AH 553

2026Z18559

Antwoord van staatssecretaris Bertram (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 4 november 2026)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2026-2027, nr. 172

Vraag 1
Bent u op de hoogte van dit artikel en wat is uw reactie op het feit dat ProRail niet in staat blijkt het aantal grootschalige treinstoringen te beperken?[1]

Antwoord 1
Ja. Het is ontzettend vervelend voor reizigers en vervoerders dat er dit jaar, net als vorig jaar, veel impactvolle storingen zijn. De impactvolle storingen hebben verschillende oorzaken. De afgelopen jaren was er in ongeveer 45% van de gevallen sprake van een technische oorzaak en ongeveer 40% werd veroorzaakt door derden (personen, verkeer en dieren op het spoor). De overige 15% van de storingen hadden een weer- of procesoorzaak. Het ministerie heeft intensief contact met ProRail over deze ontwikkeling en de maatregelen die ProRail neemt om het aantal impactvolle storingen terug te dringen. Daarbij is bij de herprioritering van infrastructurele projecten 2 miljard euro extra vrijgemaakt voor onderhoud en vernieuwing van het spoor, wat mede bijdraagt aan het terugdringen van het aantal storingen.

Vraag 2
Hoe oordeelt u over het feit dat ProRail halverwege september kennelijk al verwacht dat het dit jaar en in 2027 de afgesproken prestatienorm niet zal halen? Vindt u het acceptabel dat een uitvoeringsorganisatie zich feitelijk bij voorbaat al neerlegt om niet aan de afgesproken norm? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2
Dat er een hoog aantal impactvolle storingen plaatsvindt op het spoor is heel vervelend voor reizigers en verladers. Op 1 september 2026 registreerde ProRail 391 impactvolle storingen. Daarmee wordt het zeer uitdagend om in 2026 onder de bodemwaarde van 520 storingen te blijven. ProRail legt zich niet bij voorbaat neer bij het niet halen van de afgesproken norm en werkt via meerdere verbetermaatregelen aan het terugdringen van het aantal storingen. De impact van de maatregelen is echter niet altijd direct merkbaar, voor sommige maatregelen kan het langer duren voordat ze effect sorteren. Ook zijn er ontwikkelingen waar ProRail moeilijker invloed op uit kan oefenen, zoals extremer weer.

Vraag 3

[1] Algemeen Dagblad, 10 september 2026, 'ProRail geeft het op: grens van 520 grote spoorstoringen opnieuw overschreden, ook in 2027' (ProRail geeft het op: grens van 520 grote spoorstoringen opnieuw overschreden, ook in 2027 | Nieuws | AD.nl).

Welke maatregelen bent u van plan te nemen om ervoor te zorgen dat ProRail in 2027 gewoon de afgesproken normen haalt?

Antwoord 3
In 2025 haalde ProRail de bodemwaarde voor impactvolle storingen niet. Dat was voor ProRail aanleiding om een diepgaande analyse uit te voeren en een intern verbeterprogramma met maatregelen te starten. Voorbeelden van maatregelen zijn het aanpakken van dunne plekken in de bovenleiding en het herstellen van de baanligging op bepaalde trajecten. Zie ook vraag 4. Bepaalde maatregelen leiden nu al tot een afname in het aantal impactvolle storingen, zoals het surveilleren op koperdiefstal hotspots. Voor andere maatregelen duurt het langer voor ze effect sorteren.

Het ministerie blijft met ProRail in gesprek over de voortgang op de maatregelen. Indien de prestaties voor het tweede jaar op een rij de bodemwaarde overschrijden, volgt in principe een boete. Daarnaast heeft dit kabinet in de herprioritering €30 miljoen vrijgemaakt voor suïcidepreventie op het spoor, dit draagt mede bij aan het terugdringen van het aantal impactvolle storingen veroorzaakt door derden. Verder is het ministerie voornemens, om bij het niet halen van de bodemwaarde, samen met ProRail een verbeterprogramma onder de concessie in te stellen om het aantal impactvolle storingen terug te dringen. Dit geeft het ministerie meer sturingsmogelijkheden in het terugdringen van het aantal impactvolle storingen.

Vraag 4
Wat is de uitkomst van de analyse die ProRail heeft uitgevoerd naar de oorzaken van de stijging van het aantal impactvolle storingen in 2025? Welke aanvullende maatregelen zijn daaruit voortgekomen en welk effect hebben deze gehad?

Antwoord 4
ProRail noemt verschillende factoren die bijdragen aan de toename in het aantal impactvolle storingen sinds 2020. Zo zorgen frequentieverhogingen dat bij een storing meer treinen worden geraakt, waardoor de kans op een impactvolle storing toeneemt. Daarnaast neemt het aantal bijna-aanrijdingen, door een toename in het aantal verwarde personen rondom het spoor, toe. Verder heeft ProRail last van het extreme weer, zowel van de extreem warme zomermaanden als het winterweer. Ook waren er verschillende externe incidenten die het treinverkeer ontregelden. Zo legden activisten op het spoor meermaals het treinverkeer stil. Onder andere bij Utrecht Centraal, Den Haag Centraal en meermaals op de Betuweroute. Aanvullend noemt ProRail de toename in aanrijtijd van monteurs, als gevolg van monteursschaarste, als een van de oorzaken van de toename van het aantal impactvolle storingen. Daarnaast wijst ProRail erop dat de imperfecte markt en de contract-systematiek voor klein onderhoud ertoe leiden dat het middellang onderhoud beperkt of niet wordt uitgevoerd waardoor het aantal techniekstoringen toeneemt. Hoewel het aantal werkzaamheden aan het spoor is toegenomen, lijkt het uitlopen van werkzaamheden beperkt invloed te hebben op de toename van impactvolle storingen door.

