2026Z24849

(ingezonden 11 november 2026)

Vragen van het lid El Abassi (DENK) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het dodelijke bedrijfsongeval van spoorwerker Murat Kumas, de veiligheidsverantwoordelijkheid en het gebrek aan communicatie richting de nabestaanden.

1. Herinnert u zich de eerdere Kamervragen d.d. 12 december 2025 omtrent het dodelijke bedrijfsongeval van spoorwerker Murat Kumas, die zijn beantwoord op 7 januari 2026 (Aanhangsel Handelingen ll, vergaderjaar 2025-2026, nr. 804)?

2. Deelt u de opvatting dat de nabestaanden van Murat Kumas duidelijkheid dienen te krijgen omtrent de vraag wat de exacte toedracht is geweest van het dodelijke ongeval, welke verschillende partijen verantwoordelijk waren voor zijn veiligheid en de manier waarop met de nabestaanden is omgegaan na het ongeval?

3. Ten tijde van de beantwoording van de eerdere Kamervragen, konden deze onvoldoende volledig worden beantwoord omdat het onderzoek door de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) rond Malden nog liep. Kunt u aangeven wat de huidige stand van zaken rond dat onderzoek momenteel is? En kunt u de destijds onvolledig beantwoorde vragen 3 tot en met 8 alsnog volledig beantwoorden in een aparte Kamerbrief als het onderzoek is afgerond?

4. Hoe waren de verantwoordelijkheden tussen ProRail als opdrachtgever, Swietelsky als hoofdaannemer en de overige betrokken bedrijven precies verdeeld? Kunt u daarbij expliciet ingaan op de manier waarop de veiligheid was gewaarborgd, het toezicht daarop, de coördinatie van onder andere de voertuigen en de naleving van het veiligheids- en gezondheidsplan (V&G-plan) en de risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E)?

5. Klopt het dat aan Murat geen verwijt kan worden gemaakt omtrent het ontstaan van het ongeval, maar de schuld ligt bij het handelen van de graafmachinist? Wat is hierover precies en ondubbelzinnig vastgesteld?

6. In hoeverre is onderzocht of naast het handelen van de graafmachinist ook de organisatie van de werkzaamheden, het veiligheidstoezicht en het ontbreken van aanvullende veiligheidsmaatregelen een rol heeft

gespeeld?

7. Wie was verantwoordelijk voor de veilige afstand en coördinatie tussen de machines volgens het V&G-plan, de RI&E en de geldende veiligheidsvoorschriften?

8. Klopt het dat Murat zich op het moment van het ongeval alleen bij, of in, de hoogwerker bevond, terwijl de veiligheidsfunctionaris en meerdere andere betrokken werknemers zich achter de graafmachine bevonden in een daaraan gekoppelde aanhanger? Zo ja, was deze werkwijze toegestaan op grond van het V&G-plan, de RI&E en de geldende veiligheidsvoorschriften? Als de werkwijze niet was toegestaan, waarom zijn de regels dan niet gehandhaafd?

9. Wie hield daadwerkelijk toezicht op Murats veiligheid als de veiligheidsman zich achter de graafmachinist bevond?

10. In hoeverre is onderzocht hoe het kon dat Murat de naderende graafmachine kennelijk niet tijdig heeft gezien of gehoord? Kunt u aangeven welke feiten en omstandigheden zijn betrokken om die vraag te beantwoorden? Is er bijvoorbeeld gekeken naar de snelheid en afstand van de graafmachine, eventuele dode hoeken, geluidsoverlast, zichtlijnen en de positie van de overige medewerkers? Kunt u alle bevindingen daaromtrent uiteenzetten?

11. In hoeverre is er voldoende onderzocht of gebrekkig overzicht, communicatie of coördinatie heeft bijgedragen aan het ongeval?

12. Klopt het dat Swietelsky in het rapport van de NLA heeft verklaard dat iedereen die op haar werkterrein werkzaamheden verricht, ongeacht werkgever of onderaannemer, vanuit haar veiligheidsverantwoordelijkheid als eigen personeel wordt beschouwd? Hoe verhoudt deze verantwoordelijkheid zich tot het uitblijven van contact, erkenning en duidelijkheid richting de nabestaanden? Hoe kan het dat een familie na een dodelijk arbeidsongeval, nog steeds zonder duidelijkheid, erkenning en persoonlijke betrokkenheid blijft?

13. Heeft ProRail inmiddels een protocol opgesteld met een passende werkwijze voor de communicatie met nabestaanden van werknemers van aannemers en opdrachtnemers? Zo ja, wat houdt deze in, en geldt deze uitdrukkelijk ook voor nabestaanden van werknemers van hoofd- en onderaannemers?

14. Destijds gaf u aan dat u geen beeld had van het protocol voor communicatie met nabestaanden bij de aannemer Swietelsky. Weet u inmiddels welk protocol bij Swietelsky gold ten tijde van het ongeval en

is het protocol nageleefd? Kunt u daarbij ook aangeven wie er bij Swietelsky verantwoordelijk was voor het contact met de nabestaanden?

15. Welke leerpunten zijn ontstaan uit dit ongeval, en welke concrete maatregelen hebben ProRail en de betrokken aannemers inmiddels genomen ter voorkoming van zulke dodelijke ongevallen?