

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
De heer C.A. Jansen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	10 april 2025	Eigenaar	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Uw kenmerk	-	E-mailadres	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Ons kenmerk/ID	VT20170018-1546735203-4295	Afdeling	Veiligheid
Onderwerp	Voortgang Maatregelenpakket Voorschoten		
Bijlage(n)	-		

Geachte heer Jansen,

Raad van Bestuur

Bezoekadres

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Het is twee jaar geleden dat het ongeval bij Voorschoten plaatsvond. Naar aanleiding van de onderzoeken naar het ongeval heeft ProRail een maatregelenpakket opgesteld. ProRail werkt samen met stakeholders aan de uitvoering van dit maatregelenpakket, onder leiding van een programmamanager. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) is in haar opvolgingsnotitie positief over onze inzet en aanpak. In deze brief schets ik u de voortgang.

Voortgang Maatregelenpakket Voorschoten

ProRail werkt aan het continu verbeteren van de veiligheid van iedereen op en rond het spoor en hanteert daarbij een evenwichtige aanpak. Dit is het uitgangspunt voor alle maatregelen die worden genomen. In de praktijk betekent dit dat effectieve maatregelen worden genomen op basis van zorgvuldige risicoanalyses, zodat een risicoregelreflex wordt voorkomen. Te veel of nieuwe regels kunnen juist nieuwe risico's creëren en het risicobewustzijn verlagen.

ProRail gaf u in november 2024¹ toelichting op de plannen uit dit maatregelenpakket. De uitvoering is in het eerste kwartaal van 2025 gestart en loopt de komende jaren door. Om alle resultaten te behalen zijn we afhankelijk van andere stakeholders en van uw ministerie. Hieronder lichten wij de reeds bereikte resultaten en aandachtspunten toe.

Verbeteren van veiligheidsmeldingen en leren in de branche

ProRail gaat het registratieproces van veiligheidsmeldingen verbeteren, volgens de planning uit het maatregelenpakket. In het eerste kwartaal van dit jaar is met onderhoudsaannemers en railAlert besproken wat de huidige knelpunten zijn. Verbetering en uitbreiding van het huidige registratiesysteem ProVAT is nodig om de knelpunten op te lossen. Met uw ministerie vindt komend kwartaal afstemming plaats over gewenste rapportages voor de verschillende partijen in de spoorbranche.

Het is de ambitie van ProRail om ook vervoerders toe te voegen aan dit meldingsproces. Vervoerders zijn hier op dit moment niet toe verplicht. Er lopen verkennende gesprekken, waarin vervoerders aangeven hier in principe positief tegenover te staan. Het vervolggesprek met vervoerders voeren we graag samen met uw ministerie.

In de afgelopen 3 maanden is het volgende deelresultaat behaald:

- In lijn met toekomstige Europese afspraken is een conceptdefinitie van veiligheidsmeldingen opgesteld. Daarmee krijgt de sector meer duidelijkheid over welke meldingen we registreren in het ProVAT-systeem. We gaan hierover in gesprek met stakeholders in de branche en met uw ministerie.

¹ Brief ProRail over Voortgang aanbevelingen OvV Voorschoten – 12 november 2024 (kenmerk: VT20170018-1546735203-4106)

Verbeteren van de veiligheid tijdens spoorwerkzaamheden

De OvV adviseert per direct te stoppen met eilandbuitendienststellingen. ProRail kan dit niet per direct doen bij het inzetten van materieel, vanwege de consequenties die dit heeft voor de voortgang van noodzakelijke werkzaamheden. Het is belangrijk te melden dat bij eilandbuitendienststellingen een verschil is tussen personeel en materieel.

Voor personeel is volgens de huidige regelgeving een eilandbuitendienststelling niet toegestaan. Deze vinden derhalve niet plaats. Er is geen verandering nodig in de huidige werkwijze van buitendienststellingen voor de veiligheid van werknemers. Om onduidelijkheid weg te nemen, heeft ProRail railAlert gevraagd de definitie van een eilandbuitendienststelling te verduidelijken² en dit te verwerken in de volgende versie van het Voorschrift Veilig Werken aanrijding trein. RailAlert past dit uiterlijk Q4 2025 aan. Op die manier wordt meer duidelijkheid gecreëerd voor werknemers in de spoorsector.