Om het aantal impactvolle storingen terug te dringen is ProRail gestart met een intern verbeterprogramma met een aantal maatregelen en een drietal werkstromen die bij moeten dragen aan fundamentele verbetering. Voorbeelden van maatregelen zijn: het voorkomen van breken in ES-lassen, het herstellen van subset wisselstellers, het aanpakken van dunne plekken in bovenleiding, het datagedreven surveilleren op koperdiefstal hotspots, het herstellen van de baanligging op bepaalde trajecten en het betrouwbaarder maken van het 1:29 wissel. Ook ziet ProRail potentie in het plaatsen van camera's op overwegen. Het plaatsen van camera's is onderdeel van overwegveiligheid en suïcidepreventie waarvoor recent door dit kabinet extra middelen zijn vrijgemaakt. De impact van de maatregelen is niet altijd direct merkbaar, voor sommige maatregelen kan het langer duren voordat ze effect sorteren.

ProRail verwacht met de maatregelen, die in samenwerking met de aannemers uitgevoerd worden, tot een reductie te komen van 67 impactvolle verstoringen over 2026. Dat is niet voldoende om in 2026 onder de afgesproken bodemwaarde te komen.

Vraag 5
Wanneer houdt voor u de fase van "analyseren en verbeteren" op en begint de fase waarin bestuurders daadwerkelijk worden afgerekend op slechte prestaties?

Antwoord 5
Het ministerie van IenW stuurt op de prestaties van ProRail via een aantal (in de beheerconcessie opgenomen) interventiemaatregelen. Bij het niet behalen van een bodemwaarde wordt in principe een boete opgelegd. Daarnaast kan er, als een prestatie langer onder druk staat, een verbeterprogramma onder de concessie ingesteld worden. Voor de prestaties rondom de impactvolle storingen geldt dat ProRail vorig jaar een boete opgelegd heeft gekregen. Naar aanleiding van de slechte prestaties over 2025 is ProRail met een intern verbeterprogramma gestart. Tegelijkertijd wordt meer dan 40% van de impactvolle storingen veroorzaakt door derden op of rond het spoor. Hoewel dit soort storingen moeilijker te beïnvloeden zijn door ProRail, heeft dit kabinet in de herprioritering €30 miljoen vrijgemaakt voor suïcidepreventie op het spoor. Dit draagt mede bij aan het terugdringen van het aantal impactvolle storingen veroorzaakt door derden.

Het ministerie velt een oordeel over de prestaties van ProRail op basis van de definitieve jaarcijfers. In het geval dat er een verbeterprogramma onder de concessie gestart wordt, bezien IenW en ProRail gezamenlijk hoe dit programma zodanig vormgegeven kan worden dat het optimaal bijdraagt aan het verbeteren van de prestaties.

Vraag 6
Kunt u aangeven hoeveel van de impactvolle storingen in 2026 het gevolg zijn geweest van respectievelijk technische gebreken, werkzaamheden of processen, weersomstandigheden en externe oorzaken? Kunt u daarbij ook aangeven hoe deze cijfers zich verhouden tot 2024 en 2025?

Antwoord 6
De prestaties op het gebied van impactvolle storingen en bijbehorende verdeling in categorieën is te vinden op www.prestaties.prorail.nl. Daar is de meest

actuele informatie te vinden. Op 14 september waren er 404 impactvolle storingen geregistreerd met de volgende verdeling: 183 techniek storingen (45%), 41 proces storingen (10%), 156 derden storingen (39%) en 24 weer storingen (6%). Zie de tabel hieronder voor een vergelijking met 2025 en 2024.

Oorzaak	2026 YTD	2025	2024
Techniek storingen	183 storingen - 45%	246 storingen - 42%	205 storingen - 40%
Derden storingen	156 storingen - 39%	258 storingen - 44%	212 storingen - 42%
Proces storingen	41 storingen - 10%	59 storingen - 10%	62 storingen - 12%
Weer storingen	24 storingen - 6%	23 storingen - 4%	28 storingen - 6%

Vraag 7
Welke consequenties verbindt u eraan wanneer ProRail in 2026 opnieuw boven de grens van 520 impactvolle storingen uitkomt? Bent u bereid verdergaande maatregelen te treffen wanneer blijkt dat de bestaande financiële sancties, zoals de boete voor de wanprestatie van vorig jaar, onvoldoende prikkel vormen om de prestaties daadwerkelijk te verbeteren?

