Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Monitoring uitvoering aanbevelingen Onderzoeksraad voor de Veiligheid

Stand van zaken opvolging aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2024

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Monitoring uitvoering aanbevelingen Onderzoeksraad voor Veiligheid

Stand van zaken opvolging aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2024

Datum 27 februari 2025

Colofon

Uitgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres	Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
Telefoon	088 489 00 00
Website	www.ilent.nl
X en Instagram	@inspectieLenT

Inhoudsopgave

Samenvatting **4**

Conclusie Inspectie Leefomgeving en Transport 4

Inleiding **5**

Waarom deze jaarrapportage? 5

Het gevolgde proces 5

1. Dalfsen (2016) **6**

Instructie voor overweggebruikers 6

2. Voorschoten (2023) **8**

2.1 Reactie op aanbevelingen staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat 8

2.2 Reactie op aanbevelingen ProRail 8

Bijlage 1: Taak en rol ILT **9**

Rol van de ILT bij het monitoren aanbevelingen Onderzoeksraad 9

Bijlage 2: Aanbevelingen: aanrijding Dalfsen (2016) **10**

Incident 10

Aanbevelingen 10

Bijlage 3: Aanbevelingen: Spoorwegongeval Voorschoten (2023) **12**

Incident 12

Aanbevelingen 12

Samenvatting

Dit is de 8e jaarrapportage van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over de opvolging van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Onderzoeksraad).

Deze rapportage gaat over de aanbevelingen die nog openstaan na 2 ernstige spoorwegongevallen:

- Een aanrijding van een hoogwerker op een overweg bij Dalfsen in 2016.
- Een aanrijding van een kraan op lorries bij een railinzetplaats bij Voorschoten in 2023.

Naar aanleiding van de aanrijding bij Dalfsen gaf de Onderzoeksraad meerdere aanbevelingen. Deze rapportage gaat alleen over de aanbevelingen aan niet-bestuursorganen.

Ook gaat deze rapportage over de aanbevelingen naar aanleiding van het spoorwegongeval bij Voorschoten. In deze rapportage zal er nog niet inhoudelijk worden ingegaan op de opvolging van aanbevelingen. Hier zal in de volgende monitoringsrapportage over gerapporteerd worden.

Conclusie Inspectie Leefomgeving en Transport

Sinds de 7e monitoringsrapportage over 2023 moesten de niet-bestuursorganen nog 1 aanbeveling voor Dalfsen opvolgen.

Aanbeveling 3 (Dalfsen, 2016): Instructies voor overweggebruikers in bijzondere situaties: De ILT is positief over de stappen die ProRail heeft genomen. ProRail ontwikkelde een procedure voor het oversteken van een overweg in bijzondere situaties. Ook heeft ProRail een communicatieplan opgezet, waarin staat hoe zij de effectiviteit van de procedure kunnen waarborgen. Hierin staat ook welke en hoeveel communicatie er nodig is voor elke doelgroep.

De ILT verwacht van ProRail dat ze kritisch blijft kijken naar de bekendheid van de procedure bijzondere oversteek, door middel van effectieve communicatie. De ILT verwacht dat ProRail het communicatieplan blijft uitvoeren en waar nodig aanpast.

De ILT sluit hiermee aanbeveling 3 af. Alle aanbevelingen van de Onderzoeksraad over Dalfsen zijn nu afgesloten.

Inleiding

Waarom deze jaarrapportage?

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) monitort de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Onderzoeksraad). De ILT rapporteert jaarlijks over de opvolging van deze aanbevelingen aan de Onderzoeksraad. Dit is een wettelijke taak van de ILT (Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid, artikel 11f). In deze rapportage staan alleen de aanbevelingen over spoorincidenten aan niet-bestuursorganen, zoals ProRail. De ILT bracht 7 eerdere jaarrapportages uit. De laatste rapportage over 2023 is gepubliceerd op 30 april 2024.

Deze jaarrapportage gaat in op 2 ernstige spoorincidenten. De Onderzoeksraad onderzocht deze incidenten en publiceerde haar rapporten met aanbevelingen. De ILT maakt vervolgens de jaarrapportages voor de Onderzoeksraad. Hierin staat hoe de organisaties de aanbevelingen uitvoeren. De aanbevelingen staan in Bijlage 2 en 3.

