkzaamheden zijn onderdeel van de capaciteitsverdeling.	ja	Tekst aangepast.
68	ILT	2.1	Risico's ... 'voor' aanrijdgevaar	tekstueel wijzigen "voor" in "van"	ja	Tekst aangepast.
69	ILT	2.1	De machinisten 'en BBD' van de werkvoertuigen krijgen ...	Waar relevant geeft de BBD adhv VTI instructie aan de machinist.	ja	Tekst aangepast.
70	ILT	2.1	BAM of BAM Rail ? Geldt voor hele rapport.	Wie is verantwoordelijk werkgever van de mcn irt de arbowet? Overal consequent de juiste rechtspersoon vermelden ivm meerdere rechtspersonen binnen het concern Bam.	nee	Zie voetnoot 5.
169	ProRail	2.1	"ProRail moet..... veilig plaatsvindt."	Dit is te algemeen gesteld. ProRail's rol is die van Opdrachtgever in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet en heeft op basis daarvan een verantwoordelijkheid voor het mogelijk maken van veilig werken. Wat betreft arbeidsomstandigheden op de bouwplaats is er sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid van opdrachtgevers en opdrachtnemers. Een ieder heeft zijn eigen rol in deze keten.	deels	zie artikel 64, lid 1 van de Spoorwegwet, voetnoot toegevoegd.
170	ProRail	2.1	uit aan ERKENDE spooraanemers	ProRail erkent aannemers voor verschillende typen werk aan het spoor middels de Erkenningregeling ProRail.	ja	Tekst aangepast.
171	ProRail	2.1	"de" beheersmaatregelen staan in de WBI	In de WBI staan beheersmaatregelen m.b.t. aanrijdgevaar door treinverkeer en voor elektrocutie of een spanningsloosstelling nodig is. DE WBI is hiermee niet compleet qua beheersmaatregelen voor arbeidsveiligheid.	ja	Tekst aangepast.
172	ProRail	2.1	...nachtgat, ZODAT HINDER VOOR DE REIZIGER BEPERKT IS	Toevoeging maakt duidelijk waarom voor deze momenten wordt gekozen (belang reiziger).	ja	Tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
173	ProRail	2.1	"Dit is spoor te zetten" vervangen met "Dit is een bevoering tussen en naast de sporen om rail-wegvoertuigen in of uit het spoor te zetten"	Juiste definitie is: Een bevoering tussen en naast de sporen om rail-wegvoertuigen in of uit het spoor te zetten.	ja	Aangepaste tekst overgenomen van ProRail's Ontwerpvoorschrift Railinzetplaats. Zie ook punt 10 en 151.
18	BAM Infra Rail B.V.	2.1.2	"Een zelfsignalerende kortsluitlans maakt gebruik van het treinbeveiligingsprincipe van kortsluiting tussen de twee spoorstaven. Een kortsluitlans creëert daarmee een spoorbezetting in het treinbeveiligingssysteem, het treinbeveiligingssysteem interpreteert deze spoorbezetting als een trein..."	Zie echter ook p. 34: "Om 01.48 uur was in het systeem van de treindienstleider een spoorbezetting te zien in spoor 4, dat duidt erop dat er spoorwielen van railwegvoertuigen in het spoor stonden". Als noot 48 is daarbij vermeld: "Er is een kortsluiting ontstaan tussen de twee spoorstaven, aannemelijk is dat dit veroorzaakt is door spoorwielen die in het spoor zijn geplaatst" Opmerking BAM: om 01.44 uur plaatste de LLV een ZKL in sporen 3 en 4 (bron: registratie treinbeveiligingssysteem, zie noot 45) . Het plaatsen van een ZKL 'creëert een spoorbezetting' (p.31), waarom wordt de spoorbezetting en ook de kortsluiting om 01.48 dan geïnterpreteerd als 'spoorwielen van railvoertuigen'?	ja	De informatie dat de kraan in het spoor is gezet, komt niet uit de registratiesystemen van de treindienstleider, maar uit de registratie van de kraan zelf. Daarin is te zien dat de spoorwielen naar beneden gaan en de kraan is gaan rijden.
19	BAM Infra Rail B.V.	2.2.1	Op maandagavond 3 april 2023 omstreeks 23:00 waren vijf van de zes baanwerkers voor werklocatie 09 naar het kantoor van de aannemer in Gouda gekomen voor het doornemen van de werkzaamheden.	Het conceptrapport stelt eerst (p.31) dat vijf van de zes baanwerkers voor werklocatie 09 naar het kantoor van de aannemer in Gouda waren gekomen voor het doornemen van de werkzaamheden en daarna (p.32) dat de LLV de vier aanwezige baanwerkers van werklocatie 09 instrueerde. Dit lijkt niet te kloppen. Uit de verdere context blijkt dat men de LLV (in het eerstgenoemde geval) ook schaarst onder de term baanwerker. De LLV is echter geen baanwerker, maar een veiligheidsfunctionaris. Dit geeft verwarring in het betreffende stuk tekst.	ja	De werkploeg voor werklocatie 09 bestond uit 5 baanwerkers (de machinist van de kraan, een technische leider, een monteur baan en twee lassers) en een leider lokale veiligheid die tevens de rol van begeleider buitendienst gesteld spoor had. Eén baanwerker (niet de machinist van de kraan) is rechtstreeks naar Voorschoten gereden en heeft geen instructie in Gouda gehad.
52	IenW	2.2.1	De leider...kraanmachinist.	Eerder staat er dat vijf van de zes baanwerkers naar Gouda waren gekomen. Hier wordt gesproken van vier. Later in de tekst blijkt dat nummer vijf de leider lokale veiligheid is, maar dat staat hier nog niet. Om verwarring te voorkomen goed om dit te verduidelijken.	nee	Zie punt 19.
53	IenW	2.2.2	De leider...uur).	Hier wordt gesproken over 'de vijfde baanwerker'. Is het niet verwarrend om dit dan de vijfde baanwerker te noemen? Is dit niet nummer zes, namelijk de enige van de zes die niet aanwezig was in Gouda?	nee	Zie punt 19.
26	LLV	2.2.2		Bij aanvang van de werkzaamheden zijn allereerst de sporen buitendienst genomen. Personeel is overgestoken, dit heb ik dubbelgecheckt door zelf iedereen te zien oversteken als contact op te nemen met de technische leider.	nee	Het betreft een nadere toelichting.
174	ProRail	2.2.2	Om 01.48 uur was in het systeem van de treindienstleider een spoorbezetting te zien in spoor 4, dat duidt erop dat er spoorwielen van railwegvoertuigen in het spoor stonden.	De oorzaak van een spoorbezetting is niet te zien. Het is ook mogelijk dat de spoorbezetting is veroorzaakt door een lasbus of een muntje of de Zelfsignalerende Kortsluit Lans (ZKL) die om 01:24 uur in spoor 4 geplaatst is (een ZKL wordt in het spoor geplaatst om een spoorbezetting in de beveiliging na te bootsen om een veilige werkplek te creëren). Wanneer een ZKL geplaatst is, kan daarna niet in dezelfde sectie een 2e detectie in diezelfde sectie plaats vinden.	deels	Zie punt 18.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
20	BAM Infra Rail B.V.	2.2.5	De leider lokale veiligheid gaf in zijn rol van begeleider buiten dienst gesteld spoor opdracht aan de machinist van de kraan om terug te rijden. De leider lokale veiligheid gaf daarbij naar eigen zeggen de instructie aan de machinist van de kraan om te wachten bij de inzetplaats en dat voor het uitzetten evenals bij het inzetten werkplek B nog buiten dienst moest worden genomen.	Het is onduidelijk waar de conclusie op wordt gebaseerd dat de LLV hier als BBD de opdracht gaf aan de machinist van de kraan om terug te rijden en te wachten totdat werkplek B buiten dienst was genomen. Dat (deze instructie) is veeleer een taak voor de LLV (als LLV). Mogelijk heeft de LLV dit zelf verklaard. Het lijkt in elk geval onjuist, ook omdat een BBD in casu op grond van het VVW Trein niet voorgeschreven was.	deels	Zie ook punt 27.
27	LLV	2.2.5		Technische leider heeft de krolmachinist opdracht gegeven om naar de uitzetplek te rijden. Er is hier geen bezwaar voor gemaakt omdat er geen bijzondere infra elementen waren onderweg. De technische leider en ik hebben duidelijk aangegeven dat de krolmachinist op zijn plek moest wachten en nog niet uit moest zetten met de krol. Daarop heeft de krolmachinist aangegeven dat hij op zijn plek op de B periode op ons zou wachten	deels	De leider lokale veiligheid heeft geen opdracht, maar toestemming gegeven aan de kraanmachinist om zelfstandig naar de railinzetplaats te rijden. Onderweg waren er geen bijzondere elementen aanwezig waardoor er geen noodzaak was de kraan door een begeleider buitendienstgesteld spoor te laten begeleiden. De tekst is op dit punt aangepast. Zie ook punt 20 en 99.
99	NLA	2.2.5	De leider ... rijden	Deze zin is onjuist. Tijdens het verhoor dat de arbeidsinspecteur en rechercheur Landelijke Politie ter plaatse hadden met de leider lokale veiligheid in het kader van het ongevalsonderzoek, verklaarde hij dat hij toestemming had gegeven aan de machinist van de kraan om terug te rijden. Met daarbij inderdaad de instructie aan de machinist om te wachten bij de inzetplaats; de machinist heeft hierop bevestigd te wachten. In de huidige bewoording wordt gesteld dat de lokale leider veiligheid opdracht gaf om de kraan terug te rijden, dat wijkt af van deze verklaring. De juiste weergave is daarom "De leider lokale veiligheid gaf in zijn rol van begeleider buiten dienst gesteld spoor toestemming aan de machinist van de kraan om terug te rijden."	ja	Zie ook punt 27.
25	LWB	2.2.6	Boodschap dat WP B nog niet vrijgegeven	Boodschap dat er nog gewacht moest worden en dat ik terug zou bellen als WP B was vrijgegeven	ja	Tekst aangepast.
54	IenW	2.3.1	Om de vertraging...per uur.	Hier wordt opgemerkt dat de goederentrein harder reed dan de diensregelingsnelheid. Ergens anders in het onderzoek staat genoemd dat de inhaalsnelheid op dit baanvak 80 km/uur was. Dit zou dan dus betekenen dat de goederentrein te hard heeft gereden. Zou hierover niet een korte toelichting toegevoegd moeten worden? Dat dit wel/niet zo was en waarom hier verder niet naar gekeken wordt?	nee	Dat de goederentrein harder reed dan de opgegeven dienstregelings- en inhaalsnelheid, staat niet in oorzakelijk verband met het verlaten van de werkplek door de kraan.
175	ProRail	2.2.6	Bij aankomst van de kraan bij de railinzetplaats zijn de sporen 3 en 4 (werkplek A) nog steeds buiten dienst. Om circa 03.21 uur schakelt de kraanmachinist vanuit zijn cabine de kraan om van rail- naar wegmodus.	Hier ontbreekt de duiding dat de krol vanaf de aankomst op de RIP in een vloeiende beweging is uitgezet. Er is in de registratie geen moment zichtbaar waarop de krol enige tijd geen beweging maakte/heeft staan wachten alvorens uit te zetten.	ja	Tekst aangepast.
36	Nederlandse Spoorwegen	2.3.1	Dit betekent dat de twee onderste frontseinen wit-licht uitstralen en het bovenste frontsein rood-licht uitstraalt.'	Seinvoering is foutief. De kleurstelling is andersom: boven 1 wit sein en onder 2x rood sein. Het brokstuk dekde het witte licht af.	deels	Zie punt 71.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
71	ILT	2.3	De machinist ontstak het gevaarsein van de locomotief, dit betekent dat de twee onderste frontseinen wit-licht uitstralen en het bovenste frontsein rood-licht uitstraalt	Seinbeeld wordt verkeerd uitgelegd, moet zijn: De machinist ontstak het gevaarsein van de locomotief, dit betekent dat de twee onderste frontseinen rood-licht uitstralen en het bovenste frontsein wit-licht uitstraalt. (sein 413 Regeling spoorverkeer)	nee	De knop voor de frontseinen stond in de stand (2 witte lichten onder en 1 rood licht boven). Zie ook punt 36, 47, 71 en 88.
176	ProRail	2.3.1	met zijn mobiele telefoon de transport COÖRDINATOR van DB Cargo	Functietitel aanpassen	ja	Tekst aangepast.
37	Nederlandse Spoorwegen	2.3.2	Centraal met 38 reizigers aan boord'	Tekstvoorstel:...Centraal met minstens 39 reizigers aan boord. Toelichting: direct na het ongeval is een lijst opgesteld met mogelijke inzittenden van de trein. Gebleken is dat niet alle personen op de lijst daadwerkelijk inzittenden waren. Voor 39 reizigers geldt dit in ieder geval wel. Voor 19 personen is dit niet zeker. Op p. 132 regel 25 stelt bij vertrek in Leiden dat er 39 reizigers in de trein aanwezig. Dat wordt ook bevestigd in de tabel van pagina 137.	ja	In de reizigerstrein <ul style="list-style-type: none"> • machinist • 2 hoofdconducteurs • 39 reizigers
38	Nederlandse Spoorwegen	2.3.2	technisch onderzoek van het gezamenlijke onderzoeksteam'	Door NS Techniek is een technisch onderzoek naar de trein uitgevoerd.	ja	Tekst aangepast.
39	Nederlandse Spoorwegen	2.4.1	Van de 43 personen in de trein	Er bevonden zich minstens 39 reizigers in de trein en 3 personeelsleden (1 machinist en 2 hoofdconducteurs). Zie ook opmerking p. 39.	ja	Tekst aangepast.
