

4

Rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het spoorwegongeval bij Voorschoten

Rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het spoorwegongeval bij Voorschoten

Aan de orde is het **debat** over het **rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het spoorwegongeval bij Voorschoten**.

De voorzitter:

Dan gaan we door naar het debat over het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het spoorwegongeval bij Voorschoten. Ik heet natuurlijk allereerst de staatssecretaris van harte welkom, evenals de leden die hier het woord gaan voeren en de mensen die dit debat op de tribune of van elders volgen. We hebben zes sprekers van de zijde van de Kamer. De eerste spreker is de heer Heutink. Hij spreekt namens de PVV. Ik nodig hem uit om zijn inbreng te komen doen. Ik zou het aantal interrupties aan de voorkant niet willen maximeren, maar ik doe wel een beroep op de leden om zich te beperken. De laatste tijd is namelijk de traditie aan het ontstaan dat het allemaal uitloopt en dat zou ik toch echt willen voorkomen. De tijd tot 13.45 uur is inclusief een lunch, dus ik ga er echt van uit dat wij dit met elkaar uiterlijk om 13.15 uur afronden. Dat zou met zes sprekers moeten lukken. Meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. "Een zwarte dag voor het Nederlandse spoor", zo reageerde John Voppen, de CEO van ProRail, na het dodelijke ongeval op het spoor in de nacht van 3 op 4 april 2023. Daar kunnen wij ons alleen maar bij aansluiten. Allereerst willen we op deze plek aangeven dat wij meeleven met de nabestaanden van de machinist van de bouwkraan. Wat er is gebeurd, is echt verschrikkelijk. Bijna twee jaar na die rampzalige nacht hebben we dan een debat over dit ongeval. We danken de OVV voor het uitvoeren van het onderzoek en het opstellen van het rapport. Ik denk dat iedereen het met ons eens is dat we ervoor moeten zorgen dat zo iets nooit weer kan gebeuren. "Iedereen", behalve de vorige regering, want die zag geen aanleiding om acuut maatregelen te nemen. Werkelijk, wat moet er nog meer gebeuren voordat we echt stappen gaan zetten om het veiliger te maken om op of bij het spoor te werken?

Voorzitter. Wat ons betreft moeten er wel maatregelen komen. Het moet echt anders. Iedereen weet: als je doet wat je deed, krijg je wat je kreeg. Niet alleen onze fractie is kritisch. De Onderzoeksraad voor Veiligheid is dat ook. Die stelt dat er bij onderhoud aan het spoorwegnet te veel aandacht is voor het laten doorgaan van het treinverkeer. Dat zou ten koste gaan van de veiligheid. Is dat ook zo, is de grote vraag. Wij denken van wel!

De beantwoording op de schriftelijke vragen door de voorganger van staatssecretaris Jansen is gerust tenenkrommend te noemen. Allereerst herkende zij deze stellingname niet. Waarom niet, is onze vraag. Als je de snelheid van treinen bij een bouwlocatie niet wilt of kunt verlagen, lijkt het ons evident dat de veiligheid niet op één staat en dat

je dan liever hebt dat een trein op tijd komt in plaats van dat je de veiligheid garandeert. Op de vraag waarom de treinen geen snelheidsbeperking opgelegd hebben gekregen, was het antwoord: dit staat niet in het Voorschrift Veilig Werken Trein. Nee, stond het er maar in! Dan had de machinist van de bouwkraan misschien nog wat tijd gehad. Dan had de treindienstleider misschien nog kunnen communiceren. Natuurlijk is het niet uit te sluiten dat het dan alsnog gruwelijk mis had kunnen gaan, maar dat had de kans wel kunnen verkleinen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dus of hij die veiligheidsprotocollen gaat aanscherpen. Gaat hij de snelheid van de langsrijdende treinen verlagen?

Voorzitter. Dat is niet het enige probleem. Een van de aanbevelingen die de OVV deed, was dat we ervoor moeten zorgen dat ook zzp'ers zich aan de Arbeidstijdenwet houden. Bij iedere werknemer was er sprake van tientallen overschrijdingen van de Arbeidstijdenwet. Ik wil van de staatssecretaris weten hoe hij ervoor gaat zorgen dat iedereen die op of aan het spoor werkt, gaat vallen onder de Arbeidstijdenwet.

Tot slot, voorzitter, de aanbevelingen. Wij gaan ervan uit dat dit kabinet, in tegenstelling tot het vorige kabinet, wel als een bok op de haverkist gaat zitten om ervoor te zorgen dat ProRail alle aanbevelingen gaat implementeren. Genoeg onderzoekjes, genoeg aankijken: wij willen maatregelen zien. Wij verwachten ook dat daar haast bij is, want na dit verschrikkelijke ongeval zijn er opnieuw ongevallen op het spoor te betreuren geweest.

Voorzitter. Laten we met elkaar de schouders eronder zetten om ervoor te zorgen dat wat er gebeurd is in de nacht van 3 op 4 april 2023 nooit meer kan gebeuren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Heutink, voor uw inbreng namens de PVV. Dan is het woord nu aan de heer Van Kent namens de SP.

De heer Van Kent (SP):

Dank, voorzitter. Om te beginnen willen wij de nabestaanden ook veel sterkte wensen met het blijvende gemis na dit verschrikkelijke ongeval in 2023. We zijn blij dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid een serieus onderzoek heeft gedaan en goede aanbevelingen doet. We rekenen erop dat de staatssecretaris dit verder gaat oppakken. Uit het onderzoek komt het beeld naar voren van onduidelijke regels en een trein aan onderaannemers en zzp'ers, waardoor regels niet bekend zijn of niet worden nageleefd. Daar is ook onvoldoende toezicht op.

Voorzitter. De SP wil de staatssecretaris voorstellen dat er een plicht komt om bijna-ongevallen te registreren, en dat dit ook bij aanbestedingen of opdrachtverleningen van ProRail als voorwaarde wordt gesteld in alle contracten. Wij vragen de staatssecretaris om te onderzoeken of er ook boeteclausules kunnen worden opgenomen in contracten, dus dat er een boete volgt als bijna-ongelukken niet worden gemeld. Wij leren nu van een verschrikkelijk ongeval, maar

ook van bijna-ongevallen kunnen we veel leren, zodat we kunnen bijsturen.

De Arbeidstijdenwet werd overtreden en er waren veel zzp'ers actief in dit risicovolle nachtwerk. Dat is vreemd. Kan de staatssecretaris bekijken of het mogelijk is om de inzet van zzp'ers te verbieden bij dit risicovolle nachtwerk? Je moet bij dit werk weten wie op welk moment aan het werk is, welke papieren iemand heeft en onder welke voorwaarden iemand aan het werk is. Bij zzp'ers is dat vaak onduidelijk. We zien het ook op bouwplaatsen vaak misgaan. Ik wil de staatssecretaris vragen om in kaart te brengen wat de gevolgen van een zzp-verbod zouden zijn en om te overwegen om zo'n verbod in te stellen.

De voorzitter:

U had de heer Heutink al bij de interruptiemicrofoon zien staan.

De heer Heutink (PVV):

Wij hebben natuurlijk ook de overtredingen gezien van de Arbeidstijdenwet. We hebben gezien dat zzp'ers, maar ook gewone werknemers, nachtdiensten draaiden van 26 reeksen achter elkaar. Ik denk dat de heer Van Kent en ik het erover eens zijn dat dit niet bevorderlijk is voor de veiligheid. Maar op het moment dat we zzp'ers gaan verbieden, heeft dat wel consequenties voor de grote opgave die we hebben als het gaat om onderhoud van het spoor. We hebben al een groot tekort aan personeel. Zit daar niet nog een stap tussen, bijvoorbeeld door te bekijken of we die zzp'ers toch onder gezag kunnen laten werken, zodat ze voldoen aan de regels voor zelfstandigheid? Dan hoeven we de zzp'ers niet direct te verbieden, maar kunnen we er wel voor zorgen dat ze gaan vallen onder de Arbeidstijdenwet. Volgens mij zit er dus nog een stap tussen. Is de heer Van Kent bereid om daarover mee te denken?

De heer Van Kent (SP):

Zeker. Ik heb de staatssecretaris ook gevraagd wat de gevolgen zouden zijn van zo'n verbod. We moeten inderdaad wel bekijken hoe dat uitpakt en wat de consequenties daarvan zijn. Tegelijkertijd hebben we, zoals we ook op de bouwplaatsen zien, totaal geen idee wie op welke plek aan het werk is, onder welke voorwaarden iemand aan het werk is en of iemand ook bekend is met wetten en regels, laat staan dat iemand die naleeft. Dat is bij het spoor natuurlijk ook een gigantisch groot risico. Het risico wordt groter als je daar zzp'ers op inzet.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Van Kent (SP):

Dank, voorzitter. De vraag is ook of de taal een rol speelde. Voor arbeidsmigranten die bij het spoor aan het werk zijn en die risicovol werk doen, kan de taal een probleem zijn, omdat mensen niet met elkaar kunnen communiceren en waarschuwingen niet aankomen of niet begrepen worden. Ook kunnen bepaalde regels niet bekend zijn, waardoor ze niet nageleefd kunnen worden. We lezen daar niets over in het rapport. Ik wil de staatssecretaris toch vragen of dit ook een rol speelt bij de veiligheid van werkzaamheden op en

rond het spoor. Zo ja, is de staatssecretaris van mening dat je eigenlijk een taaleis zou moeten opleggen, dus dat je de Nederlandse taal voldoende machtig moet zijn als je dit risicovolle werk doet?

Voorzitter. Tot slot willen we voorstellen dat de staatssecretaris samen met ProRail, vakbonden en ondernemingsraden om tafel gaat om ervoor te zorgen dat de handhaving veel strikter wordt. Er moet veel meer toezicht zijn en er moet veel meer inzet zijn, ook door ProRail zelf, om na te gaan of onderaannemers of zzp'ers zich houden aan de wetten en regels, inclusief de Arbeidstijdenwet, maar zeker ook aan alle veiligheidsvoorschriften, zoals de fysieke afscheiding die wordt geadviseerd door de OVV. Dat soort zaken moeten uniform verplicht worden gesteld in alle contracten van alle onderaannemers, maar vervolgens moet ProRail, ook in samenspraak met de werknemersvertegenwoordiging, erop toezien dat die altijd worden toegepast.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Kent, voor uw inbreng namens de SP. Het woord is nu aan de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Het is goed dat we vandaag plenair het spoorongeval bij Voorschoten bespreken, dat inderdaad alweer van enige tijd geleden dateert. Het was een ongeval met grote impact. Een kraanmachinist verloor het leven en 31 mensen raakten gewond. Graag spreek ik namens Nieuw Sociaal Contract mijn medeleven uit richting de nabestaanden en alle andere betrokkenen bij dit tragische ongeval.

Voorzitter. Om dit ongeval in perspectief te plaatsen, is het wel goed om te starten bij de constatering dat het spoor de laatste decennia veiliger is geworden. In Nederland is treinreizen ook een van de veiligste manieren om van A naar B te komen. Dat laat onverlet dat het simpelweg een verantwoordelijkheid is van alle partijen om te blijven werken aan een nog veiliger spoor. We zijn de Onderzoeksraad voor Veiligheid erkentelijk voor het zorgvuldige onderzoek en het rapport dat is opgeleverd om hieraan een bijdrage te leveren. Het gaat vandaag niet om de vraag naar schuld en aansprakelijkheid, maar wel om de toedracht van het ongeval en het systeem van de betrokken partijen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft de directe oorzaak niet kunnen achterhalen, maar heeft wel waardevolle inzichten gekregen en aanbevelingen gedaan. Mijn fractie heeft naar aanleiding daarvan nog enkele vragen voor de staatssecretaris.

Voorzitter. De railinzetplaats bij Voorschoten is een van de meest risicovolle van Nederland. Dat komt onder andere door het viersporige baanvak waarbij bij werkzaamheden op twee sporen kan worden doorgereden en ook een eiland kan ontstaan, de zogenaamde eiland-buitendienststelling. De OVV beveelt aan om te stoppen met het gebruik van die eiland-buitendienststellingen en tijdelijke oversteekperiodes naar werklocaties en railinzetplaatsen. ProRail geeft aan dat deze eilanden feitelijk al sinds 2013 niet zijn toegestaan, maar dat er interpretatieverschillen zijn. ProRail zegt in reactie op die aanbeveling op pagina 13 in te zetten op een

verduidelijking van de definitie. Maar kan de staatssecretaris toelichten waar hier nou precies de moeilijkheid zit en of het inmiddels is gelukt? Zo niet, deelt hij dan de opvatting van NSC dat deze definitie zo snel als mogelijk moet worden verduidelijkt? Wil hij dat ook actief bevorderen, zodat ook de risicovolle factor van buitendienststelling wordt tegengegaan? Kan daarover misschien worden teruggekoppeld bij de voorjaarsrapportage over spoorveiligheid?

Voorzitter. Een ander aspect dat naar voren is gekomen — collega's wezen er al op — zijn de risico's van nacht- en overwerk. Het kan toch niet zo zijn dat zzp'ers aan de lopende band te veel uren maken en dat er daardoor extra risico's in de uitvoering ontstaan. Door de collega's is al een aantal opties genoemd. Ik hoor graag van de staatssecretaris hoe ingewikkeld het is met de Arbeidstijdenwet en zzp'ers. Ik zie daar nog wel wat beren op de weg. Maar ook ik sluit me aan bij de vraag of de staatssecretaris via ProRail toch meer kan doen richting onderaannemers. Kan hij via hen de zzp'ers die zij vragen om werk te verrichten zich daaraan laten houden, dus met een soort van zelfbinding? Er moet in ieder geval meer gebeuren met het punt van het vele overwerk dat wordt gedaan en de risico's die daardoor ontstaan.