Het gevolgde proces

Na de vorige jaarrapportages is de monitoring van meerdere aanbevelingen afgesloten. Sommige maatregelen kunnen onderdeel worden van de reguliere inspecties en audits die de ILT uitvoert bij spoorwegondernemingen en ProRail.

Zoals eerdere jaren gaat de ILT in gesprek met de betrokken organisaties. Zo kan de ILT de voortgang van de aanbevelingen monitoren. Hierbij bestudeert en beoordeelt de ILT documenten zoals verbeterplannen.

Hoofdstuk 1 beschrijft de aanbevelingen van de Onderzoeksraad die de ILT nog actief moest monitoren rondom de aanrijding bij Dalfsen. Daarin staat een korte beschrijving van de opvolging en het beeld dat de ILT hiervan heeft.

Hoofdstuk 2 beschrijft hoe de ILT invulling gaat geven aan de aanbevelingen van de Onderzoeksraad rondom het spoorwegongeval bij Voorschoten.

1. Dalfsen (2016)

Dit hoofdstuk gaat in op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad van de aanrijding van een hoogwerker door een trein bij Dalfsen in 2016 (Bijlage 2). Bij deze aanrijding rijdt een reizigerstrein van Arriva op een overweg een hoogwerker aan. De trein ontspoort en komt op zijn kant tot stilstand. De machinist van de trein overlijdt tijdens de aanrijding en 6 reizigers raken gewond.

Instructie voor overweggebruikers

Aanbeveling 3. Instructies voor overweggebruikers in ongewone situaties (ProRail)

1. Maak aan overweggebruikers duidelijk, bij voorkeur bij de overweg zelf, in welke situaties het voor hen noodzakelijk is contact op te nemen met ProRail om veilig de spoorweg over te kunnen steken.
2. Richt een procedure in, eventueel ondersteund door technische hulpmiddelen, om overweggebruikers in bijzondere situaties adequaat en efficiënt te informeren wanneer zij binnen een redelijke termijn veilig de spoorweg over kunnen steken.

Wat houdt het in?

De aanbeveling bestaat uit 2 delen:

1. ProRail moet aan iedereen die een overweg kruist inzichtelijk maken wanneer ze contact op moeten nemen met ProRail.
2. ProRail moet een procedure inrichten om in bijzondere situaties oversteken mogelijk te maken.

Wat verwacht de ILT?

De ILT verwacht dat ProRail passende maatregelen neemt, zodat een gebruiker van een overweg zich tijdig realiseert dat de oversteek van de overweg, voor die specifieke omstandigheden, bijzondere risico's kent. Om deze passende maatregelen te faciliteren, zal ProRail een proces moeten inrichten waarbij ze binnen een acceptabele termijn de oversteek mogelijk maakt.

Wat ProRail heeft gedaan?

De afgelopen jaren is de ILT kritisch geweest op de effectiviteit en attentiewaarde van de procedure bijzondere oversteek. ProRail heeft in september 2024 een beoordeling gemaakt om de effectiviteit van deze procedure aan te tonen. Hierin heeft zij kritisch naar het proces gekeken en laten zien welke maatregelen er nodig zijn om de effectiviteit van de procedure te borgen. Aangezien de bekendheid van de procedure hiervoor essentieel is, heeft ProRail in 2023 een uitgebreid communicatieplan opgezet. Het communicatieplan wordt sindsdien uitgevoerd en er vindt periodiek een evaluatie plaats. ProRail is zich ervan bewust dat dit geen eenmalig proces is en houdt hier rekening mee in het communicatieplan. ProRail informeert overweggebruikers nog steeds met stickers op de paal van de overwegbomen over deze procedure (**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Aanvullend informeert ProRail over deze procedure via de website van ProRail, sociale media, via overleggen met stakeholders en via andere middelen die vanuit het communicatieplan naar voren komen. Het communicatieplan voorziet in verschillende communicatievormen voor de diverse doelgroepen die ProRail wenst te bereiken.

Voor ProRail is iedere bijzondere oversteek maatwerk. De kaders waar een bijzondere oversteek binnen plaats kan vinden zijn gecommuniceerd met de betrokken medewerkers. ProRail geeft aan dat de spoorwegveiligheid leidend is bij een aanvraag.