40	Nederlandse Spoorwegen	2.4.2	Uit informatie van NS blijkt dat een deel van de reizigers blijvend letsel zal houden'.	Tekstsuggestie: Nog niet bekend is of er sprake is van blijvend letsel. Toelichting: bij de behandeling van de letselschade-gevallen zal uiteindelijk wel duidelijk worden of er sprake is van blijvend letsel. Het kan nog geruime tijd duren totdat NS hierover uitspraken kunnen doen, omdat enkele letselschadegevallen nog niet in een eindstadium zijn. Na het ongeval heeft NS enkele bijeenkomsten georganiseerd, waarbij betrokken reizigers aanwezig zijn geweest. Daarbij is de OVV ook steeds aanwezig geweest en is er met aanwezige reizigers gesproken.	ja	Tekst aangepast.
21	BAM Infra Rail B.V.	2.5	Bij mogelijke scenario's die resteren is sprake van vergissing, miscommunicatie of misinterpretatie.	In het licht van de duidelijke instructie aan de kraanmachinist (en overige baanwerkers, zie de WBI en WOT) voorafgaand aan de werkzaamheden én de hem goed bekende werkwijze van het (gezaamenlijk) betreden en verlaten van het spoor via een inzetplaats, zijn goede bekendheid met de situatie ter plaatse en de wetenschap dat de LLV voorafgaand aan verlaten van het spoor ZKL's moest plaatsen in overleg met de LWB en de TRDL (terwijl de LLV ten tijde van het oprijden naar de uitzetplaats door de kraanmachinist nog op WL 09 was en dit, naar onmiskenbaar was voor de kraanmachinist, dus nog niet gedaan kon hebben), is een vergissing, miscommunicatie of misinterpretatie niet het meest voor de hand liggende uitgangspunt voor de analyse van de OvV dat de scenario's vergissing, miscommunicatie of misinterpretatie resteren, nu voor dat uitgangspunt in ieder geval duidelijke contra-indicaties bestaan.	deels	De Raad heeft in de tekst een nadere toelichting gegeven waaruit duidelijk wordt dat van de scenario's vergissing, miscommunicatie of misinterpretatie niet kan worden uitgesloten noch worden vastgesteld dat ze hebben bijgedragen aan dit ongeval.
41	Nederlandse Spoorwegen	2.5.2	Hij stak in een rustig tempo over'	De feitelijk data van de laatste seconden ontbreken in de zwarte doos van de KROL. Uit een verklaring van de machinist van de goederentrein lijkt de KROL juist te versnellen bij het oversteken.	deels	De registratie van de KROL laat een kort tijdfragement zien, de registratie is na 6 seconden gestopt. Andere waarnemingen heeft de Raad niet objectief kunnen vaststellen.
177	ProRail	2.5.1.	Daar komt bij dat in Voorschoten deze niet van ver kon zien aankomen	Feitelijker is: De zichtafstand om over te mogen steken, voorgeschreven in VVW, is onvoldoende om over te steken	nee	Zichtlijnen is niet het enige wat maakt of een naderende trein bewust wordt waargenomen.
178	ProRail	2.5.1	"Mensen zou oversteken."	"Mensen" is te algemeen, bedoeld zal zijn ervaringsdeskundigen in uitvoering spooronderhoud. Aanname is dat dit naar voren gekomen is uit interviews die OVV gehouden heeft in het kader van dit onderzoek. Graag "mensen" vervangen door iets specifiekers.	ja	Tekst aangepast.
72	ILT	2.5.3	barrères	Barrières	ja	Tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
179	ProRail	3	gaat niet alleen 'om het denken van ProRail' maar 'om het denken IN DE BRANCHE/SPOORSECTOR'	ProRail is een belangrijke maar niet de enige actor in dit verband.	ja	Tekst aangepast.
12	railAlert	voetnoot 84	Stichting railAlert speelt een centrale rol bij het opstellen en beheren van de brancheregeling (Normenkader Veilig Werken (NVW), het Voorschrift Veilig Werken (VVW) en andere brancherichtlijnen). De brancherichtlijnen worden vastgesteld door de werkkamer Arbo van railAlert, en ter goedkeuring voorgelegd aan de Nederlandse Arbeidsinspectie. Zie verder hoofdstuk 2.	Branche regelgeving zoals NVW, VVW's en andere brancherichtlijnen , worden opgesteld door werkkamers van railAlert. Indien deze regelgeving een onderdeel is van de Arbo catalogus dan wordt deze getoets door werknemers en werkgevers (de huidige werkkamer Arbo). Namens WN en WG wordt een (ver)nieuw(d) deel van de Arbo catalogus ingediend bij de NL-A en na een positieve toetsing door de NL-A is deze regelgeving ook een kader voor handhaving door de inspecties (IL&T en NL-A)	ja	Tekst aangepast.
100	NLA	3.1.1	Dit onderzoek ... railAlert	De zin is onduidelijk. In deze alinea lijkt een normenkader een direct resultaat te zijn van onderzoek door NS Railinfrabeheer. Dit ligt echter complexer, er is meer nodig geweest om tot een normenkader te komen dan een enkel onderzoek. Verschillende inspectieprojecten van de Arbeidsinspectie, waarbij werkzaamheden werden stilgelegd en eisen werden gesteld, hebben uiteindelijk geleid tot het vaststellen van het Normenkader Veilig Werken. Zo wordt in Kamerstuk II, 29893 nr. 16, 2005-2006 bijvoorbeeld verslag gedaan van het rapport Veiligheid Baanwerkers 2003/2004, waarin een gezamenlijke inspectie van de Arbeidsinspectie en de Inspectie VenW (nu ILT) naar het opvolgen van procedures en regels in de praktijk van werken aan de infrastructuur wordt beschreven. Bij deze inspectie is vastgesteld dat lang niet altijd volgens de arbeidshygiënische strategie wordt gewerkt, wat betekent dat werkzaamheden op een onveilige wijze worden uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een aantal preventieve stilleggingen. Het rapport heeft een bijdrage geleverd aan de discussie rond het Normenkader Veilig Werken.	ja	Tekst aangepast.
180	ProRail	3.1.1	...toenmalig NS Rail infrabeheer (tegenwoordig ONDERDEEL VAN ProRail)	Onduidelijkheid: (NS) Railinfrabeheer is één van de drie taakorganisaties die in 2005 zijn opgegaan in ProRail (en een deel van RailNed is naar de inspectie overgegaan)	ja	Tekst aangepast.
181	ProRail	3.1.1	De zin "Overigens is ProRail op ... waar op dat moment wordt gewerkt." komt op deze plek uit de lucht vallen .	Onduidelijkheid: deze zin is voor de lezer lastig te plaatsen omdat dit chronologisch niet klopt. Voorstel is om te verplaatsen naar het einde van deze paragraaf en dit te benoemen als een verkenning. Daarbij is het wellicht goed enige context toe te voegen. ProRail voert deze proeven uit met een risicoanalyse en onder bepaalde randvoorwaarden om daar waar uit dienst nemen van het spoor ook risico's oplevert, te verkennen welke mogelijke oplossingen er zijn met inachtneming van veiligheid op het spoor. ILT en NLA zijn door ProRail geïnformeerd over deze verkenning.	ja	Tekst aangepast. Alinea 'Verkenning met treinen laten rijden op sporen waar wordt gewerkt' toegevoegd.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
22	BAM Infra Rail B.V.	3.1.1	Bezien vanuit zowel de arbeidsveiligheid voor baanwerkers als voor de spoorwegveiligheid (inzittenden van passerende treinen en veiligheid voor de omgeving) levert een dubbelsporige buitendienststelling op een viersporig baanvak nog steeds veiligheidsrisico's op. Net als bij een enkelsporige buitendienststelling op een tweesporig baanvak is er sprake van een werkplek waar op het naastgelegen spoor (sporen) treinen rijden.	Dat is te algemeen geformuleerd. Bij een dubbelsporige buitendienststelling waar gewerkt wordt op (bijvoorbeeld) spoor 4 terwijl, sporen 3 en 4 buiten dienst zijn en sporen 1 en 2 in dienst (werklocatie 09 in dit geval) is sprake van een nevenspoor (bufferspoor) waar niet gewerkt wordt en waar ook geen treinen (kunnen) rijden. In de WBI voor werklocatie 09 is ook duidelijk aangegeven dat het nevenspoor buiten dienst is.	nee	De paragraaf gaat over ontwikkelingen en de huidige praktijk. Wanneer de vergelijking wordt gemaakt met de werkzaamheden bij Voorschoten, dan was er voor de baanwerkers van werklocatie 07 (op spoor 3) geen bufferspoor met de sporen waarover de treinen met baanvaksnelheid passeerden.
55	IenW	3.1.1	De risico's...baanvakken.	Vraag is waarom er in dit onderzoek geen vergelijking is gemaakt met wegverkeer? Worden wegwerkzaamheden niet ook gedaan terwijl een deel van de banen openblijft? En ook vaak tijdens de nacht? Het zou interessant zijn om te zien hoe vaak daar ongevallen plaatsvinden en wat voor richtlijnen daar zijn t.a.v. nachtwerk.	nee	Valt buiten de scope van het onderzoek.
73	ILT	3	eisen vanuit de ILT om te voorkomen etc	Het is niet helemaal duidelijk waarom incident Singelgracht wordt genoemd. Dit lijkt in deze casus minder relevant.	nee	Singelgracht wordt genoemd omdat dit een incident is dat heeft geleid tot veranderingen in het denken over en veilig uitvoeren van werkzaamheden aan het spoor.
112	ProRail	3.1.1	"ProRail, onderhoudsaannemers,werkzaamheden en spoorverkeer."	Betrokkenen zoeken niet naar balans maar naar verbetermaatregelen op basis van (bijna)voorvallen (voortschrijdend inzicht)	ja	Tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
113	ProRail	3.1.1.	Dat houdt in dat bij werkzaamheden op viersporige baanvakken geen treinen zouden mogen rijden op alle vier de sporen.	OvV stelt dat op viersporige baanvakken geen treinen zouden mogen rijden op alle vier de sporen gebaseerd op de werkzaamheden aan het spoor. Op basis van de branche-regelgeving (VVW en NVW) is het - onder voorwaarden - wel mogelijk om veilig treinen te laten rijden op twee van de vier sporen. Uitgangspunt in de regelgeving is bronbestrijding waarbij de Arbeids Hygiënische Strategie (AHS) wordt gehanteerd indien bronbestrijding niet mogelijk is. De arbeidshygiënische strategie dient te worden toegepast bij het vaststellen van het veiligheidsniveau waarop het werk wordt uitgevoerd. Deze start met het inventariseren en analyseren van de risico's. Daarna wordt de omvang van het risico vastgesteld. Voor elk risico moet in principe het hoogste niveau van veiligheid worden gekozen in deze volgorde: 1. Bronaanpak (eliminieren) 2. Afscherming (isoleren) 3. Collectieve bescherming 4. Individuele bescherming. Hier kan/mag alleen van worden afgeweken als er, op basis van het redelijkerwijs-principe (afweging van technische, operationele en economische aspecten) en de stand van de techniek, overtuigende argumenten zijn. Bij iedere stap naar een lager niveau van veiligheid in de arbeidshygiënische strategie moet de afweging opnieuw worden gemaakt; gemotiveerd en aantoonbaar, getoetst en akkoord bevonden door de Veiligheids- en Gezondheidscoördinator. Zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer geeft elk binnen zijn eigen rol, taak en verantwoordelijkheid, invulling aan de arbeidshygiënische strategie zoals vastgelegd in de Arbeidsomstandighedenwet. Binnen het door de railinfrabeheerder vastgestelde minimum veiligheidsniveau waarin de werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd, kiest de opdrachtnemer zijn maatregelen. In het betreffende Voorschrift Veilig Werken is per niveau voor werk- en nevenspoor aangegeven met welke maatregelen aanrijd- en elektrocutiegevaar kunnen worden beheerst. De werkzaamheden zelf van werkplek 9 vonden plaats op het buitenste spoor. Het ongeval vond plaats bij het oversteken van sporen. Dit is een activiteit met hoger risico doordat een extra moment van kortstondig buitendienst nemen van het spoor nodig is, ZKL's geplaatst moeten worden en hiervoor meerdere momenten van communicatie nodig zijn. Om dit risico te verlagen wordt door de aannemer bij het plannen van de werkzaamheden de afweging gemaakt of het oversteken van sporen noodzakelijk is of dat er andere opties mogelijk zijn. Technische innovaties als op afstandbedienbare kortsluitlansen kunnen hier veiligheid bevorderen. Vervoer per spoor is één van de meest veilige modaliteiten van transport en door een volledige buitendienststelling van een baanvak zal vervoer (reizigers en goederen) verplaatsen van spoor naar andere modaliteiten. In de totale afweging van risico's zou de Raad dit kunnen meenemen.	deels	Tekst aangepast.
114	ProRail	3.1.1.	Het is de Raad ondanks navraag bij ProRail en railAlert niet duidelijk geworden hoe zij dit risico duiden en beheersen	Het incident deed zich voor bij het oversteken van sporen. Dit is een activiteit met hoger risico o.a. doordat het een extra periode is in de WBI, korte duur, extra mondelinge communicatie. Uitgangspunt is bronbestrijding waarbij de Arbeids Hygiënische Strategie (AHS) wordt gehanteerd om de risico's te beheersen, indien bronbestrijding niet mogelijk is. Zie vorige opmerking. Elk aangedragen argument en de daaruit vloeiende maatregelen moeten op basis van de RI&E voor het desbetreffende werk door de V&G-coördinator worden onderbouwd zodat de risico afweging navolgbaar is en de juiste maatregelen om risico's te mitigeren genomen worden.	deels	Tekst aangepast. Zie punt 113.
