

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

804

Vragen van het lid **El Abassi** (DENK) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het dodelijke bedrijfsongeval van spoorwerker Murat Kumas en het gebrek aan communicatie richting de nabestaanden* (ingezonden 12 december 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Aartsen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 7 januari 2026)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Spoorwerker Murat (47) zou eigenlijk vrij zijn, maar ging toch werken: het werd zijn laatste werkdag»?¹

Antwoord 1

Ja, daar ben ik bekend mee. Het tragische ongeval heeft diepe sporen nagelaten bij de nabestaanden, betrokken spoormedewerkers en collega's. Ik leef met hen mee. De familie heeft van mij ook bloemen gekregen als teken van medeleven.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u dat de familie Kumas wekenlang geen medeleven, informatie of vaste contactpersoon kreeg van ProRail, terwijl ProRail publiekelijk stelt dat het ongeval «diepe indruk» maakte?

Antwoord 2

Ik vind het verdrietig te horen dat de familie Kumas de ervaring heeft dat ze vanuit ProRail wekenlang geen medeleven of informatie heeft ontvangen. ProRail heeft mij laten weten na het ongeval direct ter plaatse te zijn gegaan en aanwezig te zijn geweest bij het begrafenisgebed. Tegelijkertijd geeft ProRail ook aan dat de communicatie daarna niet verlopen is zoals de familie van hen had mogen verwachten. Er was helaas sprake van interne miscommunicatie waardoor persoonlijk contact opnemen met de familie langer heeft geduurd dan nodig was. ProRail geeft aan dat recent contact is opgenomen met de nabestaanden voor een persoonlijk gesprek.

¹ Algemeen Dagblad, 10 december 2025, «Spoorwerker Murat (47) zou eigenlijk vrij zijn, maar ging toch werken: het werd zijn laatste werkdag» (Spoorwerker Murat (47) zou eigenlijk vrij zijn, maar ging toch werken: het werd zijn laatste werkdag | Binnenland | AD.nl).

Ik vind het belangrijk dat ProRail bij dit soort trieste gebeurtenissen contact zoekt en onderhoudt met de nabestaanden al naar gelang de wens van de nabestaanden. Ik betreur dat dat in dit geval niet voldoende is gebeurd. ProRail heeft bevestigd dat de communicatie met de nabestaanden van de heer Kumas niet goed is gegaan en zij heeft mij verzekerd dat zij er alles aan zal doen zodat een dergelijke situatie bij een onverhoopte volgende keer niet meer voor gaat komen, zie ook het antwoord op vraag 3.

Vraag 3

Welke protocollen gelden voor communicatie met nabestaanden na een dodelijk bedrijfsongeval in de spoorsector, en zijn deze protocollen door ProRail en de betrokken aannemer nageleefd?

Antwoord 3

ProRail geeft aan dat zij geen protocol heeft dat gaat over communicatie richting nabestaanden van werknemers van opdrachtnemers of aannemers. Op dit moment is dit alleen voor medewerkers van de eigen organisatie geregeld. Een dergelijk ongeval als Malden gebeurt zeer zelden. ProRail constateert en leert dat het verloop van de communicatie na het ongeval Malden vraagt om bezinning. Een protocol kan een oplossing zijn om zorgvuldiger en adequater te communiceren richting nabestaanden. Op dit moment verkent ProRail de mogelijkheden om op korte termijn een passende werkwijze in te richten die overeenkomt met het medeleven en betrokkenheid van ProRail en daar in het vervolg naar te handelen. Op dit moment heeft het ministerie geen beeld van het protocol en de naleving daarvan bij de betrokken aannemer.

Vraag 4

Wat is de minimale veiligheidsafstand tussen spoorvoertuigen, hoe wordt deze gehandhaafd, en hoe is het mogelijk dat deze norm op 7 november kennelijk niet is nageleefd?

Antwoord 4

Er is geen generiek vastgestelde minimale afstand van voertuigen binnen buitendienststellingen. Risico-afwegingen met betrekking tot voertuigbewegingen worden gemaakt in de voorbereiding van de uitvoering van een project en worden beschreven in het Veiligheid en Gezondheidsplan uitvoering (V&G plan) en de bijbehorende Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) die door de aannemer worden opgesteld. Op de vraag hoe dit specifiek voor het spoorwerk rond Malden was geregeld, kan op dit moment geen antwoord worden gegeven, omdat het onderzoek naar dit ongeval nog loopt.