Figuur 1: Voorbeeld van sticker om overweggebruikers te informeren over een bijzondere oversteek

Conclusie van de ILT

De ILT is positief over de stappen die ProRail genomen heeft. ProRail heeft een procedure ontwikkeld voor het oversteken van een overweg in bijzondere situaties. Ook heeft zij inzichtelijk gemaakt wat nodig is om de effectiviteit hiervan te waarborgen. Een communicatieplan geeft hier invulling aan en geeft inzicht in welke en hoeveel communicatie noodzakelijk is voor iedere doelgroep.

De ILT verwacht van ProRail dat ze kritisch blijft kijken naar de bekendheid van de procedure bijzondere oversteek. Belangrijk is dat ProRail blijft kijken naar hoe zij het meest effectief kan communiceren over de procedure. De ILT verwacht dat ProRail dit communicatieplan blijft uitvoeren en waar nodig aanpast. De ILT zal deze aanbeveling niet verder blijven monitoren.

2. Voorschoten (2023)

Dit hoofdstuk gaat in op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad naar aanleiding van de aanrijding van een kraan op lorries (een mobiele graafmachine) bij een railinzetplaats bij Voorschoten in 2023 (Bijlage 3). Hierbij rijdt een goederentrein op een railinzetplaats tegen een kraan op lorries. Na de aanrijding met de goederentrein komen delen van de kraan en brokstukken van het perron op het spoor daarnaast terecht dat toen in gebruik was. Een intercity botst daar op de brokstukken, ontspoort en breekt in tweeën. De machinist van de kraan komt bij de aanrijding met de goederentrein om het leven. De machinist van de goederentrein raakt gewond. In de intercity raken 28 reizigers, een hoofdconducteur en de machinist gewond.

2.1 Reactie op aanbevelingen staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Op 15 mei 2024, heeft de staatssecretaris een beleidsreactie gegeven op het Rapport Spoorwegongeval Voorschoten van de Onderzoeksraad.

De staatssecretaris zal rapporteren over de voortgang van de opvolging van deze aanbeveling. Deze rapportage komt elk jaar voor de zomer in haar voortgangsbrief spoorwegveiligheid aan de Tweede Kamer.

2.2 Reactie op aanbevelingen ProRail

Op 12 november 2024, 6 maanden na de vaststelling van het onderzoeksrapport, heeft ProRail schriftelijk kenbaar gemaakt aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op welke manier zij invulling geeft aan de aanbevelingen. Hiervan is een afschrift verzonden aan de Onderzoeksraad en de ILT. Voor invulling van de aanbevelingen zoekt ProRail samenwerking met de branche en denkt zij op een constructieve manier na over de implementatie van de maatregelen. ProRail betrekt hierbij actief spoorwegondernemingen, railAlert, FNV en onderhoudsaannemers. Daarnaast benadrukt ProRail dat er medewerking nodig is van het Ministerie.

ProRail blijft in contact met het gezamenlijke onderzoeksteam van ProRail, DB Cargo, NS en BAM om de voortgang van eigen aanbevelingen te monitoren.

De ILT heeft de volgende aandachtspunten:

1. Op dit moment zijn de maatregelen nog niet SMART geformuleerd. De maatregelen zijn omvangrijk en worden op verschillende afdelingen binnen ProRail uitgevoerd. Een uitgewerkt plan van aanpak met duidelijke mijlpalen is belangrijk. ProRail werkt aan de uitwerking van het plan van aanpak en aan een besturingsmodel dat bijdraagt aan het realiseren van de mijlpalen. Het plan van aanpak is naar verwachting begin 2025 klaar.
2. Op dit moment is nog onvoldoende inzichtelijk of de maatregelen op bepaalde aanbevelingen haalbaar zijn. ProRail zal hier eerst onderzoek naar doen.

De ILT zal de opvolging van aanbevelingen door ProRail monitoren en het plan van aanpak en de realisatie beoordelen. De ILT zal jaarlijks inhoudelijk rapporteren aan de Onderzoeksraad over de opvolging van de aanbevelingen.

De 1e rapportage hierover zal verwerkt worden in de jaarrapportage over 2025.

Bijlage 1: Taak en rol ILT

De Inspectie Leefomgeving en Transport is aangewezen als veiligheidsinstantie in de zin van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Dat betekent onder meer dat de ILT verschillende vergunningen verleent en de regelgeving voor veiligheid handhaaft, inclusief de nationale veiligheidsvoorschriften.

