

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

### 1919

Vragen van het lid **Heutink** (Groep Markuszower) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel waarin wordt vermeld dat werken aan het spoor, drie jaar na het ongeval in Voorschoten, nog steeds onveilig is* (ingezonden 9 april 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 mei 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1844.

#### Inleiding:

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de kamervragen van het lid Heutink (Groep Markuszower) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het artikel waarin wordt vermeld dat werken aan het spoor, drie jaar na het ongeval in Voorschoten, nog steeds onveilig is (ingezonden 8 april 2026).

Tijdens het ordedebat van 7 april jl. is een aanvullende Kamervraag (87 364) gesteld door het lid Schutz (VVD), namelijk «Aanvullend willen vragen om een reactie van de Staatssecretaris op het artikel dat de aanleiding is voor het verzoek van de heer Heutink». Met de beantwoording van de vragen van het lid Heutink (Groep Markuszower) wordt ook deze Kamervraag beantwoord.

#### Vraag 1

Bent u op de hoogte van de inhoud van dit artikel?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, ik ben op de hoogte van de inhoud van dit artikel.

#### Vraag 2

Hoe is het mogelijk dat de Arbeidsinspectie bij 11 van de 12 onderzochte locaties, twee jaar na het verschijnen van het OVV-rapport over het ongeval in Voorschoten, moet concluderen dat er geen verbeteringen ten aanzien van de veiligheid hebben plaatsgevonden?

<sup>1</sup> Tubantia, 4 april 2026, «Drie jaar na fataal treinongeluk is er amper iets gedaan met vernietigend rapport van de Onderzoeksraad» (Drie jaar na fataal treinongeluk is er amper iets gedaan met vernietigend rapport van de Onderzoeksraad | Binnenland | Tubantia.nl)

#### Antwoord 2

De verkenning heeft weliswaar raakvlakken met het onderzoek van de OvV, zoals het aantal zpp'ers dat in de nacht werkt en de aandacht voor de arbeidstijden. De verkenning kijkt ook breder naar de gezondheidsrisico's en veiligheid bij het werk op en rond het spoor in de nacht. Daar is nu nog onvoldoende aandacht voor. De sector onderschrijft dit ook. Het Ministerie van SZW en het Ministerie van IenW voeren het gesprek met de sector hoe dit kan verbeteren. Daarbij gaat het onder meer over een betere balans tussen werk overdag en in de nacht. Dit kost wel tijd. Het Ministerie van SZW verkennt naar aanleiding van de motie Van Kent en de motie Heutink in hoeverre zpp'ers onder de Arbeidstijdenwet kunnen worden gebracht<sup>2</sup>. De verkenning van de Arbeidsinspectie wordt daarbij betrokken.

#### Vraag 3

Bent u het met de stelling uit het artikel eens dat goederen en passagiers centraal staan en dat de veiligheid van werknemers achteraan komt? Zo ja, waarom en zo nee waarom niet?

#### Antwoord 3

Het beeld dat goederen- en passagiersvervoer centraal zouden staan ten koste van de veiligheid van werknemers wordt niet herkend. In de beheerconcessie met ProRail is veiligheid expliciet als basisrandvoorwaarde opgenomen voor alle werkzaamheden. Werkzaamheden mogen alleen worden uitgevoerd als deze veilig kunnen plaatsvinden, zowel voor reizigers als voor werknemers. Veiligheid is daarmee het uitgangspunt bij alle keuzes in het spoorbeheer.

#### Vraag 4

Bent u van mening dat u gefaald heeft in het tijdig implementeren van de aanbevelingen van het OVV-rapport, nu uit het artikel blijkt dat de veiligheid niet beter is geworden tijdens spoorwerkzaamheden? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Nee, ik ben deze mening niet toegedaan. Het is belangrijk dat alle werkenden gezond en veilig kunnen werken. Naar aanleiding van het ongeval bij Voorschoten en het OvV-rapport zijn door de sector (o.a. ProRail) en het Ministerie van IenW eerste stappen gezet om verbeteringen door te voeren. ILT monitort de aanbevelingen aan niet-bestuursorganen, in het geval van het ongeval bij Voorschoten zijn dat de aanbevelingen aan ProRail. Dit monitoringsrapport wordt tegelijkertijd met de beantwoording van deze vragen met u gedeeld. In de monitoringsrapportage concludeert de ILT dat ProRail heeft laten zien opvolging te geven aan de aanbevelingen. Dat stond in 2025 nog in het teken van het zoeken naar de samenwerking met de branche, het doen van onderzoeken en het inventariseren en bepalen van oplossingsrichtingen. Voor een deel van de maatregelen geldt dat het meerdere jaren gaat duren voordat die afgerond kunnen worden, waardoor de ILT deze dus in 2026 zal blijven monitoren.

