

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

894

Vragen van het lid **Grinwis** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «2026 begint rampzalig voor treinreizigers: chaos op het spoor door hevige sneeuw, storingen bij wissels en IT-perikelen»* (ingezonden 8 januari 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Aartsen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 januari 2026).

Vraag 1

Hoe luidt uw reactie op het bericht «2026 begint rampzalig voor treinreizigers: chaos op het spoor door hevige sneeuw, storingen bij wissels en IT-perikelen»?¹

Antwoord 1

Extreem winterweer heeft grote impact op de hele samenleving, waaronder het spoor. Dat is onlangs nog eens duidelijk geworden. Ik begrijp goed dat het voor reizigers en goederenvervoerders heel vervelend is wanneer zij te maken krijgen met uitgevallen of vertraagde treinen als gevolg van sneeuw en vorst. Het Nederlandse spoorstelsel is betrouwbaar en het uitgangspunt blijft dat ProRail en NS zich zo goed mogelijk voorbereiden op winterweer om de gevolgen voor reizigers en goederenvervoerders te beperken. Helaas zijn storingen tijdens uitzonderlijke weersomstandigheden niet altijd te voorkomen.

Vraag 2

Acht u het (maatschappelijk) acceptabel dat het treinverkeer vaak deels of zelfs volledig plat lag en ligt? Zo ja, waarom?

Antwoord 2

Niemand wil dat het treinverkeer deels of volledig stilvalt. Tegelijkertijd moet worden erkend dat bij extreme weersomstandigheden verstoringen niet altijd te voorkomen zijn. ProRail en NS treffen uitgebreide voorbereidingen om het spoor ook bij winterse omstandigheden operationeel te houden, maar Nederland beschikt over een zeer intensief bereden spoornetwerk waarin verstoringen snel kunnen doorwerken.

¹ De Telegraaf, 6 januari 2026, 2026 begint rampzalig voor treinreizigers: chaos op het spoor door hevige sneeuw, storingen bij wissels en IT-perikelen | De Telegraaf

Grote verstoringen als gevolg van extreem winterweer doen zich in Nederland relatief weinig voor, gemiddeld eens in de vijf jaar en doorgaans gedurende een beperkt aantal dagen.

Vraag 3

Klopt het dat u met ProRail in het kader van basiskwaliteitsniveau spoor (BKN) heeft afgesproken dat de helft van de wisselverwarmingen uit kan om geld te besparen? Hoeveel geld wordt met dit besluit bespaard? Welke maatschappelijke kosten/baten-afweging ligt daaraan ten grondslag?

Antwoord 3

Het klopt dat in het kader van het basiskwaliteitsniveau spoor (BKN) is afgesproken om een deel van de wisselverwarmingsinstallaties te saneren. De wissels die gesaneerd worden liggen verspreid door het land. ProRail past na de sanering alleen nog wisselverwarming toe bij alle wissels die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de normale dienstregeling voor reizigers en goederen. Dit geldt in grote lijnen ook voor de wissels die nodig zijn om emplacementen of terminals te bereiken, zodat de winterdienstregeling gewoon doorgang kan vinden. Deze maatregel leidt tot een besparing van ongeveer € 100 miljoen tot en met 2030.

Bij deze afweging is nadrukkelijk gekeken naar de effectiviteit van de installaties, de gebruiksfrequentie van de betreffende wissels en de kosten van instandhouding. Alleen wisselverwarmingsinstallaties die aantoonbaar bijdragen aan de robuustheid van het netwerk bij winterweer blijven behouden. Vervoerders zijn bij deze afweging geconsulteerd.

Vraag 4

Is het aantal wisselverwarmingen dat deze winter is uitgezet conform het beleid van BKN? Indien is afgeweken van BKN, wat was daarvan de reden?

Antwoord 4

Het uitzetten van bepaalde wisselverwarmingsinstallaties deze winter is conform de afspraken binnen het BKN. De sanering van installaties vindt zorgvuldig en gefaseerd plaats. Vooruitlopend hierop zijn al installaties buiten gebruik gesteld. Van afwijking van het BKN-beleid is geen sprake.

Vraag 5

Is het uitzetten van de wisselverwarmingen deze winter gebeurd met instemming van de vervoerders? Zo nee, wat waren de bezwaren van deze vervoerders?

Antwoord 5

Vervoerders zijn bij de afweging rondom de sanering van wisselverwarmingsinstallaties door ProRail om inbreng gevraagd. ProRail heeft hiervoor een landelijke kaart gedeeld met de te saneren installaties. Vervoerders hebben in dat kader aandachtspunten en zorgen ingebracht, met name over mogelijke effecten op de flexibiliteit van de operatie. Deze reacties zijn meegewogen. Op basis hiervan zijn enkele wijzigingen in te saneren locaties doorgevoerd. Daarnaast is in brede zin door ProRail geconcludeerd dat de kosten van instandhouding van de betreffende installaties niet opwegen tegen de beperkte logistieke meerwaarde.

Vraag 6

Kunt u een grove inschatting maken van de verergering van de problemen op het spoor door dit besluit? Kunt u tevens een inschatting maken van de totale (maatschappelijke) kosten van de spoorproblemen deze winterdagen en van de (maatschappelijke) kosten van de verergering door het uitzetten van een deel van de wisselverwarmingen?

Antwoord 6

Bij dit soort winterse omstandigheden, waarvan de laatste vergelijkbare situatie in 2021 plaatsvond, is hinder niet te voorkomen. Ook niet met wisselverwarming. ProRail geeft aan dat ondanks de aanwezigheid van werkende wisselverwarmingsinstallaties ze merken dat (nu en in eerdere situaties) wissels door sneeuw of ijs toch kunnen blokkeren of installaties gaan storen tijdens hevige sneeuwval.

In de afweging binnen het BKN is vastgesteld dat de sanering een bescheiden impact heeft op de robuustheid van het netwerk. Wel geldt dat het systeem hierdoor minder reservecapaciteit heeft, waardoor bijvoorbeeld bij winters weer sneller kan worden besloten tot het inzetten van een landelijk uitgedunde dienstregeling (LUD). De maatschappelijke kosten van verstoringen door heftig winterweer zijn lastig te isoleren en toe te rekenen aan individuele maatregelen. Ze moeten worden gezien als onderdeel van de bredere maatschappelijke impact van uitzonderlijke weersomstandigheden.

Vraag 7

In hoeverre was mankracht een bottleneck in het oplossen van de storingen? Was er voldoende opgeleid reservepersoneel beschikbaar om storingen snel te verhelpen? Zo nee, bent u bereid om hier afspraken over te maken en daarvoor ook voldoende middelen beschikbaar te stellen?

Antwoord 7

De storingsploegen van ProRail en de betrokken aannemers hebben zich maximaal ingespannen om storingen zo snel mogelijk op te lossen. Die inspanning wordt door mij zeer gewaardeerd. Vooral ook omdat de inzetbaarheid van personeel werd bemoeilijkt door de weersomstandigheden, bijvoorbeeld doordat monteurs te maken kregen met slechte bereikbaarheid en verkeershinder terwijl ze op weg waren naar de storingen. Er was geen sprake van een structureel tekort aan opgeleid personeel, maar bij grootschalige en gelijktijdige verstoringen wordt de beschikbare capaciteit zwaar belast. Het structureel aanhouden van extra reservepersoneel dat slechts incidenteel nodig is, brengt aanzienlijke kosten met zich mee. Gezien het uitzonderlijke karakter van winters weer acht ik het niet doelmatig om hiervoor permanent extra capaciteit te organiseren. Wel worden ervaringen uit deze situatie betrokken bij de evaluaties door ProRail en NS.

Vraag 8

Op welke manier gaat u lessen trekken uit de grote problemen op het spoor en hoe deze (deels) voorkomen hadden kunnen worden, bijvoorbeeld als het gaat over de IT-problemen, de bereikbaarheid van de reisplanner en de keuze om al dan niet met een winterdienstregeling te rijden?

Antwoord 8

Na grote verstoringen voeren ProRail en NS standaard evaluaties uit. Deze situatie vormt daarop geen uitzondering. In deze evaluaties worden ook de werking van IT-systemen, de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van reisinformatie en de inzet van de landelijk uitgedunde dienstregeling meegenomen. De uitkomsten van deze evaluaties worden gebruikt om waar nodig verbetermaatregelen te treffen in de operatie en de voorbereiding op toekomstige situaties.

Vraag 9

Bent u het eens met de oproep van Rover om te zorgen voor eerlijke reisinformatie, in plaats van met steeds verschillende prognoses te komen die zo voor onduidelijkheid zorgen?² Bent u bereid om hier met de vervoerders afspraken over te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Ik herken het belang van duidelijke, betrouwbare en consistente reisinformatie. Reizigers en goederenvervoerders moeten ook bij verstoringen kunnen rekenen op heldere communicatie. De wijze waarop reisinformatie wordt verstrekt, maakt onderdeel uit van de evaluaties door NS en ProRail. Dit onderwerp zal worden geagendeerd in het overleg met betrokken partijen.

² Rover, 6 januari 2026, «Het spoor heeft meer herstelcapaciteit en eerlijke reisinfo nodig» – Rover

Vraag 10

Hoe reflecteert u op het besluit van diverse busvervoerders om de dienstregeling voor dagen of dagdelen plat te leggen? Acht u dat maatschappelijk acceptabel? Bent u het eens dat een basisdienstregeling moet blijven bestaan, ook als reizigers wordt afgeraden te reizen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Het besluit om (delen van) de busdienstregeling tijdelijk stil te leggen is in Nederland een gedecentraliseerde verantwoordelijkheid van de decentrale ov-autoriteiten en vervoerders. Zij maken deze afweging op basis van de lokale omstandigheden, waarbij de veiligheid van reizigers en personeel zwaar weegt. Bij extreme weersomstandigheden, zoals hevige sneeuwval en gladheid, kan het onverantwoord zijn om busvervoer in stand te houden. Het is aan de decentrale overheden en vervoerders om deze afweging te maken en hierover transparant te communiceren.

Vraag 11

Zou u deze vragen willen beantwoorden voorafgaand aan de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat?

Antwoord 11

Ja.