42	Nederlandse Spoorwegen	3.1.1	Dat ook een risico bestaat op een aanrijding van een trein met zwaar materieel heeft NS in deze analyse destijds niet onderkend.'	Hier staat dat NS het risico aanrijding van een trein met zwaar materieel niet onderkend heeft in de EWER risico analyse van 2022. Maar de risicoanalyse onderkent wel de (overkoepelende/bredere) gevaren: "Het gevaar dat een passerende trein een object of persoon raakt dat/die zich buiten de werkzone bevindt"; "Het gevaar dat de trein of inzittenden van de trein schade of letsel oplopen"; en heel expliciet "Het gevaar dat een trein in botsing komt met een kraan" en "Het gevaar dat een werktrein of werkmaterieel de BD uitrijdt". Met het onderkennen van deze gevaren, onderkent NS dus wel het brede risico van een botsing met zwaar materieel.	ja	De opmerking dat NS risico op botsing met zwaar materieel niet heeft onderkend heeft inderdaad geen betrekking op deze specifieke risicoanalyse, wel op de generieke risicoanalyses van NS voor de gehele bedrijfsvoering.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
74	ILT	3	aanwijzing "snelheid begrenzen"	Inmiddels zijn European Instructions van kracht geworden en wordt er niet meer over aanwijzingen gesproken	ja	Tekst aangepast.
75	ILT	3.1.2	Maar toepassing van deze aanwijzing	Onduidelijk wat precies bedoeld wordt met filosofie tegen snelheid begrenzen?	nee	De filosofie van de aanwijzing / European Instruction is bedoeld om voor een kort mogelijk (incident) en zo klein en zo specifiek mogelijk gebied de snelheid te verlagen, bijvoorbeeld vanwege spelende kinderen of een plaatselijk gebrek aan de infrastructuur. Deze snelheidsreductie wordt niet door middel van seingeving opgelegd en/of afgedwongen.
76	ILT	3	onder de huidige omstandigheden	toevoegen: bij baanvakken voorzien van ATB-EG	ja	Tekst aangepast.
115	ProRail	3.1.2	ProRail en spoorwegondernemingen willen tijdens nachtelijke werkzaamheden blijven rijden. Dat verklaart waarom er treinen reden langs de werkplek en over de sporen die toegang gaven tot de werkplek.	Bij deze conclusie ontbreekt dat de AHS altijd wordt toegepast om te borgen dat werkzaamheden veilig kunnen plaats vinden. Als volgens de AHS de minimale afstand tot het nevenspoor in meters te weinig is, dan wordt ook dat spoor BD genomen.	deels	Bij werkzaamheden worden brancherichtlijnen toegepast, waarin de branche zelf voor een bepaalde interpretatie van de AHS heeft gekozen.
116	ProRail	3.1.2	"De werkzaamheden vonden daarmee plaats in een risicovolle omgeving"	Nuancering: Risicovoller ten opzichte van een gehele buitendienststelling van de vier sporen zal bedoeld zijn. Met toepassing van AHS redentatie is de afstand (in meters) tot het gevaar altijd voldoende.	nee	Het werken met brancherichtlijnen maakt nog niet dat er geen risico's zijn voor werkenden en passerende treinen. Zie ook 115 (interpretatie van AHS) en 113 (bronaanpak).
183	ProRail	3.1.3	"Om dan alsnog het railvoertuig in te kunnen zetten en aan te kunnen vangen met het werk kan het gebeuren dat veiligheidsfunctionarissen ervoor kiezen om de veiligheidsmaatregelen niet volledig te nemen in afwijking van het VVW."	Ieder individu kan besluiten een protocol wel of niet te volgen, dit is niet altijd voorbehouden aan een keuze van een veiligheidsfunctionaris. Voorstel is dit algemener te beschrijven.	nee	Dit is wat de OvV aantroef bij analyse van de (bijna-)ongevallen.
43	Nederlandse Spoorwegen	3.1.4	Bij spoorwegondernemingen vallen de risico's van werkzaamheden voor passerende treinen, hun inzittenden en omwonenden, buiten de scope van hun risicoanalyses (spoorwegveiligheid).	Deze risico's zijn bij NS niet buiten scope. NS onderkent op basis van het gezamenlijke onderzoek naar het ongeval Voorschoten dat ze hier meer aandacht voor kan hebben.	deels	Tekst aangepast.
117	ProRail	3.1.4	Gegeven het feit datgebruikelijk is dat er treinen langs werkzaamheden rijden,	Deze verwoording is te algemeen. Het is niet gebruikelijk dat treinen langs werkzaamheden rijden. Per buitendienststelling vindt een beoordeling plaats of het nevenspoor in meters op voldoende afstand ligt om af te dalen in de AHS.	deels	Tekst aangepast: gebruikelijk dat er treinen "kunnen" rijden.
185	ProRail	3.1.4	...voeren terwijl COMMERCIELE treinen	Er rijden namelijk werktreinen door het gebied waar gewerkt wordt om spullen voor het werk aan te leveren	deels	Tekst aangepast: "reizigers- en goederentreinen".
186	ProRail	3.1.4	...waar op twee VAN DE VIER sporen	Ter verduidelijking	ja	Tekst aangepast.
2	Gemeente Voorschoten	3.2.1	is	Zinsopbouw klopt niet. "is" staat er teveel in.	ja	Tekst aangepast.
3	Gemeente Voorschoten	3.2.1	dit	Hoofdletter ontbreekt.	ja	Tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
77	ILT	3.2.1	schrappen	Het is een andere casus die niet relevant is voor het rapport. Het gaat niet over een BD inrijden maar tijdens het creëren van een BD mist de drl een trein die er nog rijdt en eerst moet passeren.	nee	Voorbeeld geeft aan dat robuuste barrière bredere relevantie heeft dan alleen het voorkomen van ongevallen zoals in Voorschoten.
78	ILT	3.2.1	tekst toevoegen	Er zijn LWB's die zijn voorzien van ict waarop zichtbaar is of een zelfsignalerende kortsluitlans (ZKL) actief is. Ze activeren die zelfs dmv hun GSM.	nee	Zie punt 187 en 188.
187	ProRail	3.2.1	De treindienstleiding.... buiten dienst zijn	De treindienstleider kan zijn eigen veranderingen zien, en kan zien of er spoorbezetting is, niet wie of wat die spoorbezetting veroorzaakt. Daarnaast zijn er spoornaambordjes en andere spoor aanduidingen in het spoor om te oriënteren. Alleen de bewering 'waar te nemen of sporen BD zijn' klopt. De werknemer kan dit zien aan het knipperende lampje in de ZKL.	ja	Tekst aangepast.
188	ProRail	3.2.1	Een aantal van deze hulpmiddelen is: - mobiele werkplaats: ... - werkzoneschakelaar: ... - automatische waarschuwingssystemen, al dan niet in handheld terminals; - oriëntatieborden	Graag ook de remote control ZKL opnemen in deze lijst. Het wordt weliswaar niet als complete lijst gepresenteerd, maar juist de remote control ZKL wordt momenteel op sommige locaties succesvol toegepast, meer dan sommige andere genoemde hulpmiddelen	ja	Tekst aangepast.
189	ProRail	3.2.1	"Achterliggend.....aantasten"	Raad stelt dat er weerstand bestaat tegen ontwikkelen van hulpmiddelen die ingrijpen op bestaande systemen. ProRail is van mening dat 'weerstand' geen recht doet aan de complexiteit. Voor een nieuw systeem dat aansluit op het bestaande treinbeveiligingssysteem dient een zeer zorgvuldige safety case aanwezig te zijn om te voorkomen dat andere veiligheidsrisico's worden geïntroduceerd. Het is beter te spreken van een belemmering dan van weerstand.	ja	Tekst aangepast.
23	BAM Infra Rail B.V.	3.2.2	De werklocatie in Voorschoten was volgens de Raad een eilandbuitendienststelling. Daarmee voldeed de werklocatie niet aan de brancherichtlijnen, die voorschrijven dat een eilandbuitendienststelling met tijdelijke oversteekperiodes alleen is toegestaan als de werkplek zelfvoorzienend is. Dat was in Voorschoten niet het geval (zo waren er geen eet- en sanitaire voorzieningen).	Dit is geen eilandbuitendienststelling. Er waren namelijk veilige aan- en aflooproutes beschikbaar: via het perron naast spoor 4 bij station De Vink en station Voorschoten. (De kopse kant van) het perron van station De Vink en station Voorschoten kon vanaf spoor 4 – waar werklocatie WL09 zich bevond – rechtstreeks worden bereikt, zonder in dienst zijnde sporen over te steken. De LLV heeft deze route (bij station Voorschoten) ook gebruikt ten behoeve van het plaatsen en weer verwijderen van de ZKL's in de sporen 3 en 4 (zie p. 142-143 van het rapport). De afstand die overbrugd moest worden tussen de werklocatie WL09 en (de kopse kant van) het perron van station De Vink was beperkt, namelijk minder dan 300 meter (werklocatie WL09 op 48.1 en het midden van station de Vink op 48.4). De afstand tussen de werklocatie WL09 en (de kopse kant van) het perron van station Voorschoten was minder dan 2.9 kilometer (werklocatie WL09 op 48.1 en het midden van station Voorschoten op 51.0). Die afstand is, zoals uit het onderstaande blijkt, niet gemaximeerd en dus toegestaan als veilige aan- en aflooprouten. Ook de route via de blauwe tramstraat was bovendien nog een veilige aan- en aflooprouten, weliswaar langer dan de andere twee hiervoor genoemde, maar desondanks eveneens toegestaan volgens Railalert. In het door Railalert opgestelde document 'Veelgestelde vragen NVW, VVW-Trein 3.0 en brancherichtlijnen(BR)' van 14/07/2015 (p. 2-3) is met betrekking tot de 'veilige aan- en afloop werkplek' opgenomen dat de regeling alleen geldt voor personen (en dus niet voor materieel) en dat er geen maximale afstand geldt voor deze veilige route. Bekeken moet worden wat in de praktijk werkt en dit moet afgestemd worden tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Het perron mag op de kopse kant als een veilige aan- en aflooprouten voor het personeel worden gebruikt. (zie ook https://www.railalert.nl/faq) De Begrippenlijst Railalert definieert een eilandbuitendienststelling als volgt: "Een eilandbuitendienststelling is een buitendienststelling die geen veilige aan- en aflooprouten heeft voor personeel." Zoals hiervoor toegelicht was van zo'n buitendienststelling geen sprake.	nee	Volgens betrokken partijen (punt 23, 79, 118, 119 en 141) was de situatie in Voorschoten geen eilandbuitendienststelling omdat deze alleen betrekking heeft op een veilige aan- en aflooprouten voor personen. Voor het bereiken en verlaten van de werkplek was er voor de baanwerkers van werklocatie 09 uitgewerkt dat daarvoor een spoor moest worden overgestoken, die uitsluitend voor het oversteken buitendienst genomen werd. Vanuit die gedachte dat indienstzijnde sporen overgestoken moest worden om op werklocatie 09 te komen en deze te verlaten is er geen veilige route voor het personeel (gekozen) en de werkplek niet zelfvoorzienend is, beschouwt de Raad werklocatie 09 als een eilandbuitendienststelling in materiële zin. Voor de baanwerkers in spoor 3 van werklocatie 07 is gekozen voor een veiliger alternatief, namelijk inzetten bij de Blauwe Tramstraat. Deze inzetplaats was voor werklocatie ook een veiliger alternatief geweest.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
79	ILT	3.2.2		De vraag is of incident Voorschoten gezien moet worden als het werken in een eilandbuitendienststelling. ILT kent geen eenduidige definitie van dit begrip. Daarom vragen wij ons af of het hier daadwerkelijk een eilandbuitendienststelling betreft. Immers de buitendienststelling kan door baanwerkers direct vanuit spoor 4 worden verlaten naar de berm.	nee	Zie punt 23.
118	ProRail	3.2.2	De werklocatie was volgens de Raad een eilandbuitendienststelling (conform de definitie zoals eerder in de voetnoot opgenomen, "zelfvoorzienend etc..")	De definitie van Eilandbuitendienststelling (site railAlert): Een eilandbuitendienststelling is een buitendienststelling die geen veilige aan- en aflooprouten heeft voor personeel. In deze buitendienststelling was het voor personeel via verschillende routes mogelijk het spoor te verlaten zonder indienstzijnde sporen over te steken. Voor het in- en uitzetten van materiaal is een gekozen voor een aanvullende buitendienststelling. Er had ook gekozen kunnen worden voor een railinzetplaats aan de andere zijde van het spoor. Volgens ProRail is daarom geen sprake van een eilandbuitendienststelling.	nee	Zie punt 23.
119	ProRail	3.2.2	Uit gesprekken die de Raad heeft gevoerd, blijkt dat het bij onderhoudswerkzaamheden in opdracht van ProRail vaker gebeurt dat er sprake is van een eilandbuitendienststelling (zie ook hoofdstuk 4 met de door de Raad onderzochte (bijna-)ongevallen)	Dergelijke buitendienststellingen komen inderdaad vaker voor. Eilandbuitendienststellingen zijn niet toegestaan. ProRail is het niet eens dat hier sprake is van een eilandbuitendienststelling. Volgens de begrippenlijst van railAlert is een Eilandbuitendienststelling een buitendienststelling die geen veilige aan- en aflooprouten heeft voor personeel. De baanwerkers konden via verschillende routes via de buitendienststelling het spoor verlaten zonder indienstzijnde sporen over te steken. Bij het in- en uitzetten van materieel bij aanvang en afloop van de werkzaamheden, was een buitendienststelling nodig voor het oversteken van indienstzijnde sporen op de railinzetplaats.	nee	Zie punt 23.
120	ProRail	3.2.2	De aanvragen voor deze oversteekperiodes wijzen erop dat de aannemer gaat werken met een eilandbuitendienststelling.	Zie eerdere opmerkingen over eilandbuitendienststelling en de aannemer is daarbij gehouden aan de branchrichtlijnen.	deels	Zie punt 23.
121	ProRail	3.2.2	Bij het ongeval in Voorschoten konden de werkenden hun niet-zelfvoorzienende werkplek niet op een veilige manier bereiken (eilandbuitendienststelling): ...	Nuancering: In de deelconclusie staat dat de werkenden hun werkplek niet op een veilige manier konden bereiken. Dit is een absolute uitspraak die voor deze werkplek niet volledig juist is. De werkenden konden zelf via de buitendienststelling wel verplaatsen zonder sporen over te steken, maar niet mét materieel. De suggestie wordt hier gewekt dat werkenden alleen via de RIP bij Voorschoten het werk konden verlaten.	deels	Zie punt 23.