In de Kamerbrief spoorveiligheid die ook met de Kamer wordt gedeeld, wordt ingegaan op de opvolging van de aanbeveling aan het Ministerie van IenW. Daarin is onder andere aangegeven dat het ministerie in het kader van het basiskwaliteitsniveau spoor heeft afgesproken om onderhoudswerkzaamheden vaker overdag uit te voeren. Verder wordt er samen met het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de Nederlandse Arbeidsinspectie, de ILT, ProRail en stichting railAlert gekeken naar hoe de balans tussen dag- en nachtwerk veranderd kan worden, welke knelpunten daarbij een rol spelen en hoe die aangepakt zouden kunnen worden. Voor het registratiesysteem van incidenten en ongevallen heeft het ministerie een voorkeursoptie uitgesproken met betrekking tot bij wie dit moet worden belegd. Deze optie moet de komende tijd onderzocht worden op haalbaarheid. In de Kamerbrief spoorveiligheid wordt hier meer in detail op ingegaan.

Afgelopen januari heeft de Nederlandse Arbeidsinspectie (Arbeidsinspectie) in een verkenning geconcludeerd dat er nog te weinig aandacht is voor de

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 277 en Kamerstuk 29 893, nr. 274

arbeidsveiligheid van spoorwerkzaamheden in de nacht. De verkenning heeft raakvlakken met het onderzoek van de OvV, zoals het aantal zzp'ers dat in de nacht werkt en de aandacht voor de arbeidstijden. De verkenning ziet ook breder op arbeidsveiligheid. Daarbij gaat het onder meer om het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen en de aanwezigheid van coördinatoren Veilig & Gezond werken. De bevindingen van de Arbeidsinspectie liggen grotendeels op het terrein van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW). Het Ministerie van SZW zal nog met een reactie komen op de verkenning in relatie tot de motie van Van Kent en de motie van Heutink om zzp'ers onder de Arbeidstijdenwet te brengen.

#### Vraag 5

Waarom is de aangenomen motie-Heutink, die de regering opdraagt om spoorwerkers onder de Arbeidstijdenwet te laten vallen, niet uitgevoerd?

#### Antwoord 5

Zoals in de Kamerbrief van 27 juni 2025<sup>3</sup> (Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid) aangegeven, verkent het Ministerie van SZW in hoeverre zzp'ers onder de Arbeidstijdenwet gebracht kunnen worden. Dit gelet op het belang van gezond en veilig werken voor alle werkenden. Het opleggen van aanvullende regelgeving, specifiek voor zzp'ers in de spoorsector, mag echter niet tot gevolg hebben dat te veel vakbekwame mensen de sector verlaten. Dit is in het bijzonder van belang waar het gaat om zzp'ers die toezien op de veiligheid in de nacht. Voorkomen moet worden dat de belangrijke opgave om het spoor veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig te maken hierdoor onder druk komt te staan.

Bij de uitwerking wordt de verkenning van de Arbeidsinspectie naar nachtwerk op het spoor betrokken. Het Ministerie van SZW blijft, mede naar aanleiding van de verkenning, in gesprek met de sector en het Ministerie van lenW over hoe de gezondheid en veiligheid op het spoor voor alle werkenden beter kan.

#### Vraag 6

Bent u van mening dat het ongeval in Voorschoten in 2023 niet van zodanige ernstige aard was dat het opvolgen van OVV-aanbevelingen niet nodig is? Zo nee, waarom is de situatie op veel locaties dan nog zo onveilig?