Rol van de ILT bij het monitoren aanbevelingen Onderzoeksraad

De Onderzoeksraad kan met een onderzoeksrapport aanbevelingen geven. De ILT heeft voor onderzoeken die over ongevallen op het spoor gaan vanuit de Spoorwegveiligheidsrichtlijn de wettelijke taak om deze aanbevelingen van de Onderzoeksraad te monitoren (Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid, artikel 11f).

Bij niet-bestuursorganen (ProRail) gaat de ILT bij de betreffende organisaties na welke maatregelen zij vanwege de aanbeveling (gaan) nemen. De ILT beschikt niet over bijzondere bevoegdheden om opvolging van aanbevelingen af te dwingen.

De ILT zal de opvolging van de aanbevelingen beoordelen en daarover jaarlijks rapporteren aan de Onderzoeksraad, zoals deze jaarrapportage.

Bij nieuwe aanbevelingen, zoals die bij het onderzoek naar het spoorwegongeval bij Voorschoten, volgt de ILT ook de maatregelen die bestuursorganen nemen. Het bestuursorgaan (staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat) rapporteert over de voortgang door middel van een kamerbrief. De ILT volgt de aanbevelingen aan bestuursorganen door deze kamerbrief over dit onderwerp op te nemen in de monitoringsrapportage.

Bijlage 2: Aanbevelingen: aanrijding Dalfsen (2016)

Incident

Op dinsdag 23 februari 2016 vond er om 8.48 uur een aanrijding plaats tussen de reizigerstrein 13819 van Arriva en een hoogwerker op overweg 'Het Lageveld' te Dalfsen. De trein ontspoorde en kwam op zijn kant tot stilstand. De machinist van de trein overlijdt ter plaatse en 6 reizigers raken gewond.

Aanbevelingen

Op 13 december 2016 heeft de Onderzoeksraad het volgende onderzoeksrapport gepubliceerd: 'Botsing tussen een reizigerstrein en een hoogwerker te Dalfsen'. De Onderzoeksraad geeft in haar rapport 6 aanbevelingen.

De aanbevelingen 2 tot en met 5 zijn (volgens het Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid) ook gericht aan de ILT. De ILT zal de opvolging van deze aanbevelingen door de betreffende organisaties beoordelen. Zij zal daarover rapporteren aan de Onderzoeksraad. Voor de aanbevelingen 1 en 6 geldt volgens hetzelfde besluit, dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Onderzoeksraad rechtstreeks informeert over de opvolging. Hieronder staan de aanbevelingen 2 tot en met 5.

Aanbeveling 2: Risicobeheersing bij oversteken spoorwegovergang met bijzonder voertuig

Bij het oversteken van een spoorwegovergang met een bijzonder voertuig (zoals hoogwerkers, grondverzetmachines en dergelijke) is extra aandacht nodig voor de vraag of met het voertuig een overweg mag worden overgestoken en zo ja, hoe de oversteek tijdig kan worden afgerond. Om te bevorderen dat dit in de praktijk ook daadwerkelijk gebeurt, doet de Raad de volgende aanbeveling:

Aan de brancheorganisaties IPAF, Cumela Nederland en VVT:
Bewerkstellig dat bedrijven en bedienaars die werken met bijzondere voertuigen (zoals hoogwerkers en grondverzetmachines) zich bewust zijn van de regels en risico's die verbonden zijn aan het oversteken van een overweg en bevorder dat zij die ook betrekken bij de voorbereiding en uitvoering van hun werkzaamheden. Wijs daar bijvoorbeeld op in opleidingen, nieuwsbrieven, verhuurcontracten, et cetera.

Aanbeveling 3: Instructies voor overweggebruikers in uitzonderlijke situaties

In sommige situaties kunnen overweggebruikers niet zelfstandig beoordelen of zij voldoende tijd hebben om veilig te kunnen oversteken. Het kan gaan om bijzondere voertuigen, maar ook om bijzondere situaties, zoals slechte zichtomstandigheden bij onbeveiligde overwegen. In dergelijke gevallen hebben de overweggebruikers betrouwbare informatie nodig over de feitelijke treinenloop. ProRail is als capaciteitsmanager op het spoor de enige organisatie die daarin kan voorzien. Om tegen te gaan dat weggebruikers op eigen inschatting afgaan, acht de Raad het van belang dat er voor hen een eenvoudige toegankelijke mogelijkheid komt om daadwerkelijk een heldere, redelijke en uitvoerbare instructie te krijgen voor een veilige oversteekmogelijkheid.