122	ProRail	3.2.2	ProRail controleerde bij het goedkeuren naar eigen zeggen alleen de grenzen van de buitendienststelling en liet de invulling van de werkzaamheden binnen de buitendienststelling over aan het oordeelsvermogen van de onderhoudsaannemer. Opvallend is dat ProRail daarbij ook het in overleg met de treindienstleider buiten dienst nemen van de kortdurende periodes (en daarmee impliciet het ontstaan van een eilandbuitendienststelling) heeft goedgekeurd.	Alle partijen hebben gehandeld binnen de afgesproken kaders van de branchrichtlijnen.	deels	Zie punt 23.
190	ProRail	3.2.2	binnen ProRail niet bekend"	Nuancering: bij de geïnterviewden niet bekend....	deels	Tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
24	BAM Infra Rail B.V.	3.2.3	Vanuit de huidige brancheregelgeving is het verplicht de grenzen van de buitendienststelling fysiek te markeren.	De in noot 115 daarvoor aangegeven bron (de brancherichtlijn 'Markeren van de grenzen van de werkplek') stelt uitdrukkelijk dat deze richtlijn alleen betrekking heeft op het plaatsen van markeringen om te voorkomen dat railgebonden voertuigen onbedoeld de werkplek verlaten. Deze brancherichtlijn heeft geen betrekking op maatregelen die voorkomen dat personen onbedoeld de werkplek verlaten. In die context wordt het in het rapport wel geplaatst.	ja	Scope van de brancherichtlijn: Deze brancherichtlijn heeft alleen betrekking op het plaatsen van markeringen om te voorkomen dat railgebonden voertuigen onbedoeld de werkplek verlaten. Deze brancherichtlijn heeft geen betrekking op maatregelen die voorkomen dat personen onbedoeld de werkplek verlaten.
123	ProRail	3.2.3	Op de railinzetplaats waar zij het spoor hadden betreden, waren geen hulpmiddelen om zich te oriënteren of om het indienstzijnde spoor af te schermen	In het algemeen oriënteren baanwerkers zich op basis van vaste infra elementen zoals seinen en wissels. In deze situatie waren vaste infra-elementen aanwezig die oriëntatie ondersteunen (zoals seinen en het station Voorschoten). ProRail zal (met steun van het ministerie IenW) inzetten op technische innovaties ter ondersteuning van de oriëntatie.	nee	ProRail komt in haar onderzoek naar het incident op 10 augustus 2012 tot de conclusie dat er geen hulpmiddelen waren voor de baanwerkers om zich te oriënteren. De Raad heeft deze bevinding overgenomen in het blauwe kader.
124	ProRail	3.2.4	Uit de voorgaande paragraaf blijkt dat oversteken van indienstzijde sporen risicovol is voor werkkenden aan het spoor en passerende treinen. Dit gold in het bijzonder voor de situatie in Voorschoten, waar de werkkenden hun niet-zelfvoorzienende werkplek niet op een veilige manier konden bereiken (eilandbuitendienststelling): ze waren aangewezen op tijdelijke kortdurende periodes waarin de andere sporen buiten dienst werden genomen om hun werkplek te kunnen bereiken en verlaten. Ook was de grens tussen buiten- en indienstzijnd spoor niet zichtbaar. Dergelijke werkplekken voldoen niet aan de brancherichtlijnen en zijn risicovol voor de mensen die daar werken.	Nuancering: De werkkenden konden via een andere route tussentijds hun werkplek verlaten. Hier wordt de suggestie gewekt dat voor elke beweging van werkkenden - om een voorziening te bereiken - dit via de RIP te Voorschoten moest plaatsvinden. Bij het verlaten van de werkplek mét materieel, was dit georganiseerd via de RIP te Voorschoten.	nee	Zie 2.3.
182	ProRail	3.3.1	Op dit moment zijn alleen procedurele maatregelen voorzien om te voorkomen dat baanwerkers in het verkeerde spoor terecht komen, zoals mondelinge communicatie tussen baanwerkers en veiligheidsfunctionarissen.	Graag toevoegen: ook de schematische beeldinstructies (WOT's) behoort tot deze procedurele/organisatorische maatregelen.	ja	Tekst aangepast.
125	ProRail	3.3.2	De communicatie over deze buitendienststelling ging bij Voorschoten over meerdere schakels (zie volgend blauw kader) en dat leidde tot de volgende (mogelijke) risico's:	Deze manier van via meerdere schakels mondeling communiceren is niet uniek voor Voorschoten maar de reguliere, voorgeschreven manier van communicatie. Dit zegt dus generiek iets over de manier van communiceren, niet alleen over dit ongeval bij Voorschoten. Om de leerloop van mondelinge communicatie te verbeteren onderzoekt ProRail de mogelijkheden om mondelinge communicatie op de bouwplaats vast te leggen.	deels	Toegevoegd dat het generiek is. Het huidige onderzoek van ProRail naar het opnemen van mondelinge communicatie werd tijdens het onderzoek niet genoemd.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
28	LLV	3.3.2		Elke keer word aangegeven voor meerdere uitleg vatbaar. Nee, duidelijke instructie is gegeven. Iedereen op het spoor weet dat als je moet wachten dat je dan moet wachten. Als er iets onduidelijk is dat je dit moet vragen. Het is van levensbelang om alle instructies te volgen en te begrijpen. In mijn geval heb ik duidelijke instructie gegeven en de gegeven instructie kan je niet in twijfel nemen eraan houden. Voor en na de werkzaamheden heeft de LLV er duidelijk instructie gegeven over het uitzetten verplaatsen en het oversteken. In het bijzijn van de technische leider. Tijdens de instructie is alles verteld. De instructie was duidelijk. De partijen incl de krolmaschinist hebben na instructie ook getekend. Dit betekent ook dat je de instructie hebt begrepen. De LLV heeft duidelijk aangegeven dat hij op zijn plek moest wachten totdat hij een bevestiging zou krijgen.	deels	Voordat de werkzaamheden begonnen heeft de leider lokale veiligheid in het bijzijn van de technische leider, krolmachinist en lassers instructie gegeven. De aanwezigen hebben hiervoor ook getekend. Na afloop van de werkzaamheden heeft de leider lokale veiligheid vanuit zijn rol als begeleider buitendienstgesteld spoor toestemming aan de machinist van de kraan gegeven om terug te rijden. Omdat niet bekend is in hoeverre de kraanmachinist als ontvanger de instructie van de leider lokale veiligheid heeft gehoord en begrepen, is niet vast te stellen of er sprake is geweest van miscommunicatie, foutieve interpretatie of een vergissing van één of beide. De instructie aan de kraanmachinist is niet meer te achterhalen omdat de communicatie tussen veiligheidsfunctionarissen en baanwerkers niet wordt vastgelegd. Het niet vastleggen van de communicatie tussen leider werkplekbeveiliging en de leiders lokale veiligheid en de ploeg bemoeilijkt het continu te leren en te verbeteren van deze communicatie. Het bemoeilijkt eveneens het achterhalen van wat er is gebeurd bij incidentonderzoek zoals het geval is bij het ongeval in Voorschoten. De tekst in het rapport is in lijn met bovenstaande toelichting aangepast.
80	ILT	3.3.2		In de tekst heeft de Technisch Leider een rol gespeeld in de veiligheidscommunicatie. De Krolmcn krijgt normaliter opdracht van LWB, LLV of BBD. De Technisch Leider zou geen taak/rol in het veiligheidsproces moeten hebben volgens de beschreven veiligheidskaders.	nee	De technisch leider participeerde niet in de veiligheidscommunicatie maar gaf opdracht of akkoord om terug te rijden.
126	ProRail	3.3.2	"de instructie.....vatbaar.""	Als niet aantoonbaar is welke instructie de kraanmachinist heeft ontvangen, kan niet worden vastgesteld dat die instructie voor meerdere uitleg vatbaar is.	ja	Zie punt 28.
29	LLV	3.3.2		Kraanmachinist wist dat de twee sporen in dienst waren. Voordat de krolmachinist terug reed heeft de leider lokale veiligheid duidelijk aangegeven dat hij op zijn plek moest blijven en wachten op de uitzetplek. Leider lokale veiligheid heeft de krolmachinist ook werkontrekkingstekening gegeven. De voertuiginstructie overhandigd en ook ingecheckt volgens MT Info. In Mt info kunnen de werkenden alle benodigde informatie en documentaties terugvinden	nee	Zie punt 28.
191	ProRail	3.3.2	De toestemming voor het oversteken van het spoor van de treindienstleider aan de kraanmachinist verloopt mondeling en via meerdere schakels (treindienstleider – leider werkplekbeveiliging – leider lokale beveiliging – machinist). Daarmee is de veiligheid van medewerkers en reizigers voornamelijk afhankelijk van foutgevoelige mondelinge communicatie.	In de zuiverheid staat hier een incorrecte formulering; de trdl is niet bevoegd toestemming te geven voor het oversteken van sporen. De trdl geeft de verantwoordelijkheid van het spoor over aan de lwb. Deze is vervolgens formeel (NVW) bevoegd om toestemming te geven voor het oversteken van sporen. De conclusie blijft onverkort correct.	ja	Tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
13	railAlert	3.3.2.	Na het ongeval Aangepast	dit moet zijn: Na het ongeval in Voorschoten heeft railAlert deze voorschriften voor in- en uitzetten (tijdelijk) aangepast in: " het voertuig moet bij in - en uitzetten terplaatse begeleid worden". Deze maatregel zal, of na het uitkomen van het OVVRapport, of na 1 jaar, geevalueerd worden.	ja	Tekst aangepast.
101	NLA	3.3.2	De verplichting ... vervallen	De zin is onjuist en onduidelijk. De constatering dat een verplichting tot begeleiding van werkvoertuigen in buitendienststellingen in 2009 is vervallen wekt de indruk dat hier sprake is van een algemeen geldende of zelfs wettelijke verplichting. Dat is niet juist; er is geen sprake van een wettelijke verplichting, waardoor er ook geen sprake kan zijn van vervallen van een verplichting. Het gaat hier om zelfregulering binnen deze branche (hierna: brancheregelgeving), zoals vastgelegd in het voorschrift veilig werken (VWV-Trein). Het voorschrift veilig werken van 2009 is inderdaad gewijzigd ten opzichte van het voorschrift van 2006. In 2006 werd volgens het voorschrift veilig werken standaard een werktreininstructie opgesteld, waarin de taakverdeling tussen werktreinmachinist en werktreinbegeleider werd vastgelegd. Er was daarmee in alle gevallen een werktreinbegeleider betrokken bij de werkzaamheden. Op deze werkwijze lijkt het rapport te doelen wanneer het gaat om 'verplichting tot begeleiding'. In 2009 is de passage in het voorschrift veilig werken veranderd, waardoor er alleen een werktreininstructie opgesteld werd wanneer de risico-inventarisatie en evaluatie daar aanleiding toe gaf. De betrokkenheid van een werktreinbegeleider binnen het buitendienst gestelde spoor werd in die werkinstructie gezien. Door deze wijziging ontstond inderdaad de mogelijkheid dat de machinist van een werktrein zelfstandig het werk uitvoerde, zonder betrokkenheid van een werktreinbegeleider. Hoewel de brancheregelgeving ten aanzien van betrokkenheid van een werktreinbegeleider is gewijzigd in 2009, vereist dit punt dus de nodige nuancering.	ja	Tekst aangepast.
14	railAlert	3.3.2.	begeleidenverplicht gesteld	toevoegen: terplaatse bij het in- en uitzetten, Deze maatregel zal, of na het uitkomen van het OVVRapport, of na 1 jaar, geevalueerd worden.	ja	Tekst aangepast.
127	ProRail	3.3.2	begeleiding van rail-wegvoertuigen was tot 2009 verplicht en is na het ongeval in Voorschoten weer verplicht, UITZONDERINGEN DAARGELATEN, gesteld BIJ HET IN-EN UITZETTEN VAN RAILWEGVOERTUIGEN .	Nuancering: Tussen 2013 en 20-04-23 luidde de regelgeving: VWV toelichting 3: Eisen aan het rijden met railgebonden voertuigen. Met een RI&E moet worden vastgesteld of een railgebonden voertuig binnen het buitendienst gestelde spoor zelfstandig (zonder begeleiding van een begeleider buitendienst gesteld spoor) vervoersbewegingen mag uitvoeren. Bij de volgende drie activiteiten moet altijd begeleid worden: situaties waarbij de persoon die het railgebonden voertuig bedient, de te berijden rijweg niet (goed) kan waarnemen; bij het passeren van overwegen met een voertuig waarvan de detectie niet is gegarandeerd; bij het berijden van meerdelige wissels. In alle gevallen moet de persoon die een railgebonden voertuig bedient, zijn geïnstrueerd en moet een voertuiginstructie aanwezig zijn. Op 20-04-23 bij de 1e safety alert die door railAlert is uitgegeven moesten alle bewegingen bij het in- en uitzetten op een overweg of railinzetplaats begeleid worden. Op 04-08-23 bij de 2e safety alert is dit genuanceerd en een uitzondering gemaakt indien alle aanwezige sporen volledig, gelijktijdig en voortdurend zonder onderbreking buitendienst zijn en de gehele railinzetplaats of overweg binnen deze buitendienststelling valt. RailAlert zal het geheel aan maatregelen herijken op basis van het rapport van OvV.	ja	Tekst aangepast. Zie punt 15.
