Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

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

2945

Vragen van het lid **De Hoop** (PRO) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *storingen op het spoor* (ingezonden 13 juli 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 4 september 2026).

Vraag 1
Kunt u toelichten wat tot nu toe bekend is over de grote stroomstoring tussen Rotterdam en Zwijndrecht waardoor het treinverkeer op dit drukke traject ruim een week stilgelegen heeft?[1]

Antwoord 1
Op maandagochtend 29 juni ontstond er een storing in de stroomvoorziening ter hoogte van Rotterdam Stadion. Kort daarna bleek er een brand te zijn uitgebroken in een kabelgoot langs het spoor. In de kabelgoot liggen 299 kabels; hiervan bleek uiteindelijk circa tachtig procent door de brand beschadigd te zijn. Omdat deze kabels essentieel zijn voor de aansturing van seinen, wissels, telecom- en andere spoorgebonden systemen heeft ProRail direct het treinverkeer moeten staken. Als gevolg hiervan kon geen treinverkeer plaatsvinden tussen Rotterdam en de zuidