AH 487
2026Z20527

Antwoord van staatssecretaris Bertram (Infrastructuur en Waterstaat)
(ontvangen 28 oktober 2026)

Vraag 1:
Bent u bekend met het artikel ‘De buis tussen de rails was precies op maat gemaakt. Wat de sabotage op Prinsjesdag zegt over de veiligheid van het spoor’ en met de daarin beschreven sabotage van het spoor op Prinsjesdag? 1)

Antwoord op vraag 1:
Ja, ik ben hiermee bekend.

Vraag 2:
Welke economische en maatschappelijke schade is als gevolg van deze sabotage ontstaan, bijvoorbeeld door uitgevallen treinen, vertragingen van reizigers of de inzet van ProRail en andere organisaties? Kunt u hiervan een inschatting geven?

Antwoord op vraag 2:
NS heeft laten weten dat als gevolg van de 40 verstoringen in Midden- en Oost-Nederland naar schatting ruim 44.000 reizen niet zijn gemaakt, op basis van een vergelijking tussen de verwachte en gerealiseerde reizigersaantallen. Concreet betekent dit dat mensen niet of pas veel later op de plek van bestemming konden zijn met alle gevolgen van dien, maar ook dat de vervoerders inkomsten zijn misgelopen. De exacte economische en financiële impact van de verstoring op 15 september is niet vast te stellen.

Het aantal drukke treinen lag op de dag van de verstoring ongeveer twee keer zo hoog als gebruikelijk. De impact beperkte zich bovendien niet tot de dag van de verstoringen zelf. Door treinuitval en verstoorde materieelomloop ontstond ook in de dagen daarna extra drukte in de treinen.

Daarnaast zijn er kosten voor ProRail in de vorm van personele inzet en de kosten die gemaakt zijn om de verstoringen te verhelpen. Al met al kan er dus wel vastgesteld worden dat er sprake is van aanzienlijke economische en maatschappelijke schade en dat motiveert mij ongeacht de precieze hoogte om hier de volle aandacht aan te blijven geven.

Vraag 3:
Heeft u in beeld wat de potentiële economische en maatschappelijke schade zou zijn wanneer een vergelijkbare sabotageactie langer duurt, vaker voorkomt, of op grotere schaal plaatsvindt

Antwoord op vraag 3:
Hoewel potentiële schade moeilijk exact in te schatten is, staat het vast dat de omvang in sterke mate afhankelijk is van de schaal en tijdsduur. Ongeplande beperkingen op baanvakken leiden altijd tot vertragingen, omleidingen en treinuitval en daarmee tot een grote maatschappelijke en economische impact

op reizigers en vervoerders. Een robuust en goed verbonden spoor is essentieel voor onze veiligheid en onze maatschappij. Een dergelijke verstoring heeft dus altijd een grote impact.

Vraag 4:
Hoe beoordeelt u het feit dat op tientallen verschillende locaties vrijwel gelijktijdig sabotage kon plaatsvinden? Wat zegt dit volgens u over de weerbaarheid van het Nederlandse spoornetwerk?

Antwoord op vraag 4:
Vanwege het functioneren van het treinbeveiligingssysteem zijn de seinen op de getroffen baanvakken op rood gezet. Alleen bij Steenwijk reed een trein tegen materiaal in het spoor aan. Dit had gelukkig geen gevolgen omdat de trein al ‘met een aanwijzing’ en dus gematigde snelheid reed. Hoewel ik de hinder voor reizigers en verladers erg betreur, heeft het functioneren van het treinbeveiligingssysteem op tientallen verschillende locaties gelijktijdig ergere ongelukken kunnen voorkomen.

Het urgentiegevoel binnen de sector is hoog en deze acties onderstrepen nog maar eens dat het spoor kwetsbaar is, temeer omdat het onmogelijk is om 7.000 kilometer spoor volledig te beveiligen. Toch laat het functioneren van het treinbeveiligingssysteem ook de meerwaarde van preventieve maatregelen zien. We kunnen en moeten daarom gezamenlijk met de sector stappen zetten om de weerbaarheid van ons spoor te verhogen en de kans op een dergelijk grote verstoringen in de toekomst te verkleinen. Daarom zetten we in op preventie, absorptie en herstelvermogen, om de redundantie van ons spoornet te verhogen.

Vraag 5:
In hoeverre waren ProRail en andere betrokken partijen voorbereid op een scenario waarbij op grote schaal en op meerdere locaties tegelijkertijd sabotage plaatsvindt?

Antwoord op vraag 5:
ProRail beschikt over een professionele en getrainde crisisorganisatie, die dergelijke grote verstoringen goed kan afhandelen. Hoewel de impact groot was, is het wel mogelijk gebleken om de verstoringen relatief snel te verhelpen en de treindienst in het getroffen gebied te hervatten. Een snel herstelvermogen is een belangrijk onderdeel van weerbaar spoor. Alle betrokken partijen houden voorts in toenemende mate rekening mee dat dit soort scenario’s (vaker) kunnen voorkomen en bereiden zich hier dan ook op voor. Dit doen we onder andere door een actualisatie van crisisplannen en het vaker organiseren van gezamenlijke crisisoefeningen.

Vraag 6:
In het artikel wordt gewezen op de grote omvang van het Nederlandse spoornetwerk en de beperkte mogelijkheden om het gehele netwerk fysiek te bewaken. Welke mogelijkheden zijn er om kwetsbare delen van het spoor beter te beschermen tegen sabotage, en wat zouden deze maatregelen kosten?