Voorzitter. Een andere belangrijke observatie van de OVV gaat over regie. Binnen de Nederlandse spoorwereld is er veel aandacht voor veiligheid, maar de staatssecretaris stuurt zelf niet op die veiligheid. ProRail neemt niet zelf regie, maar geeft die verantwoordelijkheid door aan railAlert en onderhoudsaannemers. Hierover zijn interessante aanbevelingen opgenomen. Het kabinet en vooral ProRail geven aan, elk in een eigen reactie, die ter harte te nemen.

Voorzitter. Dat brengt mij bij de aansturing door het ministerie van ProRail. Er wordt nu gesproken met de raad van bestuur en de raad van commissarissen, maar er ligt een wetsvoorstel bij de Kamer voor de omvorming tot een privaatrechtelijk zbo. Gaat dat iets uitmaken voor de mogelijkheden om op dit onderwerp te sturen, is mijn vraag aan de staatssecretaris.

Voorzitter. De staatssecretaris ziet de aanbevelingen van de OVV als aanmoediging om door te gaan op de ingeslagen weg en hier nog wat meer aandacht aan te besteden. Kan dat nog iets scherper? Neemt de staatssecretaris onverkort de aanbevelingen over? Is hij bereid om de uitvoering van die aanbevelingen ook in zijn reguliere gesprekken met ProRail aan de orde stellen?

Voorzitter. Tot slot. Ik spreek de hoop uit dat alle partijen de aanbevelingen van dit OVV-rapport serieus nemen zodat het veilig werken aan het spoor een stevige impuls kan krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Olger van Dijk, voor uw inbreng namens Nieuw Sociaal Contract. Dan is nu het woord aan mevrouw Veltman, namens de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. Allereerst betuig ik mijn medeleven met de nabestaanden van het slachtoffer van dit tragische ongeval. Ik wens hun sterkte met het gemis van hun dierbare. Ook

betuig ik mijn medeleven met alle andere mensen die geraakt zijn in deze nacht van 4 april, twee jaar geleden, de nacht die u allen in het geheugen gegrift zal staan. Mijn diepe respect spreek ik uit naar de hulpverleners die zich ter plaatse hebben ingezet na het ongeval.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid onderzocht het ongeval en schreef een rapport, waar we het vandaag in dit debat over hebben. Ik wil de Onderzoeksraad bedanken voor dit rapport. Wat de VVD betreft staat veiligheid te allen tijde voorop, zowel voor de mensen die aan het spoor werken als voor de reizigers in de trein. In Nederland werken 20.000 mensen aan het spoor en zitten dagelijks 1,1 miljoen mensen in de trein. De risico's beheersbaar houden bij het werken aan het spoor is daarom evident van groot belang.

Voorzitter. De VVD constateert dat er beter kan worden samengewerkt tussen de partijen die aan het spoor werken, zoals ProRail en haar aannemers, en de vervoerders, zoals de NS en de goederenvervoerders. Dit zijn nu eigenlijk twee gescheiden werelden. Door beter samen te werken, kan er een beter beeld ontstaan van de risico's. Je kunt dan ook overleg hebben met elkaar, bijvoorbeeld of de laatste trein vervangen kan worden door een bus zodat er meer ruimte en tijd ontstaat voor werkzaamheden. Wellicht is er juist ruimte om een trein of goederentrein beheerst, met bijvoorbeeld 10 kilometer per uur, te laten passeren. Je gaat dus samen naar mogelijkheden en oplossingen zoeken en krijgt een gezamenlijk beeld van de risico's. Mijn vraag aan de staatssecretaris is hoe hij ervoor gaat zorgen dat een dergelijk overleg waarin de twee werelden samenkomen en waarin niet het eigenbelang maar het gezamenlijk belang prevaleert, gaat plaatsvinden.

Voorzitter. Gezien het belang van veiligheid mag je ervan uitgaan dat de partijen die betrokken zijn bij werkzaamheden aan het spoor, voldoen aan de brancherichtlijnen. Dat was niet het geval bij de eilandbuitendienststelling en bij de inzetplaats in Voorschoten. Ook zouden we ervan uit mogen gaan dat aan de Arbeidstijdenwet wordt voldaan. Ook dit was niet het geval en dit kan veiligheidsrisico's tot gevolg hebben. Welke rol ziet de staatssecretaris voor zichzelf weggelegd om deze situatie te verbeteren? Hiermee sluit ik aan bij vragen van collega's.

Daarnaast zouden wat de VVD betreft innovaties op het gebied van veiligheid meer ingezet moeten worden. Onduidelijkheid over eigenaarschap en financiering die dit belemmert, moet worden weggenomen. In ons omringende landen wordt al veel meer met robots gewerkt die menselijke arbeid vervangen. Hoe gaat de staatssecretaris meer sturen op innovatie bij ProRail en de aannemers waarmee dit bedrijf werkt?

Voorzitter. De Onderzoeksraad laat met analyses van eerdere ongevallen zien dat het al vaker is voorgekomen dat treinen in aanraking, of bijna in aanraking, kwamen met werkmaterieel, en dat hier integraal door de sector geen lessen uit worden getrokken. Ook worden er geen maatregelen genomen. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat het lerend vermogen in de sector toeneemt? In de spoorsector wordt gewerkt aan de grootste instandhoudingsopgave ooit van onze infrastructuur. Dat is hard nodig, want ons spoor is op sommige plekken toe aan een renovatie. Eerder kondigde ProRail al aan om de komende jaren, tot 2030, op fors meer plekken dan gebruikelijk het spoor te

vernieuwen. Het is dus nog belangrijker dat verschillende veiligheidsprotocollen bij werkzaamheden onder de loep worden genomen. De vraag aan de staatssecretaris is: wat is zijn taxatie van de staat van de spoorveiligheid bij het intensiveren van werkzaamheden aan het spoor?

Tot slot wil ik aandacht vragen voor de risicoregelreflex. Meer regels dragen niet altijd bij aan meer veiligheid. Ook de staatssecretaris heeft aangegeven dat het verstandig kan zijn om juist regels te schrappen en te vereenvoudigen. Ik vraag me bijvoorbeeld af of het vastleggen van alle communicatie op de werkplekken — dat is een van de aanbevelingen — gaat bijdragen aan meer veiligheid, en of we niet de aandacht verliezen voor de kwaliteit van de communicatie en de alertheid van de medewerkers ter plaatse. Is de staatssecretaris het met mij eens dat te veel aandacht voor systemische aanpassingen kan afleiden van de verantwoordelijkheden, de eigen alertheid en de aandacht voor het veilig werken door iedere medewerker? Zou "lerend vermogen" niet juist daarover moeten gaan?

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Veltman, voor uw inbreng namens de VVD. Dan zijn we aanbeland bij de heer De Hoop namens GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Vandaag debatteren we met elkaar over het tragische ongeval tussen de trein en een kraan op het spoor bij Voorschoten. Zoals andere collega's ook al hebben gedaan, wil ik ook vanaf deze plek mijn medeleven met de slachtoffers en de nabestaanden uitspreken. Ook nu we bijna twee jaar later terugkijken op hoe het ongeluk heeft kunnen gebeuren en welke lessen we hieruit moeten trekken, gaat de eerste gedachte naar de mensen die destijds bij het ongeluk betrokken waren en slachtofferwerk. Het leed kunnen we helaas niet wegnemen. Wel kunnen we zorgen dat er lessen worden getrokken en dat er wordt geprobeerd te voorkomen dat een dergelijk ongeval opnieuw gebeurt.

Voorzitter. Het Nederlandse spoor is een van de drukst bereden sporen van Europa en, zoals ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid constateert, een van de veiligste spoornetwerken. Natuurlijk hebben de mensen die slachtoffer van het ongeval waren daar nu niks aan. Maar we moeten er met elkaar voor zorgen dat het spoor nog veiliger wordt. Het is wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft van belang dat we het spoorsysteem zo organiseren dat het druk bereden spoornetwerk veilig kan worden bereden en dat er tijdig goed en veilig onderhoud wordt gepleegd. Hier zit altijd een bepaald spanningsveld, omdat er druk kan ontstaan om ook tijdens het onderhoud een deel van het baanvak open te houden, zodat trajecten niet geheel hoeven worden afgesloten. Het moet altijd veilig gebeuren voor de mensen die aan het spoor werken en voor de mensen die in de treinen zitten die langs de werkzaamheden rijden.

Voorzitter. Het is goed dat er na het ongeval door de Onderzoeksraad uitgebreid onderzoek is gedaan en dat de OVV concrete aanbevelingen heeft gedaan. Het is ook goed

om te lezen dat de aanbevelingen worden overgenomen en dat er gewerkt wordt aan adequate implementatie. Dit moet op een zorgvuldige manier gebeuren. Over de implementatie van de aanbevelingen heeft mijn fractie nog enkele vragen.

Allereerst over de veiligheid van medewerkers. Die veiligheid moet goed geregeld zijn voor iedereen die op en rond het spoor werkt, dus ook voor medewerkers van onderaannemers en zzp'ers. Onze vraag is daarom of ook zij allemaal aangesloten worden op de voorziening die ProRail moet instellen voor de registratie van bijna-ongevallen. ProRail gaat, zo lezen we, haar bestaande systeem uitbreiden zodat ook andere betrokken partijen worden aangesloten. Is gewaarborgd dat zij straks allemaal gekoppeld zullen worden aan deze voorziening?

Een andere vraag die we nog hebben, is hoe er blijvend gemonitord wordt hoe de aanbevelingen worden geïmplementeerd. In de rapportage van ProRail over de stand van zaken zien we dat er de komende jaren verdere stappen worden gezet. We moeten voorkomen dat de aandacht voor adequate opvolging verslapt naarmate het ongeluk langer geleden is. Graag hoor ik van de staatssecretaris hoe hij en ProRail de Kamer hierover blijven informeren.

Voorzitter. Zoals ik al zei, is het Nederlandse spoor een van de drukst bereden sporen van Europa. De komende jaren moet er nog heel veel onderhoud gepleegd worden. Mijn fractie maakt zich daar in algemene zin zorgen over. We zien dat er grote personeelstekorten zijn, maar ook staan de middelen enorm onder druk. Hoe gaat deze staatssecretaris ervoor zorgen dat ProRail voldoende in staat is om het noodzakelijke onderhoud veilig te doen? Denkt hij dat dit allemaal volgens planning kan met de bestaande beschikbare middelen? Of ziet hij ook risico's en is hij bereid om te kijken wat er nog meer nodig is om het Nederlandse spoor goed te onderhouden en uit te breiden, en de veiligheid verder te vergroten?

Voorzitter. Wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft moeten we daarbij altijd oog houden voor arbeidsomstandigheden van werknemers.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop, voor uw inbreng namens GroenLinks-PvdA. Dan zijn we nu bij de laatste spreker van de zijde van de Kamer. Dat is de heer Bamenga namens D66.

De heer Bamenga (D66):

Voorzitter. Allereerst wil ik mijn medeleven uitspreken aan de slachtoffers en nabestaanden van het spoorwegongeval bij Voorschoten.

Voorzitter. We spreken hier vandaag over een verschrikkelijke gebeurtenis, een grootschalig treinongeluk waarbij een kraanmachinist om het leven kwam en 31 mensen gewond raakten. Dat heeft gigantische impact, allereerst op de mensen die het betreft, de nabestaanden, de vrienden, de familie, alle directbetrokkenen en de omstanders, op iedereen die het nieuws leest en weleens in de trein zit,

maar ook op de hele spoorsector. Iedereen wil dat dit niet gebeurt. Een gesprek over schuld is daarom niet aan de orde, maar wat ik wél belangrijk vind, is dat we leren van dit verschrikkelijke ongeluk en dat we er alles aan doen om de kans op ongelukken zo klein mogelijk te maken. Daar gaan we het vandaag over hebben.

Voordat ik inga op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, wil ik één ding zeggen. Het moet mij van het hart hoe fantastisch omstanders hebben gereageerd, hoe de machinist en medepassagiers soms met gevaar voor eigen leven elkaar hebben geholpen en in veiligheid hebben geprobeerd te brengen. Dit is een mooi voorbeeld van een veerkrachtige en weerbare samenleving. Daar mogen we trots op zijn.

Voorzitter. Allereerst grote complimenten aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid, voor het gedegen onderzoek, het heldere beeld, een realitycheck denk ik, en de stevige aanbevelingen. Dat geeft ons hier in de Kamer de ruimte om het gesprek op een goede manier te voeren. Ik vond het wel verschrikkelijk wat ik las over bijvoorbeeld geen expliciete aandacht voor de status van nachtwerk. De kraan die is aangereden, gebruikte een gevaarlijke overgang. Die kon oversteken zonder serieus veiligheidssysteem. Los van de specifieke situatie: de focus van het ministerie op ProRail, op beschikbaarheid van spoor en minder op veiligheid, en geen integraal beeld van de bijna-ongelukken door ProRail.

Voorzitter. Ik wil de aanbevelingen goed nalopen en ik begin met een algemeen punt. Ik lees in de brieven dat de staatssecretaris verwijst naar de inzet van ProRail, maar ik mis eigenlijk de appreciatie daarvan. Wat vindt de staatssecretaris van de inzet van ProRail? Vindt hij de ontwikkelingen goed?