Voor materieel is volgens de huidige regelgeving een korte periode voor het in- en uitzetten van materieel mogelijk. Hiermee wordt een korte buitendienststelling bedoeld, waarin zowel de treindienstleider als de veiligheidsfunctionaris maatregelen nemen zodat geen treinverkeer plaats kan vinden op het moment dat materieel wordt in- of uitgezet. De OvV adviseert hiermee te stoppen. ProRail kan dit niet per direct doen. De impact van het niet kunnen oversteken van tijdelijk uit dienst genomen sporen ten behoeve van de inzet van materieel zou zo groot zijn, dat het onwerkbaar wordt om werkzaamheden aan het spoor uit te voeren. Bij ruim 30% van de werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van deze werkwijze om de werkplek met materieel te kunnen bereiken. Zoals in het maatregelenpakket beschreven, is er eerst een risicoanalyse noodzakelijk om de consequenties van een mogelijke verandering zorgvuldig te kunnen afwegen. De verwachting is dat deze in Q2 wordt opgeleverd.

De volgende resultaten zijn in Q1 gerealiseerd:

- De tijdelijke maatregel uit de Safety Alert van RailAlert blijft van kracht waardoor bij het inzetten van materieel onder bovenstaande omstandigheden, altijd een extra persoon aanwezig is voor de begeleiding van de machinisten van het materieel.
- Voor de inzet van materieel wordt gebruik gemaakt van railinzetplaatsen. Het ongeval bij Voorschoten heeft aangetoond dat niet alle risico's van railinzetplaatsen gemitigeerd zijn. De 30 railinzetplaatsen in Nederland die een vergelijkbaar profiel hebben als de railinzetplaats in Voorschoten zijn aangepast met, waar nodig, verbetering van belijning en bestrating. Dit is een belangrijke eerste stap, in aanloop naar een langetermijnoplossing. Daarnaast is per railinzetplaats bekend welke aanvullende tijdelijke maatregelen genomen moeten worden bij gebruik van de railinzetplaats. Dat kunnen verschillende maatregelen zijn, zoals het gebruik van verlichting. Structurele aanpassingen die tot duurzame verbetering leiden zijn opgenomen in de lange termijnplanningen.
- Een succesvolle proef met innovatieve maatregelen om baanmedewerkers beter te beschermen tegen risico's gerelateerd aan treinbewegingen of werkmateriaal is afgerond. Voor sectorbrede implementatie worden momenteel de randvoorwaarden in kaart gebracht. ProRail gaat met uw ministerie in gesprek over de implementatie.
- ProRail is gestart met de ontwikkeling van een programma voor de implementatie van verschillende technologieën op het gebied van robotisering. Dit maakt het mogelijk om spoorwerkzaamheden veiliger uit te voeren, met minder fysieke aanwezigheid van mensen in het spoor. Hierdoor worden de risico's verlaagd. Zoals in het maatregelenpakket aangegeven verwachten we in 2026 concreter inzicht te hebben in randvoorwaarden en financiën en in onze hulpvraag aan uw ministerie

² Deze verduidelijking van de definitie wordt opgenomen in de nieuwe versie van de regelgeving, te weten het Voorschrift Veilig Werken aanrijding trein (VvW-at).

Aanpak van nachtarbeid en werkdruk voor spoorwerker

ProRail streeft naar een betere balans tussen nacht- en dagwerk voor spoorwerkers. ProRail werkt samen met railAlert en aannemers aan het beperken van veiligheidsrisico's voor baanwerkers bij nachtwerk, inclusief zzp'ers. De vermindering van nachtwerk wordt door ProRail verder gerealiseerd door de effectieve werktijd in nachtdiensten te verlengen, zodat minder nachten nodig zijn, en door werkzaamheden naar de dag te verplaatsen.

De volgende resultaten zijn opgeleverd in het eerste kwartaal van dit jaar:

- Er is een onderzoek gestart naar het verlengen van de effectieve werktijd in nachtdiensten, bijvoorbeeld door het inzetten van innovaties.
- Er is een onderzoek gestart naar de consequenties van het verplaatsen van werkzaamheden in de nacht naar de dag.
- Bij beide onderzoeken wordt nadrukkelijk gekeken naar het besparingspotentieel, ook in het kader van Basiskwaliteitsniveau Spoor (BKN Spoor).
- In de nacht van 17 op 18 januari vond het Nachtcongres 2025 plaats waarin met 150 professionals uit de sector is gesproken over de uitdagingen en kansen van nachtwerk. Vanwege het succes wordt de dialoog in 2025 voortgezet tijdens meerdere ontbijtsessies waarvoor uw ministerie ook is uitgenodigd en waarin concrete mogelijkheden verder worden uitgewerkt.

Regelgeving voor spoorpersoneel

Tijdens het Tweede Kamerdebat van 13 februari 2025 over het rapport van de OvV werd gesuggereerd dat voor zelfstandig werkenden in de spoorsector hogere eisen moeten gelden dan voor zzp'ers in andere sectoren als het gaat om arbeidstijden. ProRail is bezorgd dat dit leidt tot onnodige uitstroom van zelfstandig werkenden naar andere sectoren. Om dit te voorkomen, steunt ProRail de invoering van algemeen geldende regels, zoals voorzien is in de nieuwe Arbovisie 2040 ten aanzien van ketenverantwoordelijkheid voor opdrachtgevers.

In hetzelfde politieke debat is gevraagd naar de mogelijkheid van een Nederlandse taaleis bij risicovolle spoorwerkzaamheden. Onvoldoende taalbeheersing is geen oorzaak van incidenten bij werken aan het spoor, zo blijkt uit incidentenonderzoek. Er geldt voor iedereen die werkt binnen de Nederlandse spoorsector een taaleis. Binnen de Nederlandse spoorbranche wordt gewerkt met drie veiligheidstalen: Nederlands, Engels en Duits. Om toegang tot het spoor te verkrijgen, moet een veiligheidsexamen in één van deze talen worden afgelegd. Anderstaligen krijgen alleen toegang tot spoorwerkzaamheden onder begeleiding van een Nederlands, Engels of Duitssprekende begeleider. Voor veiligheidsfuncties geldt als eis de Nederlandse taal. Dit alles geldt ook voor zzp'ers. Hiermee borgt ProRail samen met de sector dat de veiligheid niet in het geding kan komen als gevolg van taalbarrières.

Veilig werken tijdens spoorwerk wordt verder versterkt door middel van het veiligheidsprogramma van railAlert. Een belangrijk onderdeel van dit programma is het verplichte Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP). Dit digitale systeem registreert certificaten, trainingen en toetsen die werkenden aan het spoor moeten behalen. Tevens wordt het DVP gebruikt bij het aan- en afmelden van werkenden aan het spoor en bewaakt het daardoor de minimale wettelijke rusttijd. Middels het DVP wordt van iedereen, in loondienst en zzp, voor aanvang van de werkzaamheden door de veiligheidsverantwoordelijke gecontroleerd of de persoon over de juiste certificaten beschikt en of is voldaan aan de minimale wettelijke rusttijd.

Systeemsprong voor duurzame spoorveiligheid

ProRail zet door middel van het Maatregelenpakket Voorschoten belangrijke stappen om de spoorveiligheid verder te vergroten. De huidige manier van werken aan het spoor kent echter haar grenzen. Op termijn lijkt een verandering van het stelsel nodig. Dit ziet ProRail bijvoorbeeld bij verdere beperking van nachtwerk en de ruimte voor veilig werken. Meer werken overdag heeft als consequentie dat er dan ook minder treinen kunnen rijden. ProRail doet onderzoek naar de mogelijkheden en consequenties hiervan. ProRail acht het essentieel om hierover met uw ministerie in gesprek te blijven.

Vervolg en focus voor 2025

ProRail blijft de komende periode gericht werken om met het maatregelenpakket de beoogde resultaten binnen de afgesproken termijnen te realiseren. Daarbij werken wij nauw samen met uw ministerie en is op aspecten ook besluitvorming door het ministerie gewenst.

ProRail blijft zich onverminderd inzetten voor verbeterde arbeids- en spoorveiligheid en kijkt uit naar een constructieve samenwerking met uw ministerie om de noodzakelijke stappen te realiseren.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur,

Bescherming persoonlijke levenssfeer



John Voppen
CEO