4	Gemeente Voorschoten	3.3.4	baanwerkers	Dit moet "baanwerkers" zijn.	ja	Tekst aangepast. Zie ook punt 193.
15	railAlert	3.3.2.	Begeleiden ...weer verplicht gesteld	toevoegen: terplaatse bij het in- en uitzetten, Deze maatregel zal, of na het uitkomen van het OVVRapport, of na 1 jaar, geevalueerd worden.	ja	Tekst aangepast. Zie punt 102, 127 en 205.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
30	LLV	3.3.4		Er wordt elke keer aangegeven dat de instructie voor meerdere uitleg vatbaar is. Dit is zeker niet waar. De instructie die de LLV er en de Technische leider hebben gegeven was 100 procent duidelijk. Blijven op je plek betekent gewoon blijven op je plek. De krolmachinist heeft ook aangegeven dat hij zou wachten.	ja	Het resume is in lijn gebracht met de tekstwijzigingen in het hoofdstuk. Zie ook punt 128.
93	DB Cargo Nederland NV	3.4.4	Wijzigen in 'Daarmee is de veiligheid van baanwerkers, reizigers, personeel van spoorwegondernemingen (machinisten, conducteurs) en omwonenden voornamelijk [...]'	Toevoeging voor verduidelijking.	ja	Tekst aangepast.
102	NLA	3.3.4	Begeleiding ... Gesteld	Deze zin is onjuist en onduidelijk. Evenals in paragraaf 3.3.2 wordt hier het jaartal 2009 aangemerkt als het jaar waarin verplichtingen omtrent begeleiding van werkvoertuigen is veranderd. De tekst stelt dat tot die tijd begeleiding verplicht was en na het ongeval in Voorschoten weer verplicht gesteld. Zoals ook eerder opgemerkt is dit onjuist, er was en is geen sprake van een wettelijke verplichting. Het gaat hier om een wijziging van brancheregelgeving, waarin de betrokkenheid van de werktreinbegeleider is aangepast. Waar er in 2006 standaard een werktreininstructie werd opgesteld met daarin afspraken tussen werktreinmachinist en werktreinbegeleider, werd die werktreininstructie en de betrokkenheid van de werktreinbegeleider in 2009 afhankelijk van de vastgestelde risico-inventarisatie. Door deze wijziging ontstond de mogelijkheid dat een werktreinmachinist zelfstandig het werk uitvoerde, zonder betrokkenheid van een werktreinbegeleider. Na het ongeval heeft de branche afgesproken dat bij het in- en uitzetten van een werktrein altijd een werktreinbegeleider betrokken is. Dit sluit aan bij de brancheregelgeving zoals die in 2006 ook was opgesteld. De vaststelling dat het voorschrift veilig werken (VVW-Trein) in 2009 en na het ongeval is gewijzigd klopt, maar vereist de eerder genoemde nuancering.	deels	Tekst aangepast. Zie punt 15 en 127.
128	ProRail	3.3.4	De afscherming van de werkplek leunt enkel op mondelinge communicatie, waardoor miscommunicatie grote gevolgen kan hebben.	In generieke zin geldt dat de afscherming van de werkplek óók leunt op protocollen en op locatie kan de werkplek afgebakend zijn met fysieke afbakeningen zoals afsluitbord S513, rood-witte kettingen of de afscherming met een safety fence. De afscherming bestaat daarmee niet uit 'enkel' communicatie.	ja	Zie ook punt 30.
129	ProRail	3.3.4	Ookvatbaar was.	Als niet aantoonbaar is welke instructie de kraanmachinist heeft ontvangen, kan niet worden vastgesteld dat die instructie voor meerdere uitleg vatbaar is.	ja	Zie ook punt 30.
192	ProRail	3.3.4	De toestemming voor het oversteken van het spoor van de treindienstleider aan de kraanmachinist verloopt mondeling en via meerdere schakels (treindienstleider – leider werkplekbeveiliging – leider lokale beveiliging – machinist).	In de zuiverheid staat hier een incorrecte formulering; de trdl is niet bevoegd toestemming te geven voor het oversteken van sporen. De trdl geeft de verantwoordelijkheid van het spoor over aan de lwb. Deze is vervolgens formeel (NVW) bevoegd om toestemming te geven voor het oversteken van sporen. De conclusie blijft onverkort correct.	ja	Tekst aangepast.
193	ProRail	3.3.4	baanwekers	Typfout: Moet zijn "baanwerkers"	ja	Tekst aangepast. Zie ook punt 4.
205	UR consult	3 / 3.3.4.	"...is na het ingeval in Voorschoten weer verplicht gesteld."	Een kraanmachinist hoeft nog steeds niet altijd te worden begeleid tijdens het rijden over het spoor. Alleen tijdens in- en uitzetten als die te weinig zicht heeft ver de rijweg of als die gevaarlijke objecten zoals overwegen en wissels passsert. Dat was altijd al zo en aanwezig bij in- en uitzetten is aangescherpt door RailAlert na het ongeval.	deels	Tekst aangepast. Zie punt 15, 102 en 127.
32	LLV	3.4		Verminderde alertheid voor vergissing ben ik niet mee eens ik werk meestal in de nacht en ben dat al jaren gewend.	deels	Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat verminderde alertheid mogelijk is, of dat hier gespeeld heeft is niet (meer) na te gaan.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
44	Nederlandse Spoorwegen	3.4.1	met een fulltime dienstverband bij NS als machinist bij Onderhoud & Service.'	Graag bij opnemen (bijvoorbeeld door middel van voetnoot): De leider lokale veiligheid was ten tijde van het ongeval niet aan het werk namens NS. NS was ook niet van op de hoogte van zijn werkzaamheden als zzp'er voor UR Consultant. NS heeft regelgeving waarbij nevenwerkzaamheden opgegeven dienen te worden.	ja	Tekst aangepast.
130	ProRail	3.4.3	De RailApp als enige bewaking rusttijd	De DVP app is ook een bewaking over de rust tijden. Bij aanvang van elk werk wordt het DVP gescand. Als je DVP gescand wordt terwijl je te weinig rusttijd hebt genomen tussen werk, toont je DVP rood: je DVP is op dat moment niet meer geldig. Dit is ingevoerd omdat (vooral ZZP'ers) een nachtdienst deden bij het ene bedrijf, en daarna een dagdienst bij een ander bedrijf.	ja	Tekst aangepast.
131	ProRail	3.4.3	"De aandacht voor de risico's van nachtwerk bij opdrachtgever en spooraanemers is beperkt en voldoet niet aan de geldende wet- en regelgeving"	De feitelijke onderbouwing van het niet voldoen aan geldende wet- en regelgeving ontbreekt in dit rapport.	nee	In het hoofdstuk zijn het niet voldoen aan de arbeidstijdenwet en het ontbreken van nachtwerk in de risico-inventarisatie en de arbocatalogus benoemd als voorbeelden van het niet voldoen aan wet-en regelgeving.
132	ProRail	3.4.3	Deelconclusie	Het onderzoek naar de roosters van medewerkers in Voorschoten rechtvaardigt niet de hier in algemene zin getrokken conclusies.	nee	De conclusies zijn niet alleen gebaseerd op de roosteranalyse, maar ook op de beoordeling van de de risico-inventarisatie, de arbocatalogus en de bespreking van dit thema in de vele interviews.
45	Nederlandse Spoorwegen	4.1.1	Het onderzoek richt zich zeer zelden op de vraag hoe het begrijpelijk is dat de werknemer afweek.	Binnen incidentonderzoek van NS Operatie is dit juist expliciet de hoofdvraag.	deels	Het gaat niet om onderzoeken van NS, zie inleiding par. 4.1.
133	ProRail	4.1.3	Deelconclusie ".. is het vermogen in de sector om met elkaar van incidenten te leren gering..."	ProRail en railAlert delen incidentonderzoeksrapportages in de spoorbranche om gezamenlijk van te leren. ProRail is het eens met de OvV dat de spoorsector nog beter kan leren van (bijna) ongevallen. Binnen railAlert is de afgelopen twee jaar veel aandacht geweest voor het beter leren van incidenten in de spoorbranche en zij heeft daarom haar eigen organisatie anders ingericht om hier beter invulling aan te geven. ProRail heeft goede voorbeelden van gezamenlijk leren in de spoorbranche die zij graag verder uitbouwt. De conclusie dat het vermogen in de sector om met elkaar te leren van incidenten gering is, is een oordeel waar ProRail zich niet in kan vinden.	deels	Tekst aangepast.
94	DB Cargo Nederland NV	4.2	Inzetplaats	Wijzigen	ja	Tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
56	lenW	4.3	<p>"regel 1 tm 7" In de...vervoerwijze blijft. " In de juiste context plaatsen zie argumentatie.</p> <p>weglaten regel 7-12 ivm onjuiste conclusie van 'De staatsecretaris bestempelt t/m mee aan ProRail'. Wellicht beïnvloedt dat ook de conclusie in het gele hokje.</p>	<p>"De geciteerde tekst uit de beleidsprioriteitenbrief is juist, maar de samenvatting regel 7 tm 10 is uit de context niet juist. 'Hinder' is niet het stempel dat de staatssecretaris hier geeft, maar is een term die door ProRail en lenW wordt gebruikt in gesprekken over werkzaamheden. Door enkel naar deze ene passage te kijken in de beleidsprioriteitenbrief 2022-2023 en de conclusie die daaraan wordt verbonden, wordt de indruk gewekt dat lenW stuurt op beschikbaarheid ten koste van veiligheid. Dat is onjuist. Veiligheid ziet lenW als opdrachtgever en als aandeelhouder in de aansturing van ProRail als uitgangspunt, waaronder in de bedrijfsvoering, projecten en instandhouding. Hier moeten dan ook capaciteit en geld voor vrijgemaakt worden. In de concessie is ook vastgelegd dat ProRail invulling geeft aan de concessie binnen het kader van de geldende wet- en regelgeving t.a.v spoorwegveiligheid. Dat er nadere beleidsprioriteiten worden gesteld door de aandeelhouder en opdrachtgever (binnen de concessie) zegt iets over de verdeling van de resterende capaciteit en middelen die beschikbaar zijn. Het kan niet zo zijn dat de wens tot beschikbaarheid leidt tot een beperking van veiligheid. Deze koppeling wordt door lenW ook niet gelegd.</p> <p>Waar de geciteerde passage wél naar refereert is de inherente spanning die er zit tussen beschikbaarheid van het spoor en instandhoudingswerkzaamheden. Daarbij zoeken we samen met ProRail naar manieren waarop zij werk slim kunnen combineren, zodat hetzelfde spoor bijvoorbeeld maar 1 keer buitendienst genomen hoeft te worden voor twee verschillende werkzaamheden, in plaats van twee keer apart. Wat dus minder hinder, want meer beschikbaarheid van het spoor, oplevert.</p> <p>In andere beleidsprioriteitenbrieven en in veel van de reguliere overleggen van de aandeelhouder als opdrachtgever met ProRail wordt juist expliciet aandacht gevraagd voor fysieke veiligheid.</p> <p>Over de beleidsprioriteitenbrief: die geeft accenten mee aan ProRail, zonder afbreuk te doen aan het totale pakket aan maatregelen waarvoor ze aan de lat staan.</p> <p>De beleidsprioriteitenbrief waar naar verwezen wordt, is niet de laatste die verstuurd is (op 6 april 2022 ging de laatste voor het ongeluk bij Voorschoten, met daarin expliciete aandacht voor fysieke veiligheid) en ook niet de enige manier waarop we ProRail aansturen. Veiligheid komt herhaaldelijk aan bod in contacten tussen lenW en ProRail. Dit wordt bijvoorbeeld vaak besproken in de driehoek opdrachtgever - aandeelhouder - opdrachtnemer. Ook rapporteert ProRail over veiligheid aan lenW in de (half)jaarverantwoording. "</p>	nee	De Raad onderschrijft dat er een inherente spanning is tussen beschikbaarheid en werkzaamheden, zoals lenW hier in haar argumentatie schrijft. De passage dat ProRail nadrukkelijk moet streven naar continue reductie van hinder legt de nadruk op één aspect binnen dit spanningsveld, vandaar dat de Raad schrijft dat de nadruk ligt op beschikbaarheid. In paragraaf 3.1 wordt beschreven dat een belangrijke ongevalsfactor is dat er treinen langs werkzaamheden rijden, vandaar de link tussen druk op beschikbaarheid en veiligheid.
81	ILT	4.4.1	ProRail levert de aannemers een V&G-dossier....V&G-plan	Nieuw tekstvoorstel: ProRail levert VG-dossier nadat in veel gevallen de aannemer eerst een concept VGO-plan aan ProRail levert op basis van beschikbaarheid sporen. Zie ook hiervoor het onderzoek van ILT uit 2021 (Het project baanwerken binnen programma veiligheid op het spoor. Deze presentatie is gedeeld met de OVV).	nee	De essentie is dat ProRail een V&G-dossier verstrekt aan de aannemer, die daarmee zelf een V&G-plan moet maken. Het V&G-dossier bevat niet alle risicovolle locaties, zoals beschreven staat in het voorbeeld/blauwe kader op pag 62. (zie ook punt 134)
134	ProRail	4.4.1	ProRail besteedt het maken van een V&G-plan uit.	Zowel ProRail als de opdrachtnemer heeft een verantwoordelijkheid in het opstellen van V&G-plannen. Met name voor onderhoudscontracten behoeft de rol van ProRail verbetering. ProRail heeft dat onderkend en heeft de taskforce V&G opgericht om hier invulling in te gaan geven. Huidige werkwijze: Het V&G plan wordt uitgevraagd bij opdrachtnemer om op te stellen op basis van het generieke V&G dossier van ProRail. Het V&G plan is een acceptatiedocument. Dit betekent dat opdrachtnemer het V&G plan opstelt en ProRail het V&G plan toetst aan de eisen conform vraagspecificatie in het contract en accepteert. Dit geldt voor zowel PGO 3.0 (dus contract van BAM in R&G) en PGO 4.0. Hierbij biedt ProRail de PGO aannemers een generiek V&G dossier voor Railinzetplaatsen aan.	nee	Dat ProRail inmiddels onderkend heeft dat zij ook een verantwoordelijkheid heeft in het opstellen van V&G-plannen, laat onverlet hoe het PGO-contract Rijn en Gouwe tot stand is gekomen. (zie ook punt 81)

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
194	ProRail	4.4.2	"in een PGOonderhoud vast gelegd"	Aanpassen naar: "In een PGO contract wordt het uit te voeren onderhoud en storingsherstel vastgelegd en gecontracteerd aan een onderhoudsaannemer".	nee	In contract staan specificaties.
195	ProRail	4.4.2	"Een PGO contract ... vereiste prestatie"	Aanpassen naar de defintie zoals in de begrippenlijst: "In een prestatie gericht onderhoudscontract is de vereiste technische conditie van de infrastructuur gespecificeerd en is vastgelegd aan welke wet- en regelgeving een opdrachtnemer zich dient te houden bij het laten voldoen van de infrastructuur aan de specificaties."	nee	In essentie staat er hetzelfde, maar dan in toegankelijker bewoordingen.
196	ProRail	4.4.2	"ProRail hanteert een eigen implementatie van de veiligheidscultuurladder..."	Onduidelijkheid: wat wordt hier bedoeld met "eigen implementatie"?	ja	De oorspronkelijke veiligheidscultuurladder is ontwikkeld door Shell en wordt tegenwoordig beheerd door The Energy Institute. Deze verwijzing wordt toegevoegd aan de tekst.
82	ILT	4.4.2	Gunningscriteria	Uit onderzoek 2021 ILT is gebleken dat dat vaak WEL het geval is en daardoor wordt meegerekend bij de aanbesteding.	nee	In het gunningsmodel behorende bij het Rijn en Gouwe 2 contract is veiligheid niet meegenomen als gunningscriterium.
135	ProRail	4.4.2	De aannemer..... werken onder druk."	Als buiten de schuld van de aannemer het nachtgat korter wordt, is dat risico voor de opdrachtgever en niet het risico voor de aannemer. ProRail moet dan een extra TVP voor de aannemer regelen of de gevolgen accepteren.	ja	Tekst aangepast.
83	ILT	4	op naleving ... aanrijdgevaar	Wijzigen in "op naleving van enkele bepalingen van de Arbowetgeving, waaronder het deelaspect aanrijdgevaar"	ja	Tekst aangepast.
103	NLA	4.5.1	Naast dat ... spooronderhoud	De zin is onjuist en onvolledig. De Arbeidsinspectie toetst nieuwe en gewijzigde arbocatalogi, als daartoe door sociale partners een verzoek wordt ingediend. Dit is zo bepaald in de beleidsregel Arbocatalogi. Dit geldt overigens voor alle arbocatalogi, niet enkel voor die voor het spooronderhoud. Ter verduidelijking past hier de aanvulling "wanneer die door de sociale partners wordt ingediend." De arbocatalogus voor het spooronderhoud is door sociale partners niet aan de Arbeidsinspectie voorgelegd en daarom conform wetgeving dus ook niet getoetst.	ja	Tekst aangepast. Zie ook punt 98.
104	NLA	4.5.1	Sinds 2019 ... detailniveau	De zin is onjuist. De vaststelling dat de beleidsregel in 2019 is veranderd is juist, maar het niveau van toetsing zoals dat in de tekst wordt gepresenteerd verdient nuancering. In de beleidsregel 2010 is opgenomen dat de Arbeidsinspectie met behulp van een quickscan bepaalt of 'redelijkerwijs kan worden aangenomen dat met navolging van de arbocatalogus invulling wordt gegeven aan (doel)voorschriften gesteld bij of krachtens de Arbeidsomstandighedenwet'. In 2019 is deze beleidsregel aangepast en zijn de criteria die bij toetsing worden gehanteerd uitgebreider beschreven, de quickscan is verdwenen. Een 'marginale toets' was volgens de Raad van State niet voldoende om daadwerkelijk na te kunnen gaan of een maatregel voldoende invulling geeft aan het betreffende arbo-risico. Om die reden wordt in de nieuwe beleidsregel niet langer gesproken van een 'marginale toetsing', maar eenvoudig van een 'toetsing'. De Beleidsregel arbocatalogi 2019 stelt o.a. dat bij toetsing gekeken wordt of de beschreven maatregelen of voorzieningen niet in strijd zijn met de Arbeidsomstandighedenwet, of redelijkerwijs kan worden aangenomen dat met navolging aan de voorzieningen en middelen wordt voldaan aan de gestelde (doel)voorschriften zoals vastgelegd in de Arbeidsomstandighedenwet, en hoe er bij de voorgestelde maatregelen of voorzieningen rekening is gehouden met bijzondere categorieën werknemers. De Arbeidsinspectie hanteert deze toetsingscriteria bij beoordeling van ingediende arbocatalogi. De gekozen formulering in de tekst, waar gesproken wordt van toetsing op detailniveau, suggereert een verdergaande beoordeling dan waar in werkelijkheid sprake van kan zijn, zowel voor wat betreft uitvoerbaarheid als rechtmatigheid. Overigens, dit toetsingskader is door het ministerie van SZW bepaald en neergelegd in deze beleidsregel.	ja	Tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
136	ProRail	4.4.2	ProRail is primair verantwoordelijk voor de veiligheid op het spoor en bij werkzaamheden, zowel voor de werkenden aan het spoor als inzittenden en omwonenden van treinen. ProRail geeft deze verantwoordelijkheid door aan onderhoudsaannemers zonder daarbij relevante risico's te analyseren en de onderhoudsaannemers daarover te informeren en toezicht te houden op de uitvoering.	ProRail contracteert de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden inclusief de bijbehorende veiligheidsbeheersing. De opdrachtgever en opdrachtnemer houden hierbij wettelijk gezien ieder hun eigen verantwoordelijkheid zodat gezamenlijk de veiligheid op en om het spoor georganiseerd en gewaarborgd is. Daarboven neemt ProRail een initiërende, regisserende rol voor veiligheid op en om het spoor. Juist vanuit deze regierol heeft ProRail mede railAlert opgericht. Binnen railAlert wordt door ProRail samen met de aannemers invulling gegeven aan die gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het veilig werken. In railAlert werken alle partijen in de railinfrabranche samen vanuit de overtuiging dat arbeidsveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is die een goed samenspel tussen alle partijen vergt en de relatie opdrachtgever- opdrachtnemer overbrugt. Binnen railAlert ontwikkelen wij met de branchegeenoten regelgeving, leiden wij bestaande en nieuwe medewerkers op, certificeren wij medewerkers voor afgebakende werkzaamheden, is het Digitaal Veiligheid Paspoort ontwikkeld om toegang tot het spoor te reguleren, worden inspecties uitgevoerd ter toetsing van het naleven van de "life saving rules", wordt gezamenlijk geleerd van incidenten en zoeken wij elkaar in de branche op om onze verantwoordelijkheid te nemen voor arbeids- en spoorveiligheid en dragen wij zorg voor borging van veiligheid bij alle samenwerkende partners.	deels	RailAlert vult een deel van de verantwoordelijkheid van ProRail in. Onze conclusie komt voort uit de verantwoordelijkheid die ProRail heeft als opdrachtgever en die niet kan worden gedelegeerd. Dit is in operationale zin bijvoorbeeld terug te zien in de beperkte informatie die onderhoudsaannemers krijgen over specifieke risico's voor hun werkzaamheden en de regie op de veiligheid van de werkzaamheden, daarnaast gaat het ook om de strategische rol bij onder meer innovaties en het gezamenlijk leren van ongevallen.
95	DB Cargo Nederland NV	4.5.2	perse wijzigen in 'per se'	Van Dale's Woordenboek	nee	Paragraaf 4.5.2 is verwijderd.
105	NLA	4.5.1	Bij de ... teruggevonden	Uit de tekst blijkt dat railAlert stelt dat de vigerende versie van de arbocatalogus, uit 2013, destijds is goedgekeurd door de toenmalige Stichting Arbeidsomstandigheden. Dit zou zijn gedeeld met de Arbeidsinspectie tijdens een informatief periodiek overleg. Hier is geen informatie over terug te vinden, zoals het rapport ook benoemt. Het is van belang hierbij te benadrukken dat de Arbeidsinspectie enkel schriftelijk ingediende arbocatalogi toetst en daar schriftelijk reactie op geeft waarin zij haar oordeel kenbaar maakt. De Arbeidsinspectie heeft geen oordeel over deze arbocatalogus gegeven, de arbocatalogus is blijkens dit rapport immers niet ingediend voor toetsing. Deze arbocatalogus is ook niet als referentiekader gebruikt bij handhaving, zoals onjuist wordt gesuggereerd in paragraaf 4.5.2.	ja	Tekst aangepast.
106	NLA	4.5.1	Daarmee is ... Arbeidsinspectie	Deze zin is onjuist. In deze alinea wordt benoemd dat een arbocatalogus een geldigheidstermijn heeft van zes jaar. Het is daarbij van belang te verduidelijken dat deze termijn een aanpassing betreft van de Beleidsregel arbocatalogi 2019, in eerdere beleidsregels werd geen termijn genoemd. De sociale partners konden een nieuwe of gewijzigde arbocatalogus indienen bij de Arbeidsinspectie voor een (marginale) toets. Zoals eerder aangegeven is de ten tijde van het ongeval vigerende arbocatalogus (uit 2013) niet ingediend bij de Arbeidsinspectie voor toetsing. Conform geldende wet- en regelgeving heeft de Arbeidsinspectie die arbocatalogus dus ook niet getoetst. Een belangrijke reden om in 2019 wel een geldigheidstermijn op te nemen in de beleidsregel was om te stimuleren dat arbocatalogi regelmatig geactualiseerd worden. Veel arbocatalogi bleken verouderd. Volgens de nieuwe beleidsregel (van 2019) ontvangen indieners van een goedgekeurde arbocatalogus vijf jaar na een positieve toets een verzoek van de Arbeidsinspectie om de arbocatalogus opnieuw te laten toetsen. Gezien het aantal te toetsen arbocatalogi en de capaciteit die toetsing vraagt heeft de Arbeidsinspectie na het ingaan van de beleidsregel 2019 gekozen voor het stapsgewijs benaderen van indieners van goedgekeurde arbocatalogi voor een nieuwe toets. Daarbij is een overweging dat de periode tussen het (op verzoek) indienen van een arbocatalogus en het ontvangen van een advies zo veel mogelijk beperkt wordt. Conform het regelgevende kader is het al dan niet voldoen aan het opnieuw laten toetsen van de arbocatalogus aan de sociale partners. Daarin heeft de Arbeidsinspectie geen rol nog handhavende mogelijkheden.	ja	Het betreft een verduidelijking van de tekst.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
107	NLA	4.5.1	Dit is ... toetsniveau	Deze zin is onjuist. In deze alinea wordt beschreven dat de arbocatalogus die door de werkkamer Arbo van railAlert is opgesteld na het arbeidsongeval in Voorschoten negatief beoordeeld is door de Arbeidsinspectie. Dit is juist. Het verband dat gelegd wordt met verandering van de beleidsregel in 2019 waardoor 'toetsing op detailniveau' zou plaatsvinden is echter niet terecht. De negatieve beoordeling is geen gevolg van 'toetsing op detailniveau', of de aanpassing van de beleidsregel Arbocatalogi 2019, maar het resultaat van toetsing zoals die al jaren wordt gedaan. Zoals eerder ook aangegeven in reactie op dezelfde formulering in paragraaf 4.5.1 op blz. 92 is de aanpassing van de Beleidsregel arbocatalogi 2019 van een 'marginale toetsing' naar 'toetsing' geen koerswijziging, maar vooral het vastleggen in regelgeving van wat in de praktijk al gebeurde. De marginale toets bleek in praktijk onvoldoende om vast te kunnen stellen of voorzieningen en maatregelen die beschreven werden in lijn waren met geldende regelgeving en daarmee aan de gestelde doelvoorschriften werd voldaan. De toetsing die de Arbeidsinspectie in praktijk uitvoerde op ingediende arbocatalogi omvatte daarom ook voor 2019 al een uitgebreidere toets om tot beoordeling te komen. In de Beleidsregel arbocatalogi 2019 zijn de toetsingscriteria opgenomen die de Arbeidsinspectie hanteert. Op basis daarvan beoordeelt de Arbeidsinspectie of de arbocatalogus niet in strijd is met de Arbeidsomstandighedenwet, of met de voorgestelde maatregelen en voorzieningen aan de (doel)voorschriften voldaan kan worden en of er bij deze voorzieningen en maatregelen rekening gehouden wordt met bijzondere groepen medewerkers. Het gaat daarmee echter niet om 'toetsing op detailniveau'.	ja	Tekst aangepast, zie ook punt 106.
108	NLA	4.5.1	Een verandering ... begeleid	De zin is onjuist en onduidelijk. Zoals eerder aangegeven in paragraaf 3.3.2 en 3.3.4 wordt in het voorschrift veilig werken van 2009 de betrokkenheid van werktreinbegeleider gewijzigd ten opzichte van het voorschrift van 2006. Er is en was echter geen sprake van een wettelijke verplichting tot begeleiding. De tekst lijkt bovendien te suggereren dat de Arbeidsinspectie expliciet de verandering rond de betrokkenheid van de werktreinbegeleider heeft goedgekeurd, ook dat is niet het geval. De Arbeidsinspectie heeft de arbocatalogus van 2009 marginaal getoetst, in lijn met de Beleidsregel arbocatalogi 2010 die op dat moment van kracht was. In die beleidsregel is opgenomen dat de Arbeidsinspectie met behulp van een quickscan bepaalt of 'redelijkerwijs kan worden aangenomen dat met navolging van de arbocatalogus invulling wordt gegeven aan (doel)voorschriften gesteld bij of krachtens de Arbeidsomstandighedenwet'. Conform de beleidsregel heeft de Arbeidsinspectie dus niet inhoudelijk de maatregelen beoordeeld die in de arbocatalogus waren opgenomen of gewijzigd.	ja	Tekst aangepast, zie ook punt 106.