Dan specifiek de aanbevelingen, allereerst het nachtwerk. Daarvan zegt de OVV: dat is gevaarlijker; ProRail, doe dat vaker naar de dag. Dat is goed.

Dan het registratiesysteem. Dat is er inmiddels. ProRail vraagt om informatiedeling op te nemen in de wet- en regelgeving. Gaat de staatssecretaris dat doen?

Dan de regie op veiligheid door ProRail. ProRail ontwikkelt op dit moment een aanpak die ervoor zorgt dat veiligheidsmaatregelen systematisch worden geëvalueerd en verbeterd. Het OVV-rapport was van vorig jaar. Wanneer is deze aanpak er?

ProRail past op korte termijn aanvullende maatregelen toe op railinzetplaatsen. Kan de staatssecretaris toelichten wat dat betekent?

Eenzijdige focus op het ministerie van IenW op beschikbaarheid van spoor in plaats van bredere belangen zoals veiligheid. De staatssecretaris zegt daar goede dingen over in zijn brief. Kan hij toelichten hoe hij daar concreet invulling aan gaat geven?

Tot slot. Ik heb een aantal slachtoffers van het ongeval en hulpverleners ter plaatse gesproken. Een aantal vragen aan de staatssecretaris op basis van die gesprekken. Kan de staatssecretaris toelichten hoe hij de communicatie tussen verschillende hulpverleningsdiensten ziet en hoe dat eventueel beter kan? Is er een mogelijkheid om bij een

ongeval precies te weten hoeveel mensen in de trein zitten? Klopt het dat de beleving van de slachtoffers van het ongeval niet tot nauwelijks zijn meegenomen in de evaluatie van de nazorg? Wat zijn de mogelijkheden voor het instellen van noodverlichting bij een treinongeluk of ongevallen? En wat zijn de mogelijkheden om bij noodsituaties de treindeuren makkelijk open te krijgen?

Voorzitter. Ik hoop op een goede beantwoording van de staatssecretaris. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Bamenga, voor uw inbreng namens D66. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van de termijn van de zijde van de Kamer. De staatssecretaris heeft aangegeven ongeveer twintig minuten nodig te hebben, dus ik stel voor dat we tot 11.05 uur schorsen. Ik schors tot 11.05 uur.

De vergadering wordt van 10.43 uur tot 11.05 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het debat over het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het spoorwegongeval bij Voorschoten. We hebben zojuist de termijn van de zijde van de Kamer gehad. Ik zie de staatssecretaris klaarstaan voor de beantwoording van de vragen en ik geef hem daartoe het woord.

Staatssecretaris Jansen:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb vier mappen: algemeen, arbeidsomstandigheden, veiligheidsmaatregelen en overig. Op die manier zal ik 'm vandaag proberen in te steken.

Iedereen heeft het volgens mij uitgesproken in de bijdragen vanuit de Kamer in de eerste termijn bij het spreekgestoelte. Ik denk dat iedereen heeft gezegd dat we ons diepste medeleven willen uitspreken. Dat geldt ook voor mij en voor het kabinet. Wat hier is gebeurd — ik zeg het altijd maar heel makkelijk — had nooit mogen gebeuren. Ieder ongeval is er één te veel. Zeker als er een slachtoffer bij valt, is dat verschrikkelijk om mee te maken. Ik heb begrepen dat 28 reizigers, de conducteur en de machinist gewond zijn geraakt. De kraanmachinist is helaas overleden, dus ook richting de nabestaanden wil ik mijn medeleven betuigen. Daarnaast heb ik — dat was volgens mij ook een van de bijdragen namens een van de Kamerleden — respect voor de hulpverlening die daarna op gang is gekomen, zowel door mensen die betrokken waren bij het ongeval als door mensen daaromheen en de hulpdiensten. Ik denk dat we daar met z'n allen heel trots op mogen zijn en heel blij mogen zijn dat dat op deze manier gebeurd is. Respect daarvoor.

Laten we vooral met z'n allen ook voor ogen houden dat de gevolgen van het ongeluk voor heel veel mensen blijvend zullen zijn. Mensen zullen hier helaas echt de rest van hun leven aan worden herinnerd. Dat geldt, denk ik, ook voor ons als Kamer; het drukt ons met de neus op de feiten. Ik stel het dan ook ontzettend op prijs dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid een heel grondig onderzoek heeft uitgevoerd naar de toedracht van het ongeluk. Ik dank de Onderzoeksraad voor Veiligheid daarvoor. Net als de

onderzoekers — dat kan ik ook direct toevoegen — betreur ik het ten zeerste voor de nabestaanden dat uit het onderzoek helaas niet duidelijk is geworden wat nou de directe oorzaak is die heeft geleid tot dit ongeval. Het was natuurlijk een stuk fijner geweest als we toch een aantal aanwijsbare redenen hadden kunnen onderzoeken naar aanleiding van dit ongeval. Dat maakt het uiteindelijk voor iedereen heel lastig om het een plek te geven, denk ik.

Het is wel heel duidelijk — dat is, denk ik, heel belangrijk — dat spoorveiligheid en arboveiligheid bij het werken aan het spoor randvoorwaardelijk zijn. Die kunnen wat mij betreft ook nooit ter discussie staan. Ik ga daar zo direct nog wat dieper op in, omdat ik daar een aantal vragen over heb gehad. Voor mij is de veiligheid echt randvoorwaardelijk. Het onderzoek van de OVV benadrukt ook absoluut het belang van een goede samenwerking tussen alle partijen, zodat niet alleen reizigers, maar ook medewerkers altijd veilig hun plaats van bestemming kunnen bereiken. De beschikbaarheid van het spoor, zodat mensen van A naar B kunnen — daar zei de heer De Hoop volgens mij ook iets over — en werkzaamheden aan de infrastructuur staan natuurlijk inherent met elkaar onder een bepaalde spanning. Volgens mij was de heer Bamenga ook een van degenen die dat opmerkten. Ik denk ook dat dat een terechte constatering is. Maar nogmaals, veiligheid is voor mij altijd de basis. Alleen als de veiligheid op orde is, kunnen er werkzaamheden plaatsvinden en kunnen de treinen rijden. Ik wil ook benadrukken dat de aansturing van ProRail vanuit de concessie de wens voor beschikbaarheid en punctualiteit niet ten koste laat gaan van veiligheid. In het verleden is dit ook niet gebeurd.

Voorzitter. De komende jaren — dat is ook al door een aantal Kamerleden gememoreerd — zal de instandhoudingsopgave betekenen dat er nog meer werkzaamheden zullen moeten plaatsvinden. Met ProRail maken we hier hele goede afspraken over in het kader van de basiskwaliteit van het spoor, zoals meer overdag werken. De wijze waarop we in Nederland aan het spoor werken, is naar de beste inzichten ingericht. In de branche wordt continu samen opgetrokken om standaarden en opleidingen te ontwikkelen en te verbeteren. Het rapport maakt ook duidelijk dat er nog een aantal verbeteringen mogelijk zijn in het delen en leren van incidenten of bijna-incidenten. Daarin heeft iedere partij, dus zowel de aannemer, de vervoerder en ProRail als het ministerie, haar eigen verantwoordelijkheid. Ik denk ook dat het heel belangrijk is dat mensen en organisaties zelf hun verantwoordelijkheid nemen. Daar zit immers kennis en expertise. Volgens mij is dit de enige manier om eigenaarschap over deze onderwerpen te behouden. Mijn rol daarin is dat ik de partijen faciliteer. Als het niet goed gaat, spreek ik ze daarop aan. Die verantwoordelijkheid nemen we serieus.

Vier keer per jaar, één keer per kwartaal, is er een directieoverleg. Vier keer per jaar, één keer per kwartaal, is er overleg tussen mij en de CEO van ProRail. Iedere keer opnieuw — daar kan ik de Kamer van verzekeren — komt veiligheid hierbij aan bod, naast heel veel andere zaken, maar dit is echt nummer één op de lijst van onderwerpen die wij bespreken. Wat ons betreft is een goede veiligheids-cultuur gewoon van groot belang, evenals de bereidheid en het vertrouwen om elkaar aan te spreken. Daar kun je alleen maar van leren. Het werd, terecht, al gezegd door de Kamer: het gaat hier niet om de schuldvraag, maar om welke lessen we hieruit gaan trekken; wat leren we hiervan?

Voorzitter. Ik wil ook nog opmerken dat we er met elkaar op moeten letten — volgens mij zei mevrouw Veltman van de VVD dat ook — dat regels niet altijd de oplossing zijn voor problemen. Je moet daarentegen natuurlijk wel zorgen dat je alle regels die er zijn met elkaar naleeft en dat je daar op de juiste wijze coördinatie op houdt. Maar als dit betekent dat we nog meer extra regels gaan instellen die uiteindelijk belemmerend gaan werken, schieten we volgens mij ons doel voorbij. Ik denk dat dat belangrijk is om aan te geven.

Dan tot slot in de inleiding. De aanbevelingen van de OVV houden zowel lenW als ProRail en alle andere partijen in de spoorsector scherp. Wij zien die ook als aanmoediging om de samenwerking vooral te intensiveren en om de procedures en afspraken nog verder te verduidelijken.

Voorzitter. Ik kom bij de vragen die gesteld zijn. De eerste vraag was van de heer Van Dijk van NSC. Hij vroeg aan mij: "Kan de staatssecretaris de reactie op de aanbevelingen misschien wat scherper maken en neemt hij de aanbevelingen onverkort over? Gaat de staatssecretaris zelf toezien op de uitvoering van de aanbevelingen voor ProRail en is hij bereid om die in het reguliere gesprek aan de orde te stellen?" Ik gaf net al aan dat we dit zeker iedere keer opnieuw aan de orde zullen stellen in het reguliere gesprek. Zoals ik al zei, is de veiligheid randvoorwaardelijk. ProRail heeft de aanbevelingen uit het OVV-rapport ter harte genomen in zijn plan van aanpak en is daar serieus werk van gaan maken. De aandacht blijft daar iedere keer opnieuw op gericht, zowel bij ProRail als bij de sector. We gaan iedere keer met elkaar het gesprek aan over de implementatie: hoe gaan we dit monitoren en waar is nog verbetering mogelijk? De Inspectie Leefomgeving en Transport ziet toe op de opvolging van deze aanbevelingen. De Kamer wordt hier jaarlijks over gerapporteerd.

Ik heb nog een vraag van mevrouw Veltman van de VVD. Zij vroeg welke rol ik voor mijzelf weggelegd zie om de naleving van de brancherichtlijnen, inzake de eilandbuitendienststellingen, de inzetplaatsen en de Arbeidstijdenwet, te verbeteren. Nogmaals, de veiligheid is prioriteit nummer één. ProRail en de ILT spelen een belangrijke rol om ervoor te zorgen dat de richtlijnen goed nageleefd worden. ProRail speelt als opdrachtgever natuurlijk een hele belangrijke rol bij de regie op deze werkzaamheden. Daarom heb ik ook, in lijn met het OVV-rapport, gevraagd aan ProRail om die regierol nog sterker op zich te nemen. In het plan van aanpak heeft ProRail acties opgenomen om beter toe te zien op de veiligheid. Ze gaan bijvoorbeeld meer inspecties uitvoeren. Ook gaat de ILT in 2025 een aantal grote werkzaamheden inzake buitendienststellingen onderzoeken en inspecteren. Er wordt met de NLA gesproken over het meenemen van de arboveiligheid hierin. Als de uitkomsten van deze inspecties daar aanleiding toe geven, dan zal ik iedere keer het gesprek hierover aangaan in het kwartaaloverleg met ProRail. Natuurlijk houden wij de Kamer op de hoogte van de vorderingen.

Dan nog een vraag van mevrouw Veltman van de VVD: hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat het lerend vermogen in de sector toeneemt? Volgens mij wordt er — gelukkig, zeg ik dan maar — continu geleerd van bijna-ongevallen, maar ook van echte ongevallen. Het onderzoeksrapport over het ongeval in Voorschoten heeft weer nieuwe verbeterpunten in kaart gebracht. De sector is ook adequaat

aan de slag gegaan om die maatregelen nu ook daadwerkelijk te implementeren, bijvoorbeeld door het opzetten van een centraal incidentenregister in combinatie met het gezamenlijk bespreken van de inzichten uit register. Daarmee worden er grote stappen gezet. Wij gaan hieraan bijdragen door de kaders voor het register samen met ProRail en de ILT te bepalen en eventuele belemmeringen in de registratie weg te nemen. Door de inzichten periodiek te bespreken in het directeurenoverleg en het overleg dat ik heb met de CEO, kunnen we het iedere keer scherper krijgen, waardoor we uiteindelijk op een niveau uitkomen waar we wat ons betreft moeten zitten.

Nog een vraag van mevrouw Veltman: hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat er overleg komt tussen ProRail, aannemers en vervoerders, waarbij niet het eigenbelang maar het gezamenlijke belang prevaleert? Volgens mij is onderdeel van het actieplan van ProRail om tot nieuwe ontwerpprincipes voor treinvrije periodes te komen. Ik zal ProRail vragen de vervoerders en aannemers daarin mee te nemen. Ook daar gaan we vol op inzetten, zeg ik tegen mevrouw Veltman.

Dan een vraag van de heer Van Dijk van NSC: maakt de omvorming van ProRail tot privaatrechtelijk zbo nog iets uit voor de mogelijkheden om op het onderwerp veiligheid te kunnen sturen? De omvorming van ProRail tot privaatrechtelijk zbo geeft natuurlijk in z'n algemeenheid betere mogelijkheden qua sturing en verantwoording dan het huidige stelsel. Gaat daarmee voorkomen worden dat het ongeval dat is gebeurd, weer zou kunnen plaatsvinden? Op die vraag zeg ik heel eerlijk: nee, maar het helpt uiteindelijk natuurlijk wel in de aansturing.

De voorzitter:

U heeft een interruptie op dit punt van de heer Olger van Dijk, Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

We komen nog apart te spreken over die omvorming; onze bijdrage vanuit de Kamer is daar ook vrij kritisch op geweest. Maar het leek mij toch zinvol om die vraag hier aan de orde te stellen, juist in dit debat. Kan de staatssecretaris daar nog iets meer over zeggen? Ik vind het niet heel overtuigend dat het daarmee dus meer oplevert. Waar zit dat dan in? Want uiteindelijk is een veiligheidscultuur ook iets van mensen. Onder andere in mijn contacten met ProRail heb ik begrepen dat dat niet zou hoeven uitmaken, juist om dit onderwerp aan te pakken. Dus graag toch nog een nadere verduidelijking van de staatssecretaris op dit punt.

Staatssecretaris Jansen:

Dat is precies de reden waarom ik ook zei: in z'n algemeenheid zal dit meer mogelijkheden tot sturing geven. Maar specifiek op dit onderwerp is er, heel eerlijk, geen toegevoegde waarde.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris Jansen:

Voorzitter. Dan heb ik een vraag van de heer Bamenga van D66: wat vindt de staatssecretaris van de aanbevelingen van de OVV voor ProRail? Zoals ik net al zei, ziet niet alleen de sector, maar ook ikzelf dit als een enorme aanmoediging om te blijven werken aan het vergroten van de spoorveiligheid. In het plan van aanpak van ProRail worden de aanbevelingen ter harte genomen. Daar wordt heel serieus mee aan de slag gegaan. De Inspectie Leefomgeving en Transport gaat uiteindelijk wel toezien op de opvolging van deze aanbevelingen. Waar mogelijk ondersteunen we ProRail natuurlijk bij het opvolgen van de aanbevelingen. Dat is ook wat er in de gesprekken op kwartaalbasis iedere keer weer aan de orde komt.

Dat was het mapje algemeen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik kijk heel even rond of iemand nog iets gemist heeft. Ik zie niemand opveren, dus laten we doorgaan naar het tweede kopje, arbeidsomstandigheden.

Staatssecretaris Jansen:

Ja, dat klopt, voorzitter. Ik heb een vraag van de heer Heutink van de fractie van de PVV: hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat iedereen die werkt aan het spoor onder de Arbeidstijdenwet valt? Het is natuurlijk de verantwoordelijkheid van werkgevers dat werknemers ook in de nacht gezond en veilig kunnen werken. De regels van de Arbeidstijdenwet moeten in zijn algemeenheid natuurlijk altijd worden nageleefd. Wel is het zo dat zzp'ers niet onder de Arbeidstijdenwet vallen. Zij hebben een eigen verantwoordelijkheid voor hun arbeids- en rusttijden. Een opdrachtgever zou, zoals de OVV ook aangeeft in zijn rapport, wel meer kunnen inzetten op de veiligheid van zzp'ers. De sector heeft dit ook opgenomen als actie in het eigen werkprogramma. Het opleggen van normen uit de Arbeidstijdenwet aan zzp'ers die op het spoor werken, past niet bij hun eigen verantwoordelijkheid en leidt tot extra regeldruk. Dat wil niet zeggen dat het niet van belang is, maar dit is feitelijk natuurlijk wel hoe de situatie is.

De voorzitter:

U heeft een interruptie op dit punt van de heer Heutink, PVV.

De heer Heutink (PVV):

Op het moment dat een zzp'er onder het gezag van een opdrachtgever werkt, valt die onder de Arbeidstijdenwet. Wat de staatssecretaris zegt, dat zzp'ers per definitie niet onder de Arbeidstijdenwet zouden vallen, klopt dus niet. De staatssecretaris kan er als stelselverantwoordelijke en opdrachtgever van ProRail wel op hameren dat ProRail dat gewoon moet regelen en er druk op leggen. Dat is mijn vraag. Hoe ProRail dat doet, maakt me eerlijk gezegd niet heel veel uit. Maar de staatssecretaris moet toch in staat kunnen zijn om daar regie op te pakken en aan ProRail te vragen om dat te regelen?

Staatssecretaris Jansen:

Laat ik heel duidelijk zijn. Natuurlijk kan het niet zo zijn dat als iets technisch is zoals ik het net vertel, dat in de praktijk betekent dat er helemaal geen toezicht op is en uiteindelijk

mensen zelf verantwoordelijk zijn. Ja, die dingen neem ik mee in de gesprekken met ProRail. Ik ben het namelijk met de heer Heutink eens dat het goed is als er iemand verantwoordelijk is binnen het totaalplaatje. Ik kom zo direct nog terug op de vraag welke mogelijkheden er zijn. Volgens mij is het heel simpel als één partij ter plekke de regierol op dit soort zaken heeft. Daar kun je heel ver in gaan. Ik zal er zo direct nog een aantal andere opmerkingen over maken, ook over taal — daar werd iets over gezegd — en dat soort zaken. Dit is meer in zijn algemeenheid hoe we hiermee proberen te sturen.

De voorzitter:
Een vervolgvraag.

De heer Heutink (PVV):
Kan ik dan constateren dat de staatssecretaris alles op alles gaat zetten om ervoor te zorgen dat wie er ook op of aan het spoor werkt, zich gewoon gaat houden aan de Arbeidstijdenwet?

Staatssecretaris Jansen:
De heer Heutink zei volgens mij "26 opeenvolgende shifts". Dat kan niet waar zijn. Het kan in Nederland niet bestaan, met onze Arbeidstijdenwet en met de manier waarop wij dit met elkaar willen oppakken, dat dit gebeurt. Dus: ja, natuurlijk ga ik dit oppakken. Absoluut. Dat kan ik toezeggen.

De voorzitter:
Dan heeft u nog een interruptie van de heer Van Kent, SP.

De heer Van Kent (SP):
De staatssecretaris zegt: het kan niet waar zijn. Maar het is waar. Het gebeurt. Laat het nou zo zijn dat de arbeids- en rusttijdenwet wél van toepassing is op zelfstandigen die bijvoorbeeld actief zijn in de mijnbouw of in de vervoerssector. Er zijn dus sectoren aan te wijzen waarop de wetgever, dus de staatssecretaris, wél zzp'ers kan opleggen om zich aan de arbeids- en rusttijden te houden. Nou is werken aan het spoor, zeker 's nachts, risicovol werk. Is de staatssecretaris bereid om ook het werk op en rond het spoor aan te merken als risicovol werk en dat ook onder de arbeids- en rusttijdenwet te laten vallen?

Staatssecretaris Jansen:
Ik vind de suggestie die de heer Van Kent namens de SP doet, heel waardevol. Ik neem 'm mee. Ik denk dat het een hele goede voorzet is.

De voorzitter:
Een vervolgvraag.

De heer Van Kent (SP):
De staatssecretaris zegt het mee te nemen. Ik heb een motie klaarliggen die de Kamer om een uitspraak vraagt over dat deze sector, deze groep werknemers, toegevoegd moet worden aan de Arbeidstijdenwet. Kan de staatssecretaris toezeggen dat er een wetswijziging gaat komen zodat deze groep ook daadwerkelijk onder de Arbeidstijdenwet gaat

vallen? "Ik neem het mee" vind ik namelijk nogal ... Nou ja, laat ik het zo formuleren: dat kan op verschillende manieren worden ingevuld.

De voorzitter:
U houdt het netjes. Dank u wel.

Staatssecretaris Jansen:
Ik snap de vervolgvraag van de heer Van Kent. Hij vraagt om concreetheid. Ik denk dat het goed is als ik hier inderdaad in de tweede termijn nog iets specifiekier op inga. Dan kijk ik wat nou het juiste en snelste instrument is om het op deze wijze vorm te geven.

De voorzitter:
Tot slot op dit punt.

De heer Van Kent (SP):
Volgens mij is het het eenvoudigst om de vervoerssector te gebruiken als punt en deze sector eronder te laten vallen. Als je die definitie namelijk iets zou verbreden, zou ook het werk aan het spoor misschien onder de werkingssfeer van die wettelijke bepaling kunnen vallen. Maar nogmaals, ik wacht even af waar de staatssecretaris in de tweede termijn mee komt. Anders dienen we daarover een motie in.

De heer Olger van Dijk (NSC):
Dit is, denk ik, wel een van de politieke punten van dit debat. Ik wil aansluiten bij wat de staatssecretaris zojuist aan het eind zei. We hebben het debat gevoerd over het idee dat extra regels niet per se altijd beter zijn. Maar hoe kunnen we nou wel snel resultaat boeken? Hoe kunnen we nou snel voorkomen dat dit soort situaties blijven voortbestaan? Het komt inderdaad voor dat zzp'ers uur na uur overwerken. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of hij niet alleen het gesprek met ProRail wil aangaan, maar of hij in die gesprekken ook de concrete suggestie wil meenemen dat zzp'ers die via onderaannemers hun werk verrichten, misschien van tevoren, door zelfbinding, kunnen verklaren zich eraan te houden.

Staatssecretaris Jansen:
Ik denk dat ook dit een goede suggestie is. Ik zal die meenemen, maar wat ik zojuist ook duidelijk probeerde te maken aan de heer Van Kent, is dat je de langetermijnborging hebt én wat je al op korte termijn kan realiseren. Ik denk dat met name wat de heer Van Dijk zegt iets zou kunnen zijn wat je al sneller vorm kunt geven. Een wetswijziging heeft misschien een langer traject, maar dan ben je al wel proactief bezig met de problematiek die er ligt.

De voorzitter:
Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris Jansen:
Dank, voorzitter. Een vraag van de heer Van Kent van de SP: is het mogelijk om de inzet van zzp'ers te verbieden bij risicovol nachtwerk? In het spoor werken inderdaad heel veel zzp'ers, net als in heel veel andere sectoren, maar ik

zeg ook heel eerlijk richting de heer Van Kent dat het aantal technici natuurlijk wel ontzettend beperkt is. Het spoor moet daarbij ook concurreren met andere sectoren; denk aan de energiesector. Het verbieden van zzp'ers heeft tot gevolg dat er niet voldoende werknemers beschikbaar zijn om te werken aan de grote instandhoudingsopgave van het spoor. ProRail en railAlert gaan natuurlijk wel kijken hoe er meer gestuurd kan worden op het door zzp'ers voldoen aan de Arbeidstijdenwet, waar we het net al over hadden. Maar het verbieden van zzp'ers lijkt me niet de juiste stap. We moeten er alleen inderdaad wel voor zorgen dat we deze mensen kunnen laten vallen onder de wet en dat we natuurlijk op een veilige werkomgeving kunnen toezien.

De heer Van Kent (SP):

Over die arbeidstijden komen we nog te spreken, maar zou de staatssecretaris dan wel bereid zijn om met ProRail in gesprek te gaan om het aantal zzp'ers terug te dringen bij risicovol nachtwerk, zodat er zo min mogelijk gebruik van wordt gemaakt?

Staatssecretaris Jansen:

Ik denk dat het belangrijk is dat wij de juiste technische mensen vinden om het werk uit te voeren. Ik ben daar heel eerlijk in: als zzp'ers het werk op een goede, adequate wijze kunnen doen, heb ik die liever wel. Ik ga dus niet op voorhand zeggen dat ik ga aansturen op minder zzp'ers. Waar wij ook in een bredere context natuurlijk wél naar kijken — daar spreken we met ProRail ook over — is hoe we meer overdag kunnen uitvoeren. En als je 's nachts gaat werken, heb je ook een aantal innovatieve mogelijkheden. Mevrouw Veltman begon daar ook over; in omringende landen worden robots ingezet. Een oplossing waar wij zelf aan zaten te denken, is dat je bij werk aan het spoor misschien camera's kunt ophangen, waardoor je in ieder geval ook kunt zien wat er gebeurt. Dan kun je er ook regie op voeren dat iedereen zich houdt aan de afspraken die gemaakt zijn. In geval van een ongeval of een bijna-ongeval kun je op grond van de beelden ook sneller achterhalen waar het fout is gegaan. Ik denk dat dat een voorbeeld is van een innovatieve ontwikkeling, maar op voorhand zeggen dat er geen zzp'ers in de nacht worden ingezet ... Daar moet ik echt met ProRail het gesprek over voeren.

De voorzitter:

Een vervolgvraag.

De heer Van Kent (SP):

Ik had het al iets genuanceerd. Ik had de staatssecretaris gevraagd om met ProRail in gesprek te gaan over terughoudend zijn en het zo min mogelijk inschakelen van zzp'ers bij dit soort risicovol werk in plaats van over een totaalverbod. Is de staatssecretaris daartoe bereid? Laat ik de vraag dan zo stellen: vindt de staatssecretaris het wenselijk dat veel zzp'ers 's nachts aan het werk zijn? Of zou het wenselijker zijn dat misschien wel dezelfde mensen onder gezag van een onderaannemer of aannemer dat werk verrichten?

Staatssecretaris Jansen:

Ik denk dat het van belang is dat de juiste mensen met de juiste kennis werken. Of dat dan zzp'ers zijn of mensen die op een andere manier in dienst zijn, vind ik niet van belang.

Het gaat mij erom dat het werk moet gebeuren op een veilige en adequate manier. Dat vind ik prioriteit nummer één.

De voorzitter:

Tot slot.