Vraag 5

Is tijdens en na spoorwerkzaamheden altijd een veiligheidscoördinator aanwezig voor toezicht op rijdende voertuigen, en wie vervulde die rol tijdens het ongeval van Murat Kumas?

Antwoord 5

Bij buitendienststellingen zijn altijd een of meerdere veiligheidsfunctionarissen aanwezig. De veiligheidsorganisatie voor de uitvoering van de werkzaamheden is de verantwoordelijkheid van de aannemer. Het is aan de aannemer om dit in te richten. Op de vraag hoe dit specifiek voor de werkzaamheden rond Malden was geregeld, kan op dit moment geen antwoord worden gegeven, omdat het onderzoek naar dit ongeval nog loopt.

Vraag 6

Wie is formeel verantwoordelijk voor de coördinatie en veilige beweging van voertuigen na afronding van werkzaamheden, en hoe wordt geborgd dat alle medewerkers weten waar de veiligheidsregie ligt?

Antwoord 6

Voor alle werkzaamheden wordt een veiligheidsorganisatie ingericht door de aannemer. De inrichting is gebaseerd op brancheregelgeving opgesteld onder regie van stichting RailAlert. Verder worden op basis van een risico-inventarisatie beheersmaatregelen bepaald door de aannemer. Zo ook voor

voertuigbewegingen in een buitendienststelling en de bijbehorende veiligheidsorganisatie. Op de vraag hoe dit specifiek voor Malden was geregeld, kan op dit moment geen antwoord worden gegeven, omdat het onderzoek naar dit ongeval nog loopt.

Vraag 7

Zijn bij dit type werkzaamheden altijd werknemers aanwezig die bevoegd zijn om eerste hulp te verlenen, welke normen gelden hiervoor, en was dit op 7 november adequaat geregeld?

Antwoord 7

Bij werkzaamheden is altijd een calamiteitenplan inclusief een bedrijfshulpverleningsorganisatie geregeld. Op de vraag hoe dit specifiek in dit geval was geregeld, kan op dit moment geen antwoord worden gegeven, omdat het onderzoek naar dit ongeval nog loopt.

Vraag 8

Wie is verantwoordelijk voor onderhoud en keuring van werktuigen zoals hoogwerkers en graafmachines, hoe wordt dit gecontroleerd, en kunt u uitsluiten dat defect materieel een rol speelde?

Antwoord 8

Machines hebben verplicht een machinecertificaat afgegeven door de Stichting Toezicht Certificatie Verticaal Transport (TCTV). De certificering is onderdeel van een kwaliteitssysteem waar jaarlijks op gecontroleerd en/of gekeurd wordt. Op de vraag of defect materieel bij het ongeval een rol speelde kan op dit moment geen antwoord worden gegeven, omdat het onderzoek nog loopt.

Vraag 9

Bent u bereid onafhankelijk onderzoek te laten doen naar zowel de veiligheidspraktijk als de communicatie met nabestaanden binnen ProRail en de aannemersketen, en te waarborgen dat de familie volledig inzicht krijgt in de toedracht en aanbevelingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

De Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) doet onder gezag van het Openbaar Ministerie (OM) een strafrechtelijk onderzoek, waarin de toedracht van het ongeval wordt onderzocht. Hierbij komt ook de veiligheidspraktijk aan bod. Familie-inspecteurs van de NLA onderhouden hierover contact met de nabestaanden, zij informeren de familie over het proces. Ook brengen zij familie desgewenst in contact met gespecialiseerde hulpinstanties, zoals Slachtofferhulp Nederland. Zij kunnen geen inhoudelijke informatie over een lopend onderzoek verstrekken. Wanneer het onderzoek is afgerond, wordt het dossier overgedragen aan het Functioneel Parket (FP) van het OM. Vanaf dat moment wordt de begeleiding van de nabestaanden overgenomen door het slachtofferloket van het FP. De Officier van Justitie kan dan besluiten over het delen van inhoudelijke informatie over het onderzoek aan de nabestaanden. Voor een onderzoek naar de communicatie met de nabestaanden binnen ProRail en de aannemersketen zie ik geen rol van het ministerie. Het is aan deze partijen zelf om te bepalen hoe zij dit inrichten. Wel vind ik het goed te horen dat ProRail hun werkwijze gaat evalueren, zie ook het antwoord op vraag 3.