Antwoord 7
Als ProRail de bodemwaarde voor de prestatie-indicator Impactvolle storingen voor 2026 voor het tweede jaar op rij de bodemwaarde overschrijdt, volgt zoals afgesproken in de beheerconcessie, in principe opnieuw een boete. Daarnaast is het ministerie voornemens om, zoals vermeld bij antwoord 3, samen met ProRail een verbeterprogramma onder de concessie in te stellen om het aantal impactvolle storingen terug te dringen. In dat geval bezien IenW en ProRail gezamenlijk hoe dit programma zodanig vormgegeven kan worden dat het optimaal bijdraagt aan het verbeteren van de prestaties.

Vraag 8
Deelt u de mening dat de waarde van een prestatienorm volkomen verwaarloosbaar is als een uitvoeringsinstantie halverwege het ene jaar voor de komende anderhalf jaar kan beslissen dat deze niet gehaald zal worden? Kunt u daarbij aangeven welke handvatten u nog heeft om ProRail wél te prikkelen deze norm te behalen?

Antwoord 8
Nee. Een prestatienorm heeft ook waarde als blijkt dat deze mogelijk niet gehaald kan worden. De afgesproken norm maakt inzichtelijk waar en hoe ProRail afwijkt en is een uitgangspunt om te monitoren en te handelen in het geval van afwijkingen.

ProRail heeft een intern verbeterprogramma ingericht en zet maatregelen in om het aantal impactvolle storingen terug te dringen. Als ProRail de bodemwaarde voor de prestatie-indicator Impactvolle storingen voor 2026 voor het tweede jaar op rij de bodemwaarde overschrijdt, volgt zoals afgesproken in de beheerconcessie, in principe opnieuw een boete. Gezien de verwachting dat de prestaties langdurig

onder druk staan, is IenW daarnaast voornemens bij het niet behalen van de bodemwaarde in 2026 een verbeterprogramma onder de concessie in te stellen, om zo nauwer betrokken te zijn bij de voortgang van het programma.

Vraag 9
Bent u van mening dat we inmiddels niet meer kunnen spreken van een incidentele overschrijding van de prestatienormen, maar dat we in Nederland in een spoorcrisis verkeren aangezien de betrouwbaarheid van de Nederlandse spoorinfrastructuur, tezamen met de prestaties van NS, consequent onder de norm lijken te vallen? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9
De prestaties op het spoor laten een gemengd beeld zien. Voor een tweede jaar op rij is er een toename in het aantal impactvolle storingen en lijkt de bodemwaarde niet gehaald te kunnen worden, zie ook de beantwoording op vraag 2. Tegelijkertijd presteren NS en ProRail goed op het gebied van reizigerspunctualiteit. Op de prestatie-indicatoren reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten op het hoofdrailnet (HRN) scoorden NS en ProRail in de eerste helft van 2026 boven de bodem- en streefwaarden. Ook wordt de Staat van de Infrastructuur beoordeeld met een ‘ruim voldoende’. Dit alles wijst erop dat er niet zonder meer gesproken kan worden van een algemene verslechtering van betrouwbaarheid van de spoorinfrastructuur.

Vraag 10
Hoe legt u aan een reiziger uit dat miljarden euro’s naar het spoor gaan, terwijl diezelfde reiziger nog altijd geconfronteerd wordt met honderden grote storingen per jaar?

Antwoord 10
Nederland heeft een van de drukst bereden spoornetwerken van Europa. Op steeds meer trajecten rijdt er elke 10 minuten een trein, waardoor reizigers ‘spoorboekloos’ kunnen reizen. De miljarden die de Staat investeert in de Nederlands spoorinfrastructuur zijn nodig om het intensief gebruikte spoorsysteem te onderhouden en te vernieuwen. De investeringen zijn noodzakelijk om het spoor beschikbaar en betrouwbaar te houden, maar kunnen nooit alle storingen voorkomen.

De prestaties laten een gemengd beeld zien, waarbij de prestatie-indicatoren reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten op het HRN in de eerste helft van 2026 boven de streefwaarden scoorden. Tegelijkertijd is het ontzettend vervelend dat reizigers en verladers geconfronteerd worden met veel impactvolle storingen. De inzet van IenW is daarom gericht op het instandhouden en het verbeteren van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het spoor.

Vraag 11
Kunt u toelichten in welke mate u verwacht dat preventief onderhoud het verschil gaat maken, hoe plausibel implementatie hiervan is én of dit haalbaar is in combinatie met het structurele tekort van 600 miljoen euro per jaar voor ProRail?

Antwoord 11

Met ProRail zijn afspraken gemaakt over het basiskwaliteitsniveau (BKN) Spoor. Daarbij en daarna is geen aanvraag gedaan voor een beleidsintensivering van het BKN Spoor voor het uitvoeren van preventief onderhoud. Het is onbekend in hoeverre preventief onderhoud een verschil gaat maken voor het aantal impactvolle storingen. Gelet op de prioritering en het perspectief binnen het Mobiliteitsfonds, ligt het vrijmaken van middelen voor een nog niet ingediende beleidsintensivering niet voor de hand.