De heer Van Kent (SP):

Ik kom er niet uit met deze staatssecretaris. De OVV wijst er ook op dat de risico's groter zijn als er gewerkt wordt met zzp'ers. Daarom stelde ik de vraag of de staatssecretaris het wenselijk vindt dat er minder met zzp'ers wordt gewerkt, omdat je zo de risico's kan verkleinen. Ik neem aan dat de staatssecretaris dat vindt. Vervolgens is de vraag of de staatssecretaris met ProRail wil bespreken dat er, om die risico's te beperken, zo min mogelijk zzp'ers worden ingeschakeld.

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij ligt een van de grootste dilemma's juist ook in de regierol: het moet duidelijk zijn wie ter plekke bij werkzaamheden de regie voert en toeziet op de juiste naleving van de Arbeidstijdenwet, maar er ook op toeziet dat de werkzaamheden worden uitgevoerd op een goede en veilige manier. Dan kunnen zzp'ers dat werk gewoon verrichten, maar het moet wel duidelijk zijn dat iemand daar toezicht op houdt.

De voorzitter:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Een vraag van de heer Van Dijk van NSC: zou u meer kunnen doen richting ProRail en onderaannemers om te zorgen dat zij zich houden aan de wet en dat er minder risico is op overwerken? Zoals ik net al zei, ook richting de heer Heutink, zijn ProRail en de bedrijven die de werkzaamheden uitvoeren natuurlijk zelf verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van de werkzaamheden. Maar in de gesprekken met de sector blijven we hier wel continu op zitten en ook de sector zal zijn verantwoordelijkheid hierin moeten kunnen nemen. Uiteindelijk is het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid — dat zeg ik ook heel eerlijk — verantwoordelijk voor het beleid rondom de Arbeidstijdenwet. De Arbeidsinspectie ziet hierop toe. Maar ja, het komt wel iedere keer ter sprake bij de gesprekken die ik heb, ook op directeursniveau.

Dan een vraag van de heer Van Kent. Hij vraagt of ik van mening ben dat er een taaleis zou moeten worden opgelegd bij risicovol werk en dat je daarvoor de Nederlandse taal machtig zou moeten zijn. Ik denk dat het heel belangrijk is dat mensen hier in Nederland de Nederlandse taal machtig zijn. Ik zeg alleen wel heel eerlijk dat ik geen aanwijzingen heb dat de taal in dit geval een rol heeft gespeeld. Dat is ook niet uit het onderzoek naar voren gekomen. Ik vind het wel van belang, want uiteindelijk moet je ervoor zorgen dat mensen elkaar begrijpen, dat er goede communicatie is. Dat is het enige wat ik daarover kan zeggen. In deze specifieke situatie heeft het geen rol gespeeld, maar in zijn algemeenheid is het wel goed dat mensen de Nederlandse taal machtig zijn als zij hier werken.

De voorzitter:

Ik zie wederom de heer Heutink en de heer Van Kent naar voren komen lopen. Als eerste geef ik het woord aan de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Het heeft wel degelijk een rol gespeeld. Ze waren namelijk afhankelijk van mondelinge communicatie. Ze moesten een aantal sporen oversteken om op de bouwlocatie te komen. Dat ging niet met seinen, stoplichten of digitale communicatie. Nee, ze moesten schreeuwen: het is veilig; er komt nu geen trein aan en u kunt oversteken. Dat gaat toch erg lastig als je elkaar niet kunt verstaan. Erkent de staatssecretaris dat?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens de informatie die ik heb gekregen, speelde de taal geen rol. Ik ga hier in de tweede termijn nog wel uitgebreider op terugkomen. Het zou namelijk wel vervelend zijn als de heer Heutink andere informatie heeft, want dan zitten we hier met verschillende versies voor ogen.

De heer Van Kent (SP):

Taal speelt per definitie een rol bij werkzaamheden aan het spoor. Je moet elkaar namelijk kunnen verstaan. Je moet waarschuwingen kunnen begrijpen. Er zijn een aantal sectoren aangewezen waarbij een bepaald taalniveau vereist is om bijvoorbeeld arbeidsmigranten daar te mogen laten werken. Dat geldt bijvoorbeeld in de zorg. Vindt de staatssecretaris dat het werken rond het spoor dusdanig gevaarlijk is dat het in ieder geval beheersen van een basisoniveau van de Nederlandse taal een voorwaarde zou moeten zijn?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij heb ik net al gezegd dat het wat mij betreft heel logisch is dat iedereen die in Nederland werkt, ook de Nederlandse taal machtig is, zeker als het gaat om belangrijk werk waarbij de veiligheid ook een grote rol speelt.

De voorzitter:

Een vervolgvraag.

De heer Van Kent (SP):

Dat is een totaal nietszeggend antwoord. De staatssecretaris zegt dat iedereen Nederlands moet spreken. Er zijn iets van 1,2 miljoen arbeidsmigranten, waarvan de meesten geen Nederlands spreken. Mijn vraag gaat specifiek over het gevaar bij werkzaamheden op en rond het spoor en het stellen van de voorwaarde dat mensen daarvoor de Nederlandse taal moeten beheersen, zoals dat ook voor een aantal andere sectoren geldt. Dus ik wil geen algemeen antwoord, maar specifiek antwoord op de vraag, alstublieft.

Staatssecretaris Jansen:

Als je de veiligheid voor ogen hebt, dan helpt het in dit kader volgens mij enorm als mensen elkaar verstaan. Dan is het dus wel heel fijn als eenieder ook een bepaalde basiskennis heeft van de Nederlandse taal. Als blijkt dat dat niet zo is — dat is wat ik net zei — en er iemand is die de regie voert, daarop toeziet en dat weet, dan moet die per-

soon op een andere manier communiceren. Maar de basis zou moeten zijn dat iedereen een bepaalde basiskennis heeft van de Nederlandse taal, zeker als je praat over werk aan het spoor. Maar dat geldt ook voor andere sectoren. Die wil ik niet tekortdoen; daarom trok ik het antwoord breder. Ik denk dat overal waar veiligheid een grote rol speelt, de kennis van de Nederlandse taal in de basis goed moet zijn.

De voorzitter:

Tot slot.

De heer Van Kent (SP):

Laten we daar dan een afspraak over maken. Voor een aantal sectoren geldt die taaleis. Laten we dan hier afspreken dat die taaleis ook gaat gelden voor het werk op en rond het spoor. Is de staatssecretaris daartoe bereid, ja of nee?

Staatssecretaris Jansen:

Natuurlijk ben ik bereid om hierover het gesprek met ProRail te voeren. Uiteindelijk willen we dat het goed gaat op het gebied van communicatie. Als ik daar met ProRail niet uit kom, dan kan ik dat inderdaad als mogelijkheid inbrengen.

De voorzitter:

Dan is de vraag of u daarop terug kan komen per brief.

Staatssecretaris Jansen:

Ja, daar kom ik dan ook op terug. Natuurlijk.

De voorzitter:

Dank u wel. We noteren die toezegging. Vervolgt u uw betoeg.

Staatssecretaris Jansen:

Dat was de laatste vraag over dit onderwerp, voorzitter.

De voorzitter:

Ik kijk nog even rond. Het ging over arbeidsomstandigheden. Ik zie niemand opveren. Dan gaan we door naar het derde kopje: veiligheid.

Staatssecretaris Jansen:

Ja, voorzitter. Veiligheidsmaatregelen. Als eerste een vraag van de heer Heutink van de PVV. Ga ik zorgen dat de snelheid van langsrijdende treinen verlaagd wordt en dat de veiligheidsprotocollen daarop worden aangepast? Ik denk dat het met name heel belangrijk is dat alle veiligheidsprotocollen worden nageleefd door alle partijen die hierbij betrokken zijn. Als een van de acties naar aanleiding van het ongeluk voert ProRail samen met de vervoerders en aannemers een risicoanalyse uit naar het rijden van treinen tijdens de werkzaamheden. Dit komt ook voortdurend in het overleg aan de orde. Die analyse vormt de basis om te kijken of er aanpassingen nodig zijn. Daarnaast wordt er ook bekeken welke nieuwe risico's ontstaan door nieuwe maatregelen. We zijn er continu mee bezig. Ik zie uit naar

de uitkomsten. Het is uiteindelijk ook aan de sector om in dat overleg met concrete voorstellen voor maatregelen te komen. Daar gaan we het gesprek over aan met elkaar. Als ik goed ben geïnformeerd, komt die voor de zomer naar de Kamer toe.

De voorzitter:

Daar heeft u nog een vraag over van de heer Heutink, PVV.

De heer Heutink (PVV):

Natuurlijk is het belangrijk dat je voorafgaand aan de werkzaamheden met elkaar gaat bepalen welke risico's zo'n exercitie gaat hebben. Bij dit specifieke ongeval dat is gebeurd, waren de werkzaamheden geclassificeerd als hoog risico. Op het moment dat iets met die categorisatie gaande is, mag je toch op z'n minst verwachten dat je je zou moeten kunnen afvragen of die treinen niet langzamer moeten rijden omdat het een hoog risico is? Ik lees in de antwoorden van het kabinet dat dat niet is gebeurd vanwege het handboek, het voorschrift. Dan is het toch een hele logische vraag aan de staatssecretaris om te gaan bekijken of we niet moeten gaan werken aan het verbeteren van die voorschriften? Ik verwacht dan ook echt van de staatssecretaris dat hij als een bok op de haverkist gaat zitten om te gaan zorgen dat dit niet weer gebeurt.

Staatssecretaris Jansen:

Dat is ook precies de reden waarom ik hier met ProRail het gesprek over voer. Als ik heel eerlijk ben: als er werkzaamheden zijn op de weg, zie ik, terecht, dat daar borden staan met 90 en vervolgens 70, dus dan lijkt het me heel logisch dat je op het spoor ook gaat kijken naar die mogelijkheid. Op het moment dat je zegt dat je daar een andere afweging in maakt, is het heel raar te rijmen met elkaar. In beide gevallen gaat het namelijk om de veiligheid. Dus ik vind dat een hele terechte suggestie van de heer Heutink. Ik neem die zeker mee. Dat zal ik niet alleen doen in de gesprekken die ik iedere keer voer, maar ook in de gesprekken op directeursniveau.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris Jansen:

Mevrouw Veltman van de VVD vroeg of ik het met haar eens ben dat te veel aandacht voor een systemische aanpassing kan afleiden van de verantwoordelijkheden, de eigen alertheid en de aandacht voor het veilig werken door iedere medewerker. Zij vroeg of lerend vermogen niet juist daarover zou moeten gaan. Volgens mij heb ik net al gezegd dat ik betwijfel of meer regels altijd de oplossing zijn. Het is wel goed dat ProRail in zijn actieplan ruimte maakt om te onderzoeken hoe vakmanschap in de sector meer teruggebracht kan worden. Tegelijkertijd kan het opnemen van gesprekken helpen om te analyseren waar er in de communicatie verbetering mogelijk is. Dat is overigens ook een van de acties uit het actieplan. Hiervoor onderzoekt ProRail wat de veiligheidswinst van een dergelijke maatregel is. Op het moment dat die veiligheidswinst onvoldoende is, kunnen ze besluiten om die maatregel niet in te voeren. Ik heb er wel heel sterk op aangedrongen om hier heel goed

een afweging in te maken. Ik denk namelijk dat het wel degelijk van belang is.

De heer Van Kent van de SP vroeg of ik bereid ben om een plicht in te stellen om incidenten te registreren, inclusief het opleggen van boetes. Natuurlijk is het van belang dat incidenten in de spoorsector worden geregistreerd. Op dit moment geldt er al een meldplicht voor incidenten bij de ILT. Samen met ProRail kijken we, zoals de Onderzoeksraad voor Veiligheid aanbeveelt, hoe een gezamenlijk register kan worden opgesteld, waarbij ook naar bijna-incidenten zal worden gekeken. Dus het gaat niet alleen om incidenten, maar ook om de bijna-incidenten. Daar hoort ook bij dat er een verplichting is om het in dat systeem te registreren. Met ProRail zijn we ook aan het kijken of de huidige contracten die wij met hen hebben voldoende aansluiten, of dat er een wettelijke grondslag voor moet komen. Dat is eigenlijk een beetje het antwoord dat ik de heer Van Kent net gaf. Ik zeg ook heel eerlijk dat we natuurlijk kijken of boetes daar een bijdrage aan kunnen leveren. Alleen, ik zeg eerlijk: ik voorkom liever zaken dan dat er naderhand boetes worden opgelegd. Maar het kan misschien wel een extra motivatie opleveren.

De voorzitter:

Ik heb de interrupties niet gemaximeerd, maar ik vraag u wel om er een beetje rekening mee te houden. Er is inmiddels een extra regeling van werkzaamheden ingepland; die moeten we ook nog doen. Ik vraag u om niet altijd de interruptie in drieën te doen. U heeft nu het woord, meneer Van Kent.

De heer Van Kent (SP):

Ik begrijp u, voorzitter. Ik zal in de tweede termijn op dit punt ook een motie indienen, omdat wij er wel van overtuigd zijn dat, als je die plicht om te registreren oplegt, dat niet zonder een boete kan. Wij zullen dus het voorstel doen om die boete wel degelijk in te voeren.

Staatssecretaris Jansen:

Ik ben het met de heer Van Kent eens dat een stok achter de deur vaak uitstekend helpt om dingen op een goede manier in beweging te krijgen.