109	NLA	4.5.2	Bij ... toetskader	Deze zin is onjuist. De brancheregulering waar in deze alinea naar wordt verwezen betreft een Arbocatalogus, die door de sociale partners kan worden ingediend bij de Arbeidsinspectie. Dat is in dit geval niet gebeurt met de ten tijde van het ongeval vigerende versie (uit 2013). Hoewel de Arbeidsinspectie bij een ongevalsonderzoek de Arbocatalogus kan gebruiken als referentiekader, hanteert zij die nadrukkelijk niet als toetskader. Het normenkader waaraan getoetst wordt is vastgelegd in de Arbeidsomstandighedenwet. De Arbeidsinspectie handhaaft dan ook op basis van de Arbeidsomstandigheden wet, niet op basis van brancheregulering zoals hier gesuggereerd lijkt te worden.	ja	Paragraaf 4.5.2 verwijderen.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
110	NLA	4.5.2	Door ... biedt	Deze zin is onjuist. In deze alinea lijkt gesuggereerd te worden dat de Arbeidsinspectie de brancheregelgeving hanteert als toetskader bij een ongevalsonderzoek. Dit is niet juist, het normenkader dat de Arbeidsinspectie hanteert betreft de Arbeidsomstandighedenwet. In een Arbocatalogus worden open normen uit de Arbeidsomstandighedenwet ingevuld voor een specifieke situatie die zich in een hele branche voordoet. Deze invulling is niet anders dan wanneer deze open norm voor dezelfde situatie in een individueel bedrijf zou worden ingevuld. In beide gevallen wordt de veiligste optie gekozen, binnen de grenzen van werkbaarheid. De Arbocatalogus kent dus geen ander normenkader dan de Arbowet, zoals deze passage wel lijkt te suggereren. Voortkomend uit de abusievelijke beschrijving in deze alinea dat de Arbeidsinspectie de Arbocatalogus als toetskader zou gebruiken bij ongevalsonderzoek trekt men de conclusie dat de Arbeidsinspectie betrokkenen niet kan aanspreken op nodige verbeteringen wat betreft veiligheid als de brancheregelgeving is getoetst en positief beoordeeld. Ook dit is niet juist. De Arbeidsinspectie kan een werkgever er altijd op aanspreken als er niet veilig wordt gewerkt. Er kan dan een overtreding vastgesteld worden. Dit kan ook in het geval dat er een goedgekeurde Arbocatalogus is maar de goedgekeurde werkwijze inmiddels achterhaald is. Er kan dan weliswaar geen boete opgelegd worden, omdat het bedrijf erop mocht vertrouwen dat de gevolgde werkwijze voldoende veilig was, maar de Arbeidsinspectie kan dan wel een eis stellen aan de werkgever om de vastgestelde overtreding binnen een gestelde termijn op te lossen.	ja	Paragraaf 4.5.2 verwijderen.
84	ILT	4		Deze alinea klopt niet want NLA kan zich ook richten tot de opdrachtgever, dus ProRail, bijvoorbeeld door het opleggen van een eis. ILT gaat er vanuit dat NLA hier zelf op gaat reageren.	deels	zie punt 111.
85	ILT	4	reguliere onderhoudswerkzaamheden	toevoegen "in de nacht"	ja	Tekst aangepast.
86	ILT	4	Bij gevaar --- treden ze op	Voorstel tekst "Bij constatering van gevaar of ernstig gevaar ten aanzien van arbeidsveiligheid bij preventieve inspectie of naar aanleiding van een incident/ ongeval treden ze op, maar ..	ja	Tekst aangepast.
111	NLA	4.5.3	Door ... Werkgever	Deze zin is onduidelijk. Hier wordt gewezen op het 'huidige handhavingssysteem', waardoor de Arbeidsinspectie zich bij een overtreding alleen tot de werkgever kan richten. Hiermee wordt blijkens voetnoot 169 op de Arbowet bedoeld. Het wetsartikel dat in de voetnoot wordt aangehaald betreft stillegging van werkzaamheden, waar inderdaad de werkgever op kan worden aangesproken en niet de opdrachtgever. Op grond van bouwprocesbepalingen is een opdrachtgever echter wel degelijk aan te spreken op diens vergewisplicht dat werkzaamheden veilig worden uitgevoerd. In het verleden is ProRail hier als opdrachtgever ook op aan gesproken, wat mede heeft geleid tot het vaststellen van het Voorschrift Veilig Werken, zoals ook benoemd in reactie op paragraaf 3.1.1. Hierbij geldt wel dat de opdrachtgever geen sanctie kan worden opgelegd. Door te kiezen voor het woord 'handhavingssysteem' wordt bovendien de indruk gewekt dat de Arbeidsinspectie deze invulling heeft gekozen, terwijl het een keuze van de wetgever is geweest.	ja	De tekst is aangepast ter verduidelijking. Zie ook punt 84 en 137.
137	ProRail	4.5.4	Het huidige..... komt niet bij ProRail terecht"	ProRail kan wel degelijk aangesproken door de Arbeidsinspectie indien zij haar verantwoordelijkheid t.a.v. arbeidsveiligheid niet voldoende invult.	deels	Zie punt 111.
138	ProRail	5	"... Uiteindelijk resteren scenario's waarbij sprake is van vergissing, miscommunicatie of -interpretatie."	ProRail onderschrijft deze conclusie dat de oorzaak niet met zekerheid is vast te stellen. Hierbij merkt ProRail op dat daarmee ook geen conclusie getrokken kan worden dat het een vergissing, miscommunicatie of -interpretatie zou zijn geweest.	ja	Zie punten 21 en 28.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
139	ProRail	5	"Werkzaamheden bij indienstzijnde sporen zijn risicovol voor zowel werkenden, inzittenden van treinen en omwonenden. Vanuit de wens om het spoorverkeer zo veel als mogelijk doorgang te laten vinden, laat ProRail treinen rijden langs werkzaamheden."	In de formulering staat dat werkzaamheden risicovol zijn, dit is een zeer algemene conclusie en in de term risicovol zit een oordeel waar ProRail het niet in generieke zin mee eens is. Aan werken aan het spoor zijn risico's verbonden in het bijzonder als nabij indienstzijnde sporen wordt gewerkt. Daarom zijn met de branche via railAlert afspraken gemaakt over het veilig werken aan het spoor. Eén van de belangrijke pijlers van die afspraken in het NVW is de ArbeidsHygiënischeStrategie (AHS). Met de AHS doen we aan maatwerk op specifieke risico's voor dat type werkzaamheden op die locatie. Als voorwaarde voor het afdalen in de AHS moeten maatregelen genomen zijn, volgens het redelijkerwijs principe, om te borgen dat het afdalen toch veilig kan. Om het aanrijdgevaar bij werkzaamheden te minimaliseren, stelt ProRail bij het contract veiligheidseisen en geeft een V&G plan mee, ProRail past de dienstregeling aan, de aannemer dient een werkplekbeveiligingsinstructie (WBI) in bij ProRail waarin de maatregelen voor de LWB en treindienstleider zijn opgenomen voor het creëren van een veilige werkplek en ProRail toetst deze WBI door gecertificeerd personeel.	nee	Mede op grond van de analyse van 1500 (bijna-) ongevallen vindt de Raad de term 'risicovol' gerechtvaardigd.
140	ProRail	5	"De veiligheid bij het oversteken van indienstzijnde sporen is afhankelijk van foutgevoelige mondelinge communicatie die verloopt over meerdere schakels. Er zijn geen robuuste maatregelen (fysieke barrière) die voorkómen dat werkenden onbedoeld hun werkplek verlaten en in aanraking komen met passerende treinen. De instructie aan de kraanmachinist was voor meerderlei uitleg vatbaar. Voor gespreksdiscipline is het van belang dat er afspraken zijn over op welke wijze men moet communiceren en dat de werkenden hierop getraind worden. Veiligheidscommunicatie tussen veiligheidsfunctionarissen en baanwerkers wordt op dit moment niet vastgelegd. Dit belemmert het leren en verbeteren van de gespreksdiscipline."	Het is correct dat op dit moment voor het realiseren van een buitendienststelling mondelinge communicatie een cruciale schakel is (waarna fysieke maatregelen worden getroffen door zowel de treindienstleider als de LWB). ProRail kan niet verifiëren of de instructie aan de krolmachinist voor meerderlei uitleg vatbaar was. Wel is duidelijk dat de kortsluitlansen die ook voor een veilige oversteek bij de terugweg noodzakelijk waren, nog niet waren geplaatst. Dat communicatie tussen baanwerkers en veiligheidsfunctionarissen niet wordt vastgelegd, is in onze ogen geen belemmering voor het leren van en verbeteren van de gespreksdiscipline, het vastleggen van deze communicatie faciliteert, vanuit onze ervaring, leren en verbeteren. Toevoeging: ProRail legt onder andere alle telefonische gesprekken die de treindienstleider voert vast, zo ook de (telefonische) communicatie tussen treindienstleider en LWB. ProRail voert steekproefsgewijs controles uit op de kwaliteit van de gevoerde gesprekken om de kwaliteit van de gesprekken te verbeteren en gebruikt deze gesprekken bij het achterhalen van oorzaken binnen incidentonderzoek. Dit stelt ons in staat om continu te leren en te verbeteren van deze communicatie. De communicatie tussen LWB en LLV's en LLV en de ploeg wordt op dit moment niet vastgelegd. ProRail onderneemt actie om telefoonverkeer op de breedte van de werkplek vast te leggen opdat ook die leercirkel verder verbeterd kan worden.	ja	Doordat de kraanmachinist is overleden en de communicatie niet is vastgelegd, is niet te verifiëren of de instructie aan de kraanmachinist voor meerderlei uitleg vatbaar was.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
141	ProRail	5	"De locatie van de werkplek en de inrichting van de railinzetplaats bepalen of het noodzakelijk is om indienstzijnde sporen over te steken om de werkplek te bereiken. De onderhoudsaannemer koos om logistieke redenen voor een railinzetplaats waarbij de werkenden indienstzijnde sporen moesten oversteken om bij hun werkplek te komen. Er was daardoor sprake van een zogenaamde eilandbuitendienststelling: de werkenden waren aangewezen op tijdelijke kortdurende periodes waarin de andere sporen buiten dienst werden genomen om hun werklocatie te kunnen bereiken en verlaten. Een dergelijke eilandbuitendienststelling voldoet niet aan de brancherichtlijnen."	ProRail is het niet eens met de stelling dat sprake is van een eilandbuitendienststelling. Volgens de begrippenlijst van railAlert is een Eilandbuitendienststelling een buitendienststelling die geen veilige aan- en aflooproute heeft voor personeel (overigens is de definitie voor een Eilandbuitendienststelling niet opgenomen in regelgeving als het VVW). De baanwerkers konden via verschillende routes via de buitendienststelling het spoor verlaten zonder indienstzijnde sporen over te steken. Bij het in- en uitzetten van materieel bij aanvang en afloop van de werkzaamheden, was een buitendienststelling nodig voor het oversteken van indienstzijnde sporen op de railinzetplaats.	deels	Zie reactie bij punt 23.
142	ProRail	5	Railinzetplaatsen zoals in Voorschoten voldoen niet aan de brancherichtlijnen en zijn risicovol voor de mensen die daar werken. ProRail had sinds 2012 aanwijzingen dat bepaalde railinzetplaatsen risicovol waren. Naar aanleiding hiervan stelt ProRail vanaf 2016 nieuwe eisen aan nieuwe railinzetplaatsen, echter niet aan de reeds bestaande railinzetplaatsen. Risico's rondom reeds bestaande inzetplaatsen kwamen daardoor niet aan het licht en bleven bestaan. Uit een analyse van ProRail na het ongeval blijkt dat de railinzetplaats in Voorschoten één van de meest risicovolle railinzetplaatsen in Nederland is.	ProRail onderschrijft dat het delen van specifieke risico's van railinzetplaatsen verbeterd moet worden zolang niet alle railinzetplaatsen aan de ontwerpvoorschriften voldoen. Tot op heden werd in generieke zin het risicodossier van railinzetplaatsen met aannemers (opdrachtnemers) gedeeld. Daarbij geldt ook dat in het VVW eisen worden gesteld aan het rijden met railgebonden voertuigen. Zo moet in een RI&E worden vastgesteld of een railgebonden voertuig binnen het buitendienst gesteld spoor zelfstandig vervoersbewegingen mag uitvoeren of dat de inzet van een begeleider buitendienst noodzakelijk is. Op basis van een gezamenlijke analyse door branchevertegenwoordigers heeft railAlert direct na het ongeval actief aandacht gevraagd voor bekende en bestaande risico's van enkele huidige railinzetplaatsen via een tijdelijke maatregel. De aannemers verwerken deze informatie in hun veiligheidsplannen. Daarnaast wordt door ProRail bij aanpassing en vernieuwing gewerkt volgens de nieuwe ontwerpvoorschriften voor railinzetplaatsen. Het geheel aan maatregelen zal worden herijkt op basis van uw rapport over het noodlottige ongeval, daaruit immers zal blijken of dit ongeval een relatie heeft met de maatregelen rondom inzetplaatsen.	nee	Het betreft hier een toelichting en geen voorstel tot wijziging.