Antwoord op vraag 6:

Conform de aanbevelingen van het OFL-rapport, wordt gekeken naar hoe we de sector beter gereed kunnen stellen in het opvangen van incidenten met grote impact. Het is hierbij van belang om gericht te investeren, zodat juist de meest kwetsbare en/of kritieke onderdelen van het spoorsysteem beschermd worden. Om gerichte preventieve maatregelen te kunnen nemen, werkt mijn ministerie samen met ProRail aan het in kaart brengen van (kritieke) assets en objecten, met als doel het beschermen van kwetsbare delen die cruciaal zijn voor de continuïteit van het spoorsysteem. Desalniettemin houden we er rekening mee dat uitval door moedwillige verstoring niet altijd te voorkomen is. Daarom zet ik ook sterk in op absorptie en herstelcapaciteit, zodat de operatie snel kan worden hervat indien verstoring niet te voorkomen is.

Het OFL-rapport 'Tijd om te handelen' bevat een calculatie van €600 miljoen voor een pakket aan maatregelen ten behoeve van het verhogen van maatschappelijke weerbaarheid en militaire mobiliteit. €250 miljoen hiervan is bedoeld voor weerbaarheidsverhogende maatregelen.

Daarnaast is de Kamer op 16 oktober geïnformeerd over de herprioritering en het perspectief Mobiliteits- en Deltafonds[1]. Door deze herprioritering is €197 mln. beschikbaar gekomen voor investeringen in weerbaarheidsmaatregelen spoor en TEN-T. Met behulp van deze middelen kunnen verdere stappen worden gezet met de aanbevelingen van het OFL-rapport.

Vraag 7:
De daders zijn bij de sabotage grotendeels buiten het bestaande cameratoezicht gebleven. Wat zegt dit volgens u over de effectiviteit van het huidige toezicht en welke mogelijkheden ziet u om sabotage sneller te signaleren?

Antwoord op vraag 7:
Het is onmogelijk om 7.000 kilometer spoor volledig af te sluiten. In lijn met het OFL-advies "Tijd om te handelen" wordt daarom gekeken naar slimme detectiemogelijkheden om kritieke plekken op de infrastructuur te beschermen.

Het inzetten van slimme camera's op risicolocaties is één van de mogelijkheden die in dit kader bekeken worden. Deze zijn bewezen effectief in het voorkomen van veiligheidsincidenten -zoals koperdiefstal of vandalisme- en helpen bij het opsporen van daders indien een dergelijk incident niet voorkomen kon worden. Deze aanpak kan uitgebreid worden naar locaties waar de hoogste risico's liggen op moedwillige verstoring van kritieke infrastructuur en daarmee bijdragen aan de verhoging van de weerbaarheid van de spoorsector.

De eerste ervaringen laten zien dat technologie kan helpen om veiligheidsrisico's sneller te signaleren, meldingen beter te beoordelen en beveiligingscapaciteit gerichter in te zetten. Sensoren, camera's en drones kunnen daarbij een waardevolle aanvulling zijn op de inzet van beveiligingsmedewerkers, bijvoorbeeld op grote of moeilijk te beveiligen terreinen. Komende periode zetten mijn ministerie en de sector zich in om meer ervaringen op te halen en om te bepalen welke middelen het beste aansluiten bij de praktijk en het dreigingsbeeld.

[1] Kamerstukken II vergaderjaar 2026-2027 2026Z22564

Zie verder ook het antwoord op vraag 6 voor de uitkomsten van de herprioritering op het Mobiliteits- en Deltafonds en de kansen die dit biedt.

Vraag 8:
ProRail heeft naar aanleiding van de sabotage onder andere gewezen op de mogelijke inzet van drones voor toezicht op het spoor. Hoe beoordeelt u deze mogelijkheid en welke andere maatregelen worden onderzocht om sabotage eerder te detecteren?

Antwoord op vraag 8:
ProRail inventariseert maatregelen om ongewenste bewegingen rondom het spoor eerder te detecteren. De inzet van (geautomatiseerde) drones is één van de maatregelen die onderzocht wordt om verdachte bewegingen op en rond het spoor beter te detecteren en daders van veiligheidsincidenten sneller op te sporen.
De eerste testervaringen van ProRail met de inzet van drones ten behoeve van het verhogen van de veiligheid van het spoor zijn positief. Ik blijft deze ontwikkeling dan ook met interesse volgen. In de tussentijd werkt de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan het inregelen van wet- en regelgeving om de inzet van drones als beveiligingsmaatregel mogelijk te maken.

Vraag 9:
Welke lessen trekt u uit de sabotage op Prinsjesdag voor de weerbaarheid van het Nederlandse spoor en tot welke concrete aanvullende maatregelen leiden deze lessen?

Antwoord op vraag 9:
Het moedwillig verstoren van het spoor is onacceptabel en daarom heeft het verhogen van de weerbaarheid van het spoor de volle aandacht van mij en ook van de spoorsector. De verstoring op Prinsjesdag onderstreept deze urgentie des te meer. Samen met de sector werk ik aan het treffen van fysieke maatregelen, het versterken van de crisisorganisatie en het versterken van de bewustwording. Daarbij helpt de nieuwe Wet weerbaarheid kritieke entiteiten waarin eisen worden gesteld voor het vergroten van herstelcapaciteit en weerbaarheid. De belangrijkste dreigingen en kwetsbaarheiden voor de spoorsector zijn via een sectorale risicobeoordeling in beeld gebracht. Na afronding van het (strafrechtelijke) onderzoek naar de moedwillige verstoringen zal ik bezien in hoeverre aanvullende maatregelen nodig zijn.

Vraag 10:
Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi van 13 oktober 2026?

Antwoord op vraag 10:
Dit is vanwege benodigde in- en externe afstemming helaas niet mogelijk gebleken.

1) Nrc.nl, 27 september 2026: De buis tussen de rails was precies op maat gemaakt. Wat zegt de sabotage op Prinsjesdag over de veiligheid van het spoor? - NRC