De voorzitter:

Nou, kijk eens aan. Dan mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik denk dat het heel goed is dat er een database komt waarin ongevallen en bijna-ongevallen komen te staan, zodat men ervan kan leren. Ik hoor dat er een plicht komt om dat te registreren. Dat is op zich goed, want anders kun je die kennis niet opbouwen. Maar is de staatssecretaris het met mij eens dat het daar niet stopt? Dan heb je het genoteerd — dit is wat ik bedoel met "een systemische aanpassing" — maar dat wil niet zeggen dat de mensen die werken aan het spoor ook echt intrinsiek ervaren wat de beste zaken zijn om te doen of zich heel bewust zijn van de risico's in hun omgeving. Dus is de staatssecretaris het met mij eens dat ook daar aandacht voor moet zijn?

Staatssecretaris Jansen:

Zeker. De aandacht gaat natuurlijk uit naar alle aspecten. Het aspect dat mevrouw Veltman noemt, is daarbij zeker van belang. Dus het moet ook daar gebeuren. Ik zeg heel eerlijk dat ik de gesprekken heb met de CEO van ProRail. Mijn mensen hebben gesprekken op directeursniveau. Daar kaarten we dit aan. Maar uiteindelijk moet de uitwerking op de werkvloer plaatsvinden.

De voorzitter:

Een vervolgvraag.

Mevrouw Veltman (VVD):

Kan de staatssecretaris dan in de gesprekken die hij heeft met de partijen juist ook dit element aan bod laten komen?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij is het rapport onder andere bedoeld om hiervan te leren. Dit is denk ik een heel concrete suggestie, dus die neem ik zeker mee in de gesprekken.

De voorzitter:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris Jansen:

Voorzitter. De heer Van Dijk van NSC vroeg of ik de opvatting deel dat de definitie van "eilandbuitendienststelling" zo snel mogelijk moet worden verduidelijkt. Hij vroeg ook of ik dat actief wil bevorderen en of daarover in de voortgangsrapportage over spoorveiligheid kan worden teruggekoppeld. Er was überhaupt onduidelijkheid over de eilandbuitendienststelling. De definitie is inmiddels verduidelijkt. Dit wordt bij de eerstkomende wijziging van het Voorschrift Veilig Werken toegevoegd. Alle partijen die betrokken zijn bij het werk aan het spoor waren betrokken bij de verduidelijking van de definitie. Iedereen is dus bekend met de verduidelijking die we gaan doorvoeren. Daarnaast heeft railAlert in augustus 2023 een safety alert uitgebracht. Daarin staan extra maatregelen om het risico van aanrijdingen te voorkomen bij het in- of uitzetten van materieel, bijvoorbeeld door de aanwezigheid daarbij van een veiligheidsfunctionaris. De hele discussie ging om de vraag of het alleen om mensen gaat of ook om materieel, zeg ik tegen de heer Van Dijk. Nou, in de verduidelijking die we nu hebben aangebracht, staat dat het dus ook over materieel gaat. Daarvan wordt conform de safety alert die railAlert heeft uitgebracht in augustus, notie genomen.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Heel kort. Goed dat de verduidelijking in principe met alle partijen is besproken ...

De voorzitter:

Ik moet u helaas onderbreken, want op de een of andere manier doet het pedaal van de interruptiemicrofoon het niet. Wilt u uw vraag nog een keer stellen, zodat die ook echt voor iedereen te horen is en in de Handelingen genoteerd wordt?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Dit klinkt beter. Mijn vraag is de volgende. Het is mooi dat er blijkbaar met alle partijen overeenstemming is over hoe de verduidelijking van "eilandbuitendienststelling" zou moeten luiden. Ik begrijp uit het antwoord dat dit ook schriftelijk wordt vastgelegd in het voorschrift. Kan de staatssecretaris verduidelijken wanneer dat het geval is, dus wanneer het daadwerkelijk is vastgelegd?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij is onderdeel van de vraag van de heer Van Dijk of ik dit bij de voorjaarsrapportages over spoorveiligheid kan terugkoppelen. Daar ga ik naar streven. Mocht dat niet lukken, dan zal ik het ook eerlijk aangeven, maar mijn streven is om het op dat moment terug te koppelen naar de heer Van Dijk.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat staat genoteerd.

Staatssecretaris Jansen:

Mevrouw Veltman van de VVD vroeg hoe ik meer ga sturen op innovatie bij ProRail en bij de aannemers waarmee zij werken. Ik heb daar net al kort wat over gezegd. ProRail gaat een pilot doen met robots, zeg ik richting mevrouw Veltman, waardoor er minder mensen aan het spoor hoeven te werken. Daarnaast gaan we ze vragen om mee te nemen of er camera's bij risicovolle inzetplaatsen kunnen worden geplaatst, zoals ik net al aangaf. ProRail gaat met railAlert een verkenning doen naar innovaties voor werkplekbeveiliging. Ik denk dat het heel belangrijk is dat ook door partijen in de spoorsector wordt gezocht naar mogelijkheden om via innovatieve technieken het werken aan het spoor veiliger te maken.

Maar we hebben bijvoorbeeld ook gekeken of je kunt achterhalen ... Volgens mij kwam die vraag ook aan bod: kun je op een of andere manier beter in beeld krijgen hoeveel mensen er bijvoorbeeld in een trein zitten? Dat is heel lastig. Als er op een kleiner station waar één trein vertrekt twaalf mensen door het poortje gaan, weet je dat er, los van de medewerkers, twaalf mensen in de trein zitten. Vanaf Den Haag vertrekken er 's nachts meerdere treinen. Als er dan 100 mensen door het poortje gaan, is dat wat lastiger in beeld te krijgen. Wel hebben we natuurlijk camera's in de trein. Als je weet dat een trein langs een risicovol traject rijdt omdat daar wordt gewerkt, kun je via de camera kijken hoeveel mensen er in de trein zitten. Dan heb je een redelijke inschatting, misschien niet letterlijk op naam en nummer maar je weet wel hoeveel mensen er op dat moment waarschijnlijk in de trein zitten. Of dat er 22 of 23 zijn, is dan even wat lastig, omdat je niet weet of iemand op dat moment net van plaats aan het wisselen is. Zo proberen wij met innovatieve inzet van middelen en dus ook robots daarin een stap te zetten.

Dan een vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Hij zei dat de veiligheid natuurlijk goed geregeld moet zijn, ook voor onderaannemers en zzp'ers, en vroeg of zij ook aangesloten worden op de registratie van bijna-ongevallen. Is er gewaarborgd dat zij allemaal gekoppeld worden? Wij nemen de aanbevelingen over een gezamenlijk incidentenregister van incidenten en bijna-incidenten zeker ter harte, zoals ik net al aangaf. Samen

met ProRail en de ILT werken we aan de kaders voor dit register. De vraag hoe dit wordt vormgegeven en hoe organisaties en medewerkers daarop aangesloten worden, is dus mede onderwerp van gesprek. Ik zal de Kamer, zoals ik net al aangaf, later dit jaar informeren over de voortgang van de uitwerking van deze aanbeveling.

Voorzitter. Dan heb ik er nog twee, beide van de heer Bamenga van D66. Neem ik het advies van de OVV over registratiesystemen over? ProRail vraagt om informatiedeling op te nemen in de wet- en regelgeving. Ga ik dit doen? Het antwoord is heel kort: ja, ik neem het advies over. Ik ben inmiddels met de sector verkennende gesprekken aan het voeren. Samen met de sector kijk ik wat er nodig is. Hierbij hoort ook het bekijken of aanpassing van wet- en regelgeving noodzakelijk is, zeg ik ook richting de heer Van Kent. In de jaarlijkse voorjaars-Kamerbrief over spoorveiligheid koppelen we netjes terug wat de stand van zaken is van de opvolging van de aanbevelingen.

De laatste vraag is ook van de heer Bamenga. Kan ik toelichten wat het plaatsen van extra veiligheidsmaatregelen bij de railinzetplaatsen betekent? Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat er extra wegen worden aangelegd zodat materieel vanaf de andere kant van het spoor kan worden ingezet. Ook kan dit het plaatsen van hekken betekenen. ProRail heeft dit in zijn actieplan opgenomen en onderzoekt wat er allemaal mogelijk is. De ILT monitort dit en koppelt daar jaarlijks over terug. Dat zijn dus aanvullende mogelijkheden om te kijken hoe we de veiligheid toch kunnen verbeteren.

Dat was het kopje veiligheidsmaatregelen, voorzitter.

De voorzitter:

Dan gaan we naar overige.

Staatssecretaris Jansen:

Voorzitter. Dan kom ik bij overig en aanvullend overig, zeg ik heel eerlijk. Een vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid: hoe kan blijvend worden gemonitord hoe er over de aanbevelingen wordt gerapporteerd? De heer De Hoop hoort ook graag hoe ik de Kamer informeer over de aanbevelingen. Over dat laatste heb ik net al wat gezegd. De Inspectie Leefomgeving en Transport, de ILT, monitort de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en rapporteert jaarlijks hierover, totdat de aanbevelingen zijn afgerond. Het is dus een proces dat doorgaat tot het moment dat ze zijn afgerond. Met de voorjaarsbrief spoorveiligheid die voor de zomer komt, wordt het verslag van de ILT over de monitoring van de aanbevelingen meegezonden naar de Kamer. In het onderzoeksrapport over Voorschoten staan vijf aanbevelingen, één aan het ministerie en vier richting ProRail. Het eerste gesprek over de opvolging van de aanbevelingen heeft inmiddels al plaatsgevonden. We zijn daar dus mee bezig. Bij de voorjaarsrapportage komen we daarop terug richting de Kamer.

De voorzitter:

U heeft ook een interruptie van de heer De Hoop, namens GroenLinks-PvdA.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ja, om het even goed te begrijpen. Er wordt dus gemonitord totdat de aanbevelingen zijn geïmplementeerd. Daarna wordt er dan niet meer gemonitord. Begrijp ik het zo goed?

Staatssecretaris Jansen:

Zoals ik net al helemaal in het begin aangaf: ieder kwartaal is er overleg, in ieder geval van mij met de CEO van ProRail, en ook op directeursniveau. Iedere keer zal het wel terugkomen. Alleen zal, op het moment dat de aanbevelingen afgerond zijn, dat traject als het ware feitelijk gesloten zijn, maar de gesprekken erover zullen altijd door blijven gaan.

De voorzitter:

Een vervolgvraag.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Daar zag mijn vraag wel op, want ik zou niet willen dat de adequate implementatie met de jaren verslapt. Ik zou dus eigenlijk toch met de staatssecretaris willen zoeken naar een manier om het toch iets verder te monitoren, zodat we kunnen voorkomen dat die implementatie met de jaren minder stevig wordt. Ik hoop dat de staatssecretaris naast de gesprekken toch ook op een andere manier wil zoeken naar iets van een vorm van monitoring.

Staatssecretaris Jansen:

Ik denk dat het heel terecht is dat de heer De Hoop die vraag stelt. Ik denk ook dat het heel goed is om daar, als ik weer overleg met de Kamer heb, inderdaad wat uitgebreider op in te gaan. Ik kan daarmee denk ik ook een stuk geruststelling geven, namelijk dat we er continu mee bezig zijn om het uiteindelijk verder vorm te geven. Dat is bijna een soort van toezegging, zeg ik dan maar richting De Hoop. Sorry, ik bedoel de heer De Hoop! Excuus.

De voorzitter:

Ik zie de heer De Hoop twijfelen. Hij heeft dus nog een "tot slot"-vraag.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ja, toch nog. Want als het bij die gesprekken met ProRail blijft, vind ik dat net niet genoeg. Ik zou dan graag toch, in de tweede termijn of via een brief van de staatssecretaris, horen hoe hij dat dan vorm wil geven. Misschien hoeft het niet per se jaarlijks, maar ik wil gewoon niet dat het verslapt. Ik wil ook dat er toch een vorm van monitoring komt.

Staatssecretaris Jansen:

Ik snap zeker de vraag van de heer De Hoop. Ik kom daar in de tweede termijn op terug, of inderdaad via een brief. Voorzitter, ik kom er in ieder geval bij de heer De Hoop op terug.

De voorzitter:

Hartstikke goed, dan noteren we ook dat.

Staatssecretaris Jansen:

Dan een vraag van mevrouw Veltman van de VVD. Zij vraagt wat mijn taxatie is van de staat van de spoorveiligheid bij het intensiveren van de werkzaamheden aan het spoor? In het kader van het basiskwaliteitsniveau spoor, BKN spoor, is besloten om werkzaamheden meer overdag te gaan uitvoeren. Dat is ook nodig in het kader van het intensiveren van de spoorwerkzaamheden in de komende jaren. Zoals ik helemaal in het begin al zei, staat spoorveiligheid daarbij over de hele linie wel voorop. Het is ook goed voor Nederland. Het aantal ernstige incidenten en slachtoffers is relatief beperkt, zeg ik. Ik blijf hier natuurlijk wel aandacht voor hebben en dat doe ik in de Beleidsagenda Spoorveiligheid, waarin de prioriteiten van IenW en de sector zijn benoemd. Eind dit jaar wordt de nieuwe beleidsagenda met de Kamer gedeeld.

Dan heb ik een vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Hij vroeg me hoe ik ervoor ga zorgen dat ProRail voldoende in staat is om de komende jaren de toenemende onderhoudsopgave helemaal veilig te doen? Kan dit allemaal volgens planning en met de bestaande middelen, of zie ik risico's? Ben ik bereid om verder te kijken naar wat er nodig is? Met het basiskwaliteitsniveau spoor zijn de instandhoudingsopgave, de daarvoor benodigde middelen en de maakbaarheid met elkaar in balans gebracht. We zijn natuurlijk wel continu met ProRail in gesprek over de uitvoering van het plan van aanpak. Op dit moment gaan we er echter van uit dat de middelen voldoende zijn. Zo niet, dan kom ik natuurlijk naar de Kamer toe, omdat u uiteindelijk budgetrecht heeft.