143	ProRail	5	Nachtwerken kan leiden tot vermoeidheid en verminderde alertheid. De kraanmachinist, leider werkplekbeveiliging en leider lokale veiligheid voerden hun werkzaamheden uit in een periode van de nacht waarvan wetenschappelijk bekend is dat mensen het minst alert zijn. Verminderde alertheid kan een rol hebben gespeeld bij vergissingen en miscommunicatie.	Verminderde alertheid kan een rol spelen bij vergissingen en miscommunicatie. De feitelijk oorzaak van dit ongeval is onbekend. Daarom graag formulering algemeen houden: het is onbekend of het bij dit incident een rol heeft gespeeld. ProRail heeft geïnvesteerd in de DVP-pas waarbij de arbeidstijden inzichtelijk zijn: bij controle van de DVP-pas bij aanvang van de werkzaamheden wordt deze rood (on hold gezet) als de rusttijden niet kloppen, als de certificaten verlopen zijn of als de geldigheid van de DVP verlopen is (degene die scant kan niet zien om welke reden de pas rood toont, maar indien de rusttijden niet kloppen, toont de pas dus rood) kan daardoor een controle op de arbeidstijden worden uitgevoerd. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de opdrachtnemer verantwoordelijkheid draagt voor naleving van de Arbeidstijdenwet van haar personeel. ProRail onderkent dat het werken in de nacht negatieve aspecten heeft, vraagt hier actief aandacht voor (bv tijdens symposium railAlert) en onderzoekt met de branche mogelijkheden om onderhoudswerkzaamheden meer over de dag te verspreiden.	deels	Tekst verduidelijkt: "Verminderde alertheid kan een rol hebben gespeeld bij vergissingen en miscommunicatie". Vervangen door: "het is niet vast te stellen of het bij dit incident een rol heeft gespeeld".

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
57	IenW	5	weglaten van 'In de praktijk stuurt zij bij ProRail vooral op de beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur'	Het is onjuist dat wij bij ProRail vooral sturen op de beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur en dat we daarmee niet de 'hoedersrol' vervullen zoals die in de zin ervoor wordt geschetst. Zie ook de reactie bij hoofdstuk 4.3. Daarnaast is deze conclusie gebaseerd op een deel van een beleidsprioriteitenbrief die niet in de juiste context is geplaatst (Zie argumentatie bij reactie op hoofdstuk 4.3.)	nee	zie punt 56.
58	IenW	5	volgorde conclusies	In hoofdstuk 4 worden de onderdelen rondom melden en leren van incidenten en het uitbesteden van verantwoordelijkheden door ProRail nog apart genoemd, maar hier worden deze samengenomen. Suggestie is om voor de consistentie deze apart te noemen en dan te beginnen met het melden en leren van incidenten, zodat de volgorde aansluit bij die in hoofdstuk 4.	nee	Het samenvoegen gaat niet ten koste van het begrip.
144	ProRail	5	ProRail is vanuit zijn rol als beheerder van de infrastructuur verantwoordelijk voor de veiligheid van spoorreizigers, een veilige werkomgeving en een veilige leefomgeving rond het spoor. ProRail heeft de verantwoordelijkheid voor veiligheid grotendeels belegd bij contractpartners, maar zonder daarbij regie te voeren waardoor de aandacht voor veiligheid versnipperd is geraakt. Hierdoor wordt er bijvoorbeeld niet gezamenlijk geleerd van (bijna-) ongevallen, de lessen en aanbevelingen niet goed geborgd en worden innovaties op het gebied van veiligheid niet landelijk uitgerold, onder andere door onduidelijkheid over eigenaarschap en financiering. Daarnaast ontbreekt een samenhangend beeld van de risico's doordat ProRail, spoorwegondernemingen en onderhoudsaannemers niet integraal en samenhangend de risico's inventariseren en analyseren.	ProRail maakt bezwaar tegen de bewering dat zij geen regie neemt. Juist vanuit haar verantwoordelijkheid voor arbeidsveiligheid is ProRail mede-oprichter van de in 2006 opgerichte stichting railAlert waardoor gezamenlijk met de betrokken partijen in de sector barrières zijn ontwikkeld om risico's te mitigeren. Denk aan het gezamenlijk opstellen van regelgeving, het vergroten van veiligheidsbewustzijn, de ontwikkeling van het DVP om toegang tot het spoor te reguleren, het uitvoeren van onafhankelijke inspecties op de zgn. life saving rules en het gezamenlijk leren van incidenten. ProRail erkent dat zij haar verantwoordelijkheid ten aanzien van arboveiligheid kan verbeteren door te investeren in het V&G-proces voor onderhoudswerkzaamheden. ProRail ziet mogelijkheden en voordelen in het meer integraal analyseren van incidenten met aanrijdgevaar bij werkzaamheden zodat gezamenlijk en breder geleerd wordt. ProRail erkent dat de implementatie van innovaties op het gebied van werkplekbeveiliging in de spoorbranche beter kan. ProRail is voorstander van innovaties zoals bijvoorbeeld remote kortsluitlansen en geofencing.	deels	De conclusie dat ProRail geen verantwoordelijkheid neemt voor veiligheid is genuanceerd.
31	LLV	A.4.2		Voordat de werkzaamheden begonnen heeft de LLV in het bijzijn van de technische leider, krolmachinist en een aantal lassers instructie gegeven en gevraagd of het duidelijk is en/of er nog vragen zijn. Alle aanwezigen hebben aangegeven dat de instructie van de LLV duidelijk is en er geen vragen zijn. De aanwezigen hebben hiervoor ook getekend. Hiermee bevestigen de aanwezigen dat de instructie duidelijk is. Einde dienst heeft de technische leider en de LLV aan de krolmachinist aangegeven om bij de inzetplek te wachten om dat de B periode nog in dienst was. Dit is een duidelijke instructie voor iedereen op het spoor. Hiermee weet een ieder dat op je plek wachten betekent niet uitzetten. Hier kan ook geen andere betekenis uitgehaald worden.	nee	De tekst over de instructie van de LLV aan de kraanmachinist is hier juist weergegeven, desondanks wel een wijzigingsvoorstel ter verduidelijking.
46	Nederlandse Spoorwegen	A.4	Accimap gaat uit van de gedachte dat een ongeval een symptoom is van een onveilig systeem.	Accimap is een methodiek om te begrijpen hoe een ongeval kan ontstaan in de interacties van een complex systeem. Het systeem is niet inherent onveilig.	ja	De tekst is ter verduidelijking aangepast.
87	ILT	C.2	LVV	LLV	ja	Tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
197	ProRail	D	"het gemengde net"	"het gemengde net" is geen wettelijke term. Laten vervallen van deze term en uit zin naar voren laten komen dat zowel reizigersverkeer als goederenverkeer van dit baanvak gebruik maakt.	nee	Netverklaring 2023: Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.
96	DB Cargo Nederland NV	Bijlage D	Wijzigen in 'Voor goederentreinen met beladingsklasse D3/D4 is op alle vier de sporen de maximale toegestane baanvaknelheid 80 km per uur. Voor goederentreinen met een lagere beladingsklasse (lagere aslast en tonmetergewicht) geldt een hogere baanvaknelheid.'	Ongenuanceerd en daarmee onjuist.	deels	Feitelijke informatie uit European Register of Infrastructure (RINF) en de Netverklaring 2023 van ProRail. Tekstuele aanpassing in paragraaf D.1.1 en D.2.2.
47	Nederlandse Spoorwegen	Bijlage D.3	Dit betekent dat de twee onderste frontseinen wit-licht uitstralen en het bovenste frontsein rood-licht uitstraalt.'	Seinvoering is foutief. De kleurstelling is andersom: boven 1 wit sein en onder 2x rood sein. Het brokstuk dekte het witte licht af.	deels	Zie ook punt 36, 71 en 88.
88	ILT	D.3	De machinist ontstak het gevaarsein van de locomotief, dit betekent dat de twee onderste frontseinen wit -licht uitstralen en het bovenste frontsein rood-licht uitstraalt	Seinbeeld wordt verkeerd uitgelegd, moet zijn: De machinist ontstak het gevaarsein van de locomotief, dit betekent dat de twee onderste frontseinen rood -licht uitstralen en het bovenste frontsein wit-licht uitstraalt	deels	Zie ook punt 36, 47 en 71.
89	ILT	D.3	het bovenste frontsein is afgedekt voor	voor, moet zijn: door	ja	Tekst aangepast.
97	DB Cargo Nederland NV	Bijlage D	Wijzigen in 'ProRail stelt voor goederentreinen met beladingsklasse D3 en D4 voor dit baanvak een maximale toegestane baanvaknelheid 80 km per uur.	Ongenuanceerd en daarmee onjuist. De dienstregeling van de betreffende trein is ontworpen zodat de trein met D4-aslast en -tonmetergewicht kan rijden. Er hoeven geen D4-beladen wagens in de trein te zitten. In de betreffende trein zaten geen D4-beladen wagens.	nee	Zie punt 96.
198	ProRail	D.6.1	Een definitie.....is projectmatig.	In PGO-contract is omschreven wat scope van werkzaamheden is, een aannemer kan niet besluiten een project te starten en een "werktrein" is wat anders dan treinen die door een aannemer gebruikt worden om onderhoud/ werkzaamheden uit te voeren.	nee	De Raad heeft zich een beeld proberen te vormen wat ProRail verstaat onder kleinschalig onderhoud en welke (groot) mechanisch gereedschap daarbij gebruikt kan worden. Kleinschalig onderhoud beperkt zich tot de tijd die noodzakelijk is om het onderhoud uit te voeren en bijvoorbeeld niet tot uitsluitend het gebruik van handgereedschappen.
199	ProRail	D.6.1	"gecertificeerde"	Moet zijn "erkende".	ja	Tekst aangepast.
200	ProRail	D.7.1	Hiervoor had de leider werkplekbeveiliging contact met de leider lokale veiligheid van werklocatie 09 en die plaatste vervolgens kortsluitlansen in spoor 1 en 2.	Tekstueel: Door de zinsnede kan gelezen worden dat de leider werkplekbeveiliging de lansen plaatste; dit deed echter de leider lokale veiligheid.	ja	Tekst aangepast.
201	ProRail	D.8.2	"...uitvoeringsorganisatie, de vervoerders..... betrokkenen."	Spoorwegwet heeft het over de beheerder en spoorwegondernemingen en bevat normen voor derden wat betreft het (al dan niet mogen) ondernemen van activiteiten op, boven, naast en onder het spoor.	deels	Memorie van toelichting Spoorwegwet.

Nr.	Partij	Hst/ paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
90	ILT	D.8.3	De Inspectie Arbeidsomstandighedenwet	Tekstvoorstel: De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een medebevoegdheid voor het toezicht voor enkele uitvoeringstaken van de Nederlandse Arbeidsinspectie ... Etc	ja	Tekst aangepast.
91	ILT	D.8.4	Onder werkzaamheden VALLEN ook ...	Woord 'vallen' ontbreekt. (tekstueel)	ja	Tekst aangepast.
202	ProRail	D.8.3	"Het toezicht op de naleving van de Spoorwegwet is belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport"	Op een deel van de Spoorwegwet houdt de minister van IenW zelf toezicht.	ja	Toezicht onder meer door ILT, IenW en ACM.
203	ProRail	D.8.4	"infrabeheerder Infrasppeed..... Infrabeheerder Keyrail	Infrasppeed is geen Infrabeheerder, Keyrail was dat ook niet. Zie ook voetnoot op p.160.	deels	Letterlijke tekst uit Voorschrift veilig werken - trein v3.0, pag 6.
48	Nederlandse Spoorwegen	Bijlage D.9.5	alsof incidenten bij werkzaamheden afgedaan worden als een verstoring in de treindienst'	Het woord afgedaan geeft een waardeoordeel. NS heeft dit dusdanig geclassificeerd.	ja	Zie ook punt 50.
49	Nederlandse Spoorwegen	Bijlage D.9.5	alsof incidenten bij werkzaamheden afgedaan worden als een verstoring in de treindienst'	In het rapport wordt als onderbouwing hiervoor verwezen naar de volgende alinea. Echter gaat het in de volgende alinea over de risicoclassificatie. Deze risicoclassificatie heeft het risico opnieuw ingeschat/geherijkt aan de hand van de data die op dat moment voor NS beschikbaar was. Het doel was de veiligheid in te schatten en wordt daarmee niet afgedaan als een verstoring van de treindienst.	nee	De incidenten bij werkzaamheden waarbij treinen van NS zijn betrokken lijkt het erop dat NS geen onderzoek doet of betrokken is bij het onderzoek van ProRail en/of de aannemer bij dit soort incidenten. Zie punt 48.
50	Nederlandse Spoorwegen	Bijlage D.9.5	afgedaan.'	Het woord afgedaan geeft een waardeoordeel. NS heeft dit dusdanig geclassificeerd.	ja	Zie ook punt 48.
51	Nederlandse Spoorwegen	Bijlage D.9.5	Dat ook een risico bestaat op een aanrijding met zwaar materieel is niet onderkend door NS, het risico is niet onmogelijk.'	Hier staat dat NS het risico aanrijding van een trein met zwaar materieel niet onderkend heeft in de EWER risico analyse van 2022. Maar de risicoanalyse onderkent wel de (overkoepelende/bredere) gevaren: "Het gevaar dat een passerende trein een object of persoon raakt dat/die zich buiten de werkzone bevindt"; "Het gevaar dat de trein of inzittenden van de trein schade of letsel oplopen"; en heel expliciet "Het gevaar dat een trein in botsing komt met een kraan" en "Het gevaar dat een werktrein of werkmaterieel de BD uitrijdt". Met het onderkennen van deze gevaren, onderkent NS dus wel het brede risico van een botsing met zwaar materieel.	nee	In de analyse voor het Enkelsporig Rijden en Werken (EWER) is inderdaad het risico van aanrijdingen met personeel en/of materieel/ materiaal van de aannemer onderkend, voor sporen waarop gewerkt wordt. Voor een aanrijding van een trein met personeel op het nevenspoor, wordt (naast het persoonlijke leed) de verstoring van de treindienst als risico gezien. Zie ook punt 42 en 43.
145	ProRail	D. 10.4	Met..... over aan de onderhoudsaannemer.	Nuancering: ProRail contracteert de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden inclusief de bijbehorende veiligheidsbeheersing. De opdrachtgever en opdrachtnemer dienen zich beiden te houden aan de brancherichtlijnen.	ja	Tekst aangepast.
204	ProRail	D.10.6	Werktrein	Een werktrein is een gewone trein die door een buitendienststelling heen rijdt. Bedoeld zal zijn materieel dat aannemer inzet om werk uit te voeren.	ja	Tekst aangepast.
184	ProRail				nee	Niet van toepassing, lege regel in tabel.