Aan ProRail:

a. Maak aan overweggebruikers duidelijk, bij voorkeur bij de overweg zelf, in welke situaties het voor hen noodzakelijk is contact op te nemen met ProRail om veilig de spoorweg over te kunnen steken.

b. Richt een procedure in, eventueel ondersteund door technische hulpmiddelen, om overweggebruikers in bijzondere situaties adequaat en efficiënt te informeren wanneer zij binnen een redelijke termijn veilig de spoorweg over kunnen steken.

Aanbeveling 4: Waarschuwen machinist voor object op spoorwegovergang

Als een wegvoertuig de overweg niet tijdig verlaat, bestaat er voor overweggebruikers geen mogelijkheid om machinisten van naderende treinen effectief te waarschuwen voor het dreigende gevaar, noch worden machinisten op een andere manier gewaarschuwd. De Raad acht het wenselijk dat een dergelijke alarmeringsmogelijkheid er wel komt, zeker nu het spoor steeds hoogfrequenter wordt benut. Een dergelijke oplossing – automatisch, dan wel met tussenkomst van overweggebruiker en/of machinist – is vooral bedoeld om zware botsingen te vermijden dan wel de impact ervan te beperken.

Aan ProRail:
Voer een passende oplossing in om in geval van een geblokkeerde overweg zo vroeg mogelijk de machinist van een naderende trein te waarschuwen en de trein af te remmen.
Ontwikkel, wanneer bestaande oplossingen in andere landen ongeschikt blijken te zijn voor toepassing in Nederland, een oplossing die in Nederland toepasbaar is.

Aanbeveling 5: Instructies voor overweggebruikers in uitzonderlijke situaties

Uit het onderzoek blijkt dat het beoordelen en verbeteren van de overwegveiligheid zowel inhoudelijk als procesmatig verbetering behoeft. Inhoudelijk dient te worden verbeterd dat bij de risicobeoordeling – naast de factoren die van belang zijn voor de kans op overwegongevallen – ook de factoren moeten worden betrokken die van belang zijn voor de ernst van de afloop. Procesmatig acht de Raad het nodig dat wegbeheerders en de spoorbeheerder niet alleen in overleg treden over de aanpassing van specifieke overwegen in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, maar dat zij ook hun reguliere processen gezamenlijk aandacht schenken aan veiligheid van overwegen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de functie die een bepaalde overweg voor overweggebruikers heeft, of de inrichting van de weg en de overweginstallatie daarmee in overeenstemming zijn en hoe veiligheidswinst te boeken valt. Wegbeheerders moeten daar in hun reguliere plannen en visies actief aandacht aan besteden.

De Raad acht het nodig dat de spoorbeheerder en de betrokken wegbeheerders gezamenlijk actief bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid van overwegen en doet daarom de volgende aanbevelingen:

Aan ProRail:
1. Verbeter het beoordelingsmodel voor overwegveiligheid (het overwegenregister) door daarin ook de factoren op te nemen die van invloed zijn op de ernst van de afloop (zowel aan de zijde van de weggebruikers als voor de treininzittenden). De Raad denkt hierbij aan zaken als de naderingssnelheid van de treinen, de afstand waarop machinisten een ongevalsdreiging kunnen onderkennen en de mate waarin zware wegvoertuigen gebruik (kunnen) maken van de overweg. Zorg in overleg met wegbeheerders dat relevante informatie met betrekking tot de wegverkeersaspecten in het overwegenregister wordt opgenomen.
2. Organiseer structureel overleg met de betreffende wegbeheerders over het bewaken en verbeteren van de veiligheid van overwegen. De Raad denkt in dit verband aan periodiek overleg in regionaal verband tussen ProRail en betrokken wegbeheerders (bijvoorbeeld per ProRail-regio of per baanvak).