#### Antwoord 6

Het spoorwegongeval bij Voorschoten is een tragisch ongeval met tot op de dag van vandaag grote impact voor alle betrokkenen. Het Ministerie van lenW, de sector en het Ministerie van SZW zijn naar aanleiding van het ongeval en het rapport van de OvV aan de slag gegaan om zaken te bespreken en aan te passen. Zo onderzoeken het Ministerie van lenW en het Ministerie van SZW samen met de sector hoe de mogelijkheden om meer overdag te werken vergroot kunnen worden. Het Ministerie van SZW verkent ook of zzp'ers onder de Arbeidstijdenwet gebracht kunnen worden. De sector werkt goed samen aan het realiseren van verbetering. Dit is belangrijk omdat de sector primair verantwoordelijk is voor veilig en gezond werken. Dit zijn echter complexe aanpassingen die bredere gevolgen kunnen hebben. Deze aanpassingen moeten daarom zorgvuldig bekeken worden. Er wordt door veel partijen hard gewerkt aan het realiseren van verbeteringen. Tegelijkertijd is er het besef dat het tijd kost om het goed en zorgvuldig te doen. De eerste concrete verbeteringen zijn er al en meer zullen de komende jaren volgen. Zo zijn er eerste maatregelen genomen bij railinzetplaatsen (zie ook vraag 8) en is er een werkgroep opgericht voor het samen leren van incidenten en ongevallen. Zie hiervoor ook de ILT-monitoringsrapportage en de Kamerbrief spoorveiligheid die met de Kamer wordt gedeeld.

#### Vraag 7

Kunt u een lijst doen toekomen waarin u per OVV-aanbeveling weergeeft of er in de afgelopen twee jaar stappen zijn gezet? Zo ja, wat er precies is gedaan of waarom er met een aspect uit het OVV-rapport juist niets gedaan is?

<sup>3</sup> Kamerstuk 25 883, nr. 532

#### Antwoord 7

In de Kamerbrief Spoorveiligheid wordt ingegaan op wat de status is van de opvolging van de aanbeveling aan het Ministerie van IenW. Daarin wordt ook ingegaan op wat er de afgelopen tijd is gebeurd. Voor een korte samenvatting daarvan, zie vraag 4. Daarnaast is de (onafhankelijke) monitoringsrapportage meegestuurd. Deze stelt ILT elk jaar op, met daarin de stand van zaken van de opvolging van aanbevelingen van de OvV aan niet-bestuursorganen. In het geval van het ongeval bij Voorschoten zijn dat de 4 aanbevelingen aan ProRail. ILT geeft voor alle aanbevelingen aan dat er stappen zijn gezet, maar dat het tijd kost om deze af te kunnen ronden. ILT blijft de opvolging daarom het komende jaar monitoren. Voor meer details wordt verwezen naar de monitoringsrapportage.

#### Vraag 8

Welke concrete maatregelen bent u van plan op korte termijn te nemen om de veiligheid van alle spoorwerkers te verbeteren?

#### Antwoord 8

Als opdrachtgever van de werkzaamheden is ProRail verantwoordelijk voor de veiligheid van de spoorwerkers en maatregelen die dit kunnen verbeteren. Het is goed om te zien dat ProRail daarmee aan de slag is gegaan en stappen heeft gezet. Hierover bent u via de Kamerbrief spoorveiligheid en de ILT-monitoringsrapportage nader geïnformeerd.

Een voorbeeld van concrete maatregelen waar ProRail mee aan de slag is gegaan zijn de railinzetplaatsen, de plek waar materieel wordt in- en uitgezet. Het ongeval in Voorschoten heeft duidelijk gemaakt dat er specifieke risico's bestaan bij het in- en uitzetten van werkmaterieel. Stichting railAlert heeft daarom direct na het incident tijdelijke maatregelen getroffen, zoals het stellen van eisen over toezicht en aanvullende begeleiding op railinzetplaatsen waar risico's bestaan bij het oversteken. Parallel heeft ProRail een risico-inventarisatie uitgevoerd waarbij de risico's voor alle railinzetplaatsen in kaart zijn gebracht, zodat in de Veiligheids- & Gezondheidsplannen (V&G-plannen) in de voorbereiding maatregelen genomen kunnen worden. Daarnaast lopen er onderzoeken om te bepalen welke structurele maatregelen voor railinzetplaatsen er moeten komen. Dit vraagt tijd, financiering en afstemming met grondeigenaren, en kan gevolgen hebben voor de beschikbare capaciteit op het spoor. Daarom doorloopt ProRail in 2026 een zorgvuldig voorbereidingsproces.

Vanuit het Ministerie van IenW, de sector en het Ministerie van SZW wordt er naar aanleiding van het ongeval en het rapport van de OvV onderzocht hoe de mogelijkheden om meer overdag te werken vergroot kunnen worden. Het verminderen van onnodig nachtwerk is cruciaal voor veilig, gezond en uitvoerbaar werk. Het realiseren van meer dagwerk vraagt om een aanpassing waarbij beschikbaarheid, hinder, veiligheid en gezondheid opnieuw moeten worden afgewogen. Deze gesprekken lopen en vormen de basis voor de verdere vervolgstappen.