Een vraag van de heer Van Kent van de SP. Kan ik samen met ProRail, de vakbonden en de ondernemingsraad het toezicht intensiveren, zodat er meer wordt nagegaan of onderaannemers en ondernemers zich houden aan de Arbeidstijdenwet en andere veiligheidseisen, en dat bij PR-werknemers veiligheidseisen altijd worden toegepast? Dat is een hele mond vol. Ik moet heel eerlijk zeggen: PR zegt me niet zo heel veel. Ik zeg het maar eerlijk, voorzitter. De ILT gaat in 2025 een aantal grote buitendienststellingen bij werkzaamheden bezoeken en ook inspecteren. Dat zei ik net ook al in mijn eerdere beantwoording. De focus ligt hierbij echt op spoorveiligheid. Daarnaast zijn de ILT en de NLA in gesprek om tijdens deze inspecties gezamenlijk op te trekken, zodat ook de arboveiligheid meegenomen kan worden. Ook ProRail heeft hier natuurlijk een rol in. Daar zal ik ProRail iedere keer op aanspreken.

Een vraag van de heer Bamenga van D66. Klopt het dat de beleving van de slachtoffers niet meegenomen is in de evaluatie van de nazorg? Het klopt dat de Onderzoeksraad dit niet heeft meegenomen in zijn rapport, want dit is een zaak van de veiligheidsregio. Ik ga ervan uit dat die dit heeft meegenomen. Maar ik zeg heel eerlijk richting de heer Bamenga: ik kan het niet met zekerheid zeggen; ik kan er misschien in tweede termijn wel op terugkomen, maar op dit moment kan ik dat niet met zekerheid zeggen.

Nog een vraag van de heer Bamenga. Kan ik toelichten hoe ik de communicatie tussen hulpverleners en diensten zie en hoe die eventueel beter kan? De verantwoordelijkheid voor communicatie tussen hulpverleners ligt bij de veiligheidsregio's. Wel vind ik het natuurlijk van belang dat er goed contact is tussen hulpverleners, ProRail en vervoerders. Daarover is ook regelmatig contact tussen deze partijen en de veiligheidsregio's.

Nog een vraag van de heer Bamenga. PR ontwikkelt een aanpak om ongevallen te evalueren; wanneer is die er? "PR" staat voor ProRail; ik ben erachter. Soms wordt die naam afgekort en soms niet. ProRail is aan de slag met de uitvoering van het plan van aanpak. ProRail is ook al gestart met de werkgroep om dit uit te werken. Dit zijn de eerste stappen. De volledige werkwijze kan echter pas geïmplementeerd worden als het registratiesysteem er is. Zoals ik net al aangaf, gaan we de Kamer later dit jaar natuurlijk ook informeren over de voortgang ten aanzien van dit registratiesysteem.

Ik heb er nog een paar, voorzitter. Volgens mij vier, als ik goed tel.

De voorzitter:

Oké, dan stel ik voor dat u ze allemaal afrondt. Dan kijken we daarna nog even of er vragen van de Kamer zijn.

Staatssecretaris Jansen:

Ja, dat is goed. De vraag van de heer Van Kent van de SP over taal heb ik al gehad.

Dan heb ik een vraag van de heer Bamenga. Wat zijn de mogelijkheden wat betreft noodverlichting bij een treinongeval? De wetgeving schrijft voor dat je een gevarensignaal inschakelt bij een noodsituatie. Dit is ook gebeurd bij Voorschoten, zeg ik richting de heer Bamenga. Helaas was de trein te beschadigd en waren de lichten daarom niet te zien. Maar het is inderdaad wel een van de zaken die de wet voorschrijft, alleen heeft het in dit geval helaas niet gewerkt, zeg ik dan maar heel eerlijk richting de heer Bamenga.

Nog een vraag van de heer Bamenga. Wat zijn de mogelijkheden om bij noodsituaties de treindeuren makkelijk open te krijgen? De Europese wetgeving stelt hier hele duidelijke eisen aan. Materiaal wordt hier bij toelating op het spoor op getoetst.

Voorzitter. Dan de laatste vraag, wederom van de heer Bamenga van D66. De Onderzoeksraad voor Veiligheid stipt aan dat IenW focust op de beschikbaarheid van sporen in plaats van veiligheid. In mijn brief ben ik daar volgens mij uitgebreid op ingegaan, maar de vraag is of ik kan toelichten hoe ik hier concreet invulling aan geef. De sturing op ProRail gebeurt in de basis via de verplichtingen en voorschriften die volgen uit de Beheerconcessie. Veiligheid is een prestatiegebied in deze Beheerconcessie, net als dat betrouwbaarheid en een aantrekkelijk product voor vervoerders dat zijn. ProRail geeft daar verder invulling aan via het beheerplan. Daarop zie ik dan weer toe als staatssecretaris.

Daarnaast zijn er diverse informatie-indicatoren op het gebied van onder andere veiligheid, waaronder de arboveiligheid en de spoorveiligheid. De veiligheidsprestaties in Nederland zijn zeer hoog. Qua betrouwbaarheid en beschikbaarheid zijn er hele grote uitdagingen. Daar is wel meer dagelijkse bijsturing op nodig, zeg ik heel eerlijk. Ik ben het debat ook begonnen met te zeggen dat veiligheid volgens mij randvoorwaardelijk is; dat is echt essentieel in deze situaties. Ik denk dat het daarom altijd heel goed is dat de aanbevelingen in het OVV-rapport daarop voortboren.

duren. Daar zijn we mee aan de gang gegaan, ook ProRail en de sector.

Dank.

De voorzitter:

Dan had ik in ieder geval de heer Bamenga, namens D66 uiteraard, al genoteerd.

De heer Bamenga (D66):

Dank voor alle antwoorden op de vragen. Ik heb in ieder geval nog twee punten. Het gaat enerzijds om wat de staatssecretaris net heeft gezegd over de vraag of de beleving van de slachtoffers van het ongeval wel of niet wordt meegenomen in de evaluatie rondom de nazorg, en dat de staatssecretaris daar in de tweede termijn op terug zou willen komen. Het zou heel fijn zijn als de staatssecretaris dat daadwerkelijk doet, ook omdat ik slachtoffers gesproken heb en heb gevraagd wat er in hun beleving anders zou moeten of kunnen, en zij hebben aangeven dat die nazorg enerzijds heel goed ging, maar dat er anderzijds in hun beleving ook aspecten zijn die beter kunnen. Vandaar dat ik hier specifiek naar vraag. Ik zou dus graag willen dat de staatssecretaris hier nog op terugkomt.

Staatssecretaris Jansen:

Dat zal ik zeker doen.

De heer Bamenga (D66):

Dat is de ene. De tweede gaat over de communicatie. Ik heb ook gesproken met de hulpverleners die op dat moment ter plaatse waren. Een van de dingen die ik in ieder geval teruggehoord heb, is dat de communicatie tussen de verschillende hulpverleningsdiensten beter kon. Er werd gesproken over een bepaalde communicatielijn, C2000 enzovoorts, en dat niet iedereen daarin kan en dus niet iedereen dezelfde informatie had. Vandaar mijn specifieke vraag. Ik weet niet of de staatssecretaris daar nog op terug wil komen of er nu al een antwoord op kan geven. Zijn daar inmiddels nieuwe afspraken over zijn gemaakt, zodat alle hulpverleningsdiensten bij zulke ongevallen gebruik kunnen maken van dezelfde informatie?

Staatssecretaris Jansen:

Ik denk dat ik daar schriftelijk op terug moet komen, want uiteindelijk is het C2000-net de verantwoordelijkheid van de minister van Justitie en Veiligheid. Ik kan daar nu wel iets over zeggen, maar ik kan dat niet staven. Ik kom daar dus schriftelijk op terug bij de Kamer.

De voorzitter:

Oké. Dan noteren we dat u daar schriftelijk op terugkomt.

Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de inbreng van de zijde van het kabinet in eerste termijn. Ik kijk even rond of er behoefte is aan een tweede termijn. Ja, ik vermoedde al zoiets. Dan nodig ik de heer Heutink namens de PVV uit om als eerste het woord te gaan doen.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik heb nog drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Stichting railAlert met betrekking tot veilig werken aan het spoor het Voorschrift Veilig Werken Trein heeft opgesteld;

constaterende dat het Voorschrift Veilig Werken Trein per situatie richtlijnen geeft over hoe er veilig aan het spoor gewerkt kan worden;

van mening dat het veilig kunnen werken aan het spoor altijd moet prevaleren boven punctualiteit van de dienstregeling en dat dit dus betekent dat, indien nodig, de snelheid omlaag zou moeten;

verzoekt de regering om de veiligheidsprotocollen aan te scherpen teneinde werkzaamheden aan het spoor veiliger te laten verlopen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Heutink.

Zij krijgt nr. 272 (29893).

De heer Heutink (PVV):

De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid enkele aanbevelingen aan ProRail doet in het rapport Spoorweg-ongeval Voorschoten;

van mening dat ProRail al deze aanbevelingen onverkort moet overnemen;

verzoekt de regering om er scherp toezicht op te houden dat alle OVV-aanbevelingen door ProRail worden geïmplementeerd, en om de Kamer voor het meireces te voorzien van een voortgangsrapportage,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Heutink en Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 273 (29893).

De heer **Heutink** (PVV):
Dan de laatste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft vastgesteld dat bij iedere werknemer tientallen overtredingen van de Arbeidstijdenwet zijn vastgesteld;

constaterende dat er zelfs gevallen bekend zijn waarbij zzp'ers een reeks van 26 nachtdiensten hebben gewerkt zonder wekelijkse rust;

overwegende dat nachtarbeid én overmatig werken negatieve gevolgen kan hebben voor de veiligheid én gezondheid van werknemers;

verzoekt de regering om er zorg voor te dragen dat iedereen die aan of op het spoor werkt, inclusief zzp'ers, valt onder de gestelde normen van de Arbeidstijdenwet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Heutink.

Zij krijgt nr. 274 (29893).

De heer **Heutink** (PVV):
Dan dank ik de voorzitter voor de twintig seconden flexibiliteit. Dank u wel.

De voorzitter:
Het is goed gebruik dat als iemand al aan een motie begonnen is, we hem laten uitpraten. De heer Van Kent namens de SP.

De heer **Van Kent** (SP):
Dank, voorzitter. De staatssecretaris zegt boetes logisch te vinden, maar niet hoe dat vervolgens ingevoerd gaat worden. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om vervoerders, opdrachtnemers en zzp'ers te verplichten om alle (bijna-)ongevallen aan ProRail te melden en bij overtreding van deze plicht passende boetes in de contracten die ProRail sluit op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Kent.

Zij krijgt nr. 275 (29893).

De heer **Van Kent** (SP):
De volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de OVV wijst op de risico's als gevolg van zzp'ers die veel te veel uren werken;

constaterende dat het ingewikkeld is om hier grip op te krijgen;

verzoekt de regering met ProRail afspraken te maken om de inzet van zzp'ers bij risicovolle spoorwerkzaamheden zo veel mogelijk te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Kent.

Zij krijgt nr. 276 (29893).

De heer **Van Kent** (SP):
Tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regels voor arbeidstijden en rusttijden gelden voor zelfstandigen die werkzaam zijn in de vervoerssector, mijnbouw en bij duikwerkzaamheden;

constaterende dat de OVV wijst op de risico's als gevolg van zzp'ers die veel te veel uren werken;

verzoekt de regering om zelfstandigen die werken op en rond het spoor onder de Arbeidstijdenwet te laten vallen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Kent.

Zij krijgt nr. 277 (29893).

De heer **Van Kent** (SP):

Deze motie lijkt op de motie van de PVV op dit punt, die we ook zeker zullen gaan steunen en die zegt: laat iedereen onder de Arbeidstijdenwet vallen. Maar deze motie vult dat specifiek in en zegt: voeg de sector spoor toe aan de drie sectoren die al in de Arbeidstijdenwet zijn opgenomen en waarop die wet van toepassing is.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Kent, voor uw inbreng. Dan is nu het woord aan de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording in dit debat. Dit is een belangrijk onderwerp. Het lijkt erop dat er echt werk wordt gemaakt van de aanbevelingen; dat is mooi. Tegelijkertijd heeft mijn fractie toch ook de motie van de heer Heutink medeondertekend. Het kan geen kwaad om de urgentie hiervan extra te benadrukken en daar als Kamer tijdig over te worden geïnformeerd.

Er is nog iets blijven liggen, en dat is het punt waarop ook moties zijn ingediend. Mijn fractie ziet wel de urgentie om te kijken hoe we wat kunnen doen aan de vele zzp'ers die juist aan het spoor werken. Dat moeten we snel doen. Ik hoor graag de reactie van de staatssecretaris op de moties die zijn ingediend, maar ik zou ook graag een toezegging willen, heel specifiek op het voorstel dat ik zo dadelijk zelf ook ga doen. Zou het inderdaad niet veel makkelijker zijn voor zzp'ers als er een modelverordening of anderszins zou komen waardoor zij, voordat ze aan de slag gaan bij een onderaannemer, door middel van zelfbinding kunnen tekenen voor het feit dat ze zich als het ware vrijwillig houden aan die regeling? Dat kan misschien via ProRail lopen. Wij zien namelijk nog wel wat haken en ogen als het gaat om de Arbeidstijdenwet.