Bijlage 3: Aanbevelingen: Spoorwegongeval Voorschoten (2023)

Incident

In de nacht van 4 april 2023 om 03:23 reed een goederentrein bij station Voorschoten een kraan op lorries (een mobiele graafmachine) aan. Op het moment van de aanrijding bevond de kraan zich op een spoor die in dienst was en waar de goederentrein reed. Na de aanrijding met de goederentrein kwamen delen van de kraan en brokstukken van het perron op het spoor daarnaast terecht dat toen in gebruik was. Een intercity botste daar op de brokstukken, ontspoorde en brak in tweeën. De machinist van de kraan kwam bij de aanrijding met de goederentrein om het leven. De machinist van de goederentrein raakte gewond. In de intercity raakten 28 reizigers, een hoofdconducteur en de machinist gewond.

Aanbevelingen

Op 15 mei 2025 heeft de Onderzoeksraad het volgende onderzoeksrapport gepubliceerd: 'Spoorwegongeval Voorschoten'. De Onderzoeksraad geeft in haar rapport 5 aanbevelingen. Deze aanbevelingen zijn – volgens het Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid – ook gericht aan de ILT. De ILT zal de opvolging van deze aanbevelingen door de betreffende organisaties beoordelen. Zij zal daarover rapporteren aan de Onderzoeksraad. Hieronder staan de aanbevelingen.

Aanbeveling 1

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat:
Zorg ervoor dat in het opdrachtgeverschap aan ProRail als infrastructuurbeheerder naast beschikbaarheid en veilige berijdbaarheid ook andere waarden, zoals veilig werken en veilig rijden langs werkzaamheden, worden belegd. Neem daarnaast de barrières voor ProRail weg om enerzijds innovaties ten aanzien van veilig werken aan het spoor in de sector te ontwikkelen en door te voeren en anderzijds een voorziening te creëren voor het registreren, analyseren en delen van informatie over (bijna-)ongevallen (zie aanbeveling 2).

Aanbeveling 2

Aan ProRail:
Zet een voorziening op waarin informatie over (bijna-)ongevallen op het spoor wordt geregistreerd en benut. Verplicht alle bij het spoor betrokken partijen, inclusief spoorwegondernemingen, om hun incidenten toe te voegen. Richt deze op het brede veiligheidsdomein (dus inclusief arbeidsveiligheid en spoorwegveiligheid). Zorg ervoor dat alle relevante partijen gezamenlijk leren van (bijna-)ongevallen en lessen breed met elkaar delen.

Aanbeveling 3

Aan ProRail:
Benut de op te richten voorziening (zie aanbeveling 2) om op basis van risicoanalyses gericht te werken aan veiligheid. Houd zelf regie op de veiligheid van werkzaamheden en rijden van spoorverkeer in alle fases van de onderhoudswerkzaamheden, van strategie en innovatie tot uitvoering. Gebruik naast het stellen van regels vooral het vakmanschap in de sector om situationele afwegingen te maken.

Aanbeveling 4

Aan ProRail:
Bevorder de veiligheid van werkenden aan het spoor. Als het niet lukt om alle sporen buiten dienst te nemen, zorg dan in ieder geval voor het volgende:

a. Een robuuste (fysieke) afscherming van de werkplek.
b. Een werklocatie die veilig bereikbaar is. Stop met het gebruik van eilandbuitendienststellingen en tijdelijke oversteekperiodes naar werklocaties en railinzetplaatsen.
c. Een voorziening zodat werkenden aan het spoor ter plaatse kunnen zien of sporen al dan niet buiten dienst zijn. Introduceer hiertoe hulpmiddelen aanvullend aan de mondelinge communicatie.
d. Mondelinge veiligheidscommunicatie die wordt vastgelegd ter bevordering van het leren van (bijna-)ongevallen.

Aanbeveling 5

Aan ProRail:
Dring de negatieve gevolgen van nachtarbeid en overmatig werken voor veiligheid en gezondheid terug zonder dat dit leidt tot een toename van veiligheidsrisico's. Zie erop toe dat railAlert en de onderhoudsaannemers maatregelen nemen om de risico's van nachtwerken te verminderen. Zorg er daarbij voor dat bij werkzaamheden aan het spoor de arbeidstijden van zzp'ers minimaal voldoen aan de Arbeidstijdenwet.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres	: Postbus 16191 2500 BD Den Haag
Telefoon	: 088 489 00 00
Website	: www.ilent.nl
X en Instagram	: @inspectieLenT