Tot slot. Ik ben blij dat de staatssecretaris de urgentie van dit thema uitdrukt en dat hij dit thema zelf in zijn gesprekken met de CEO van ProRail aan de orde zal blijven stellen. Het is namelijk belangrijk dat we met elkaar, met alle partijen, zorgen voor een zo veilig mogelijk spoor in Nederland.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Olger van Dijk, voor uw inbreng namens Nieuw Sociaal Contract. Dan is het woord nu aan mevrouw Veltman namens de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter, dank. Dank voor de antwoorden, en dank voor het debat dat we hier gehad hebben omdat we het allemaal belangrijk vinden dat de veiligheid op het spoor verbeterd wordt. Ik ben blij dat de staatssecretaris de opvolging van de aanbevelingen heel serieus neemt en de Kamer ook blijft informeren over hoe dat verloopt.

Ik vind het ook goed om te horen dat vakmanschap een plek krijgt in de stappen die gezet gaan worden. Het is goed dat we niet alleen kijken naar verplichtingen voor verbeteringen in een systeem, maar ook naar hoe de veiligheid op

de werkvloer daadwerkelijk kan verbeteren. Daarom vraag ik de minister ook om aan de Tweede Kamer terug te koppelen hoe het ervoor staat met het lerend vermogen. Het gaat dus niet alleen om de vraag of registraties worden verplicht, of communicatie op de werkplek wordt geregistreerd en of er camera's op werkplekken worden ingezet, maar vooral om de vraag wat daarmee gedaan wordt en hoe daarvan in de praktijk wordt geleerd. Het gaat erom dat het ook daadwerkelijk tot betere veiligheid leidt.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Veltman, voor uw inbreng namens de VVD. Dan kijk ik nog even naar de heer Bamenga, om te zien of hij nog behoefte heeft aan een tweede termijn. Het hoeft niet.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de staatssecretaris bedanken voor de beantwoording van alle vragen, en ik bedank de collega's voor het waardige debat. Ik kijk uit naar de tweede termijn, omdat er voor mij in ieder geval nog twee punten van belang zijn. Het ene is eigenlijk al beantwoord. Ik bedoel dat er schriftelijk teruggekomen wordt op de communicatie. Het andere punt gaat over nazorg. Mocht het toch zo zijn dat de evaluatie en de beleving van de slachtoffers niet zijn meegenomen, dan hoop ik op een toezegging van de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat dat wel gebeurt, zodat we daarvan kunnen leren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Bamenga, voor uw inbreng. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Er zijn zes moties ingediend en er zijn een aantal vragen gesteld. De staatssecretaris heeft gevraagd om een kwartiertje te schorsen. Ik zou daar dan 12.17 uur van willen maken, want dan kunnen we proberen om het om 12.30 uur af te ronden en daarna te schorsen voor de lunch. Dat zou betekenen dat de extra regeling niet om 12.45 uur kan plaatsvinden, maar rond 13.00 uur. Laten we daarnaar streven.

De vergadering wordt van 12.04 uur tot 12.17 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Dank aan de staatssecretaris voor het feit dat hij precies op tijd is. Dat stel ik zeer op prijs. Dank u wel daarvoor. Ik geef u ook meteen het woord om de nog openstaande vragen te beantwoorden en de moties te appreciëren.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Ik probeer mijn best te doen om op tijd te komen, dus dank voor de erkenning daarvoor.

De heer Bamenga van D66 had nog een vraag over de nazorg aan de slachtoffers. Laten we vooropstellen dat nazorg van wezenlijk belang is, zeker ook in dit geval. Maar

dat is in eerste instantie wel de verantwoordelijkheid van de vervoerders, in dit geval van de NS. Ik ga hierover wel het gesprek aan met de NS om ervoor te zorgen dat dit zorgvuldig wordt opgepakt, maar ik kan daar op dit moment geen ander antwoord op geven dan ik net in de eerste termijn heb gedaan. Ik zal hier in mijn gesprek met de NS op terugkomen.

De heer **Bamenga** (D66):

De staatssecretaris zou sowieso nog schriftelijk terugkomen op een andere vraag. Misschien kan dit punt daarin worden meegenomen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik zal kijken of ik beide dingen kan combineren. Dat lijkt me goed.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan. Hartstikke goed.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan heb ik nog een vraag van de heer Van Dijk van NSC, over de suggestie voor zelfbinding aan onderaannemers door middel van een soort modelverordening. Ik kom hierop terug in de spoorveiligheidsbrief, die ik voor de zomer naar de Kamer stuur. Dat lijkt mij het meest wezenlijk.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie de heer Van Dijk knikken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter. Ik heb zes moties. De eerste is de motie op stuk nr. 272 van de heer Heutink.

De **voorzitter**:

Voordat u naar de moties gaat, zie ik mevrouw Veltman opveren. Zij heeft ongetwijfeld nog een openstaande vraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

De staatssecretaris wil terugrapporteren over de dingen die verplicht ingeregeld worden in het systeem om de spoorveiligheid te verbeteren. Ik vroeg hem of hij ook wil terugrapporteren wat betreft hoe het staat met het lerend vermogen, ervan uitgaande dat we dat graag vooruit zien gaan.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik zal daar ook op terugkomen. Dat is een terechte vraag. Ik was die helaas vergeten in de beantwoording. Excuus.

De **voorzitter**:

Oké. Dan wordt daar ook over gerapporteerd. Dan gaan we naar de moties.

Staatssecretaris **Jansen**:

De eerste is de motie op stuk nr. 272 van de heer Heutink van de PVV over het aanscherpen van de richtlijnen voor

de werkomstandigheden. Die moet ik ontraden, tenzij ik 'm zo mag lezen dat ik deze voorstellen onder de aandacht breng bij de spoorsector. Met die interpretatie kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Ik kijk heel even naar de heer Heutink.

Staatssecretaris **Jansen**:

Zal ik de uitleg erachter geven, voorzitter? Dat scheelt misschien een interruptie.

De **voorzitter**:

Ja, misschien is dat goed.

Staatssecretaris **Jansen**:

De richtlijnen worden opgesteld door de sector, want daar zit ook de kennis en expertise, zoals ik net al aangaf. Om te komen tot aanpassingen van de richtlijnen wordt nu die risicoanalyse uitgevoerd. Vervolgens gaan de partijen met elkaar bepalen welk vervolg dit krijgt. Ik ben wel bereid om deze voorstellen met de sector te delen. Dat is de reden waarom ik de motie nu zou moeten ontraden, tenzij ik 'm zo mag lezen dat ik deze voorstellen "onder de aandacht breng", want dan kan ik 'm oordeel Kamer geven. Dat is de redenatie erachter.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Als de staatssecretaris dat dan ook doet met een enthousiaste en gemotiveerde houding richting al die partijen, dan ga ik daarmee akkoord.

De **voorzitter**:

Moet de motie daarmee worden aangepast, of vertrouwt de staatssecretaris erop dat het met deze toelichting uiteindelijk ook in het vervolgtraject goedkomt?

Staatssecretaris **Jansen**:

Wat mij betreft kan de motie zo blijven, met hetgeen ik daarover heb opgemerkt. En ik ben altijd enthousiast, zo zeg ik richting de Kamer.

De **voorzitter**:

Dan noteren we bij de motie op stuk nr. 272: oordeel Kamer, met de toelichting die de staatssecretaris daarbij gaf.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan de motie op stuk nr. 273 van de heer Heutink van de PVV, die vraagt om ProRail alle aanbevelingen te laten overnemen. Die kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Oordeel Kamer. Dan de motie op stuk nr. 274.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 274 vraagt om spoorwerkers onder de risicovolle beroepen en daarmee onder de Arbeidstijdenwet te laten vallen. Deze motie krijgt het oordeel ontijdig. Natuurlijk vinden wij het belangrijk dat alle werkenden, inclusief zzp'ers, gezond en veilig kunnen werken. De sector is hier ook al mee bezig waar het gaat om de veiligheid van zzp'ers op het spoor. Dat gaf ik ook al in mijn eerste beantwoording aan. Ik wil echter wel, zo zeg ik in navolging van de discussie met mevrouw Veltman, waken voor meer regeldruk. We gaan dit wel voor de zomer bespreken met de staatssecretaris van SZW, aangezien dit ook op zijn terrein ligt. Daarmee heb ik volgens mij ook meteen de motie ...

De voorzitter:

Voordat u dat doet: uw oordeel is "ontijdig", en daar hoort het verzoek aan de indiener bij of hij bereid is om 'm aan te houden.

De heer Heutink (PVV):

De motie is inderdaad ontijdig, want het had al een jaar geleden gebeurd moeten zijn. Dus: nee, ik zou heel graag een uitspraak van de Kamer hierover willen krijgen. Ik hoop dan ook dat de staatssecretaris niet pas in de zomer daarmee aan de slag gaat, maar, op het moment dat de motie wordt aangenomen, dat gewoon op de korte termijn gaat doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan komt zij dinsdag in stemming en noteren we als appreciatie "ontijdig". Dan de motie op stuk nr. 275.

Staatssecretaris Jansen:

Laten we voor de volledigheid de motie op stuk nr. 277 van de heer Van Kent van de SP meenemen, want die had hetzelfde voor ogen als de heer Heutink. Daarvoor geldt dan ook dezelfde redenatie: ontijdig.

De voorzitter:

Dan check ik ook even bij de heer Van Kent of hij de motie wil aanhouden.

De heer Van Kent (SP):

Dat slaat helemaal nergens op. Wij doen een voorstel, specifiek de SP, om het aantal sectoren uit te breiden waarbij de Arbeidstijdenwet ook voor zelfstandigen geldt. En dan zegt de staatssecretaris: ontijdig. Hoezo dan? Want dit is een probleem dat wordt gesignaleerd door de OVV: zzp'ers vormen een risico als het om de Arbeidstijdenwet gaat. Wij doen het voorstel om een aantal sectoren waarbij de Arbeidstijdenwet ook voor zelfstandigen geldt, toe te voegen, en dan zegt de staatssecretaris: ontijdig. Dat slaat toch helemaal nergens op?

De voorzitter:

Ik hoor dat u niet bereid bent om de motie aan te houden. Ik kijk even naar de staatssecretaris of die nog een ander oordeel heeft.

Staatssecretaris Jansen:

Ik snap de vraag van de heer Van Kent en ik snap ook de opmerking van de heer Heutink, maar uiteindelijk ligt het wel op het terrein van de staatssecretaris van SZW. Dat is de reden dat ik 'm nu ontijdig vind. Ik moet eerst überhaupt de gesprekken met mijn collega voeren. Ik kan daar nu geen andere uitspraak over doen.

De voorzitter:

Dan noteren we: ontijdig. Tot slot, kort, maar we gaan niet de hele discussie overnieuw doen. U kunt ...

De heer Van Kent (SP):

Tot slot. Het kenmerkt dan wel dit debat vandaag. Er worden allerlei voorstellen gedaan en ideeën geopperd naar aanleiding van het rapport. De staatssecretaris komt niet verder dan daar een beetje schijnbaar in meebewegen, maar niet echt iets toezeggen en veranderen in wet- en regelgeving. Zo eindigt dit debat in een soort kar die in de modder vastloopt, terwijl er dingen moeten veranderen. Dus ik wil mijn collega-Kamerleden echt oproepen om niet te luisteren naar deze staatssecretaris en het advies, maar om zelf na te denken en te bepalen of die aanscherpingen inderdaad nodig zijn.

De voorzitter:

Ik noteer bij de motie op stuk nr. 277: ontijdig, maar zij wordt wel in stemming gebracht. Dan de motie op stuk nr. 275.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 275 van de heer Van Kent van de SP om boetes op te leggen voor het niet opvoeren van incidenten in het registratiesysteem. Ook die krijgt het oordeel ontijdig, omdat we juist nu met de sector in gesprek zijn over de kaders van het registratiesysteem. De suggestie van boetes neem ik daarin mee, maar ik wil wel eerst kijken hoe effectief het geven van boetes is. Daarom is mijn oordeel: ontijdig.

De voorzitter:

Bent u bereid om de motie aan te houden, meneer Van Kent?

De heer Van Kent (SP):

Ik heb de neiging om mijn woorden te herhalen. Ik peins er niet over om 'm aan te houden.

De voorzitter:

Dan brengen we 'm in stemming. We noteren "ontijdig: onderdeel van een nog lopend gesprek".

Dan de motie op stuk nr. 276.

Staatssecretaris Jansen:

Deze motie is wederom van de heer Van Kent. De motie gaat over afspraken met ProRail over zzp'ers. Ik wil 'm ont-raden. Er is op dit moment, zoals ik net duidelijk aangaf, al een gebrek aan technici. Als we zzp'ers gaan weren, wordt

dat alleen maar groter. ProRail doet onderzoek naar de inzet van onder andere lasrobots, zoals ik richting mevrouw Veltman aangaf. Daarmee kan het aantal gevaarlijke werkzaamheden worden verminderd. Het oordeel is dus: ontraden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van dit debat. Ik dank iedereen die aanwezig was en actief heeft deelgenomen aan dit debat. Ik dank uiteraard ook de staatssecretaris en de mensen die dit vanaf de tribune of elders hebben gekeken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik attendeer de leden erop dat we dinsdag gaan stemmen over alle moties, want er is er niet één aangehouden. Ik schors voor de lunchpauze. Om 13.00 uur hebben we een extra regeling van werkzaamheden.

De vergadering wordt van 12.25 uur tot 13.00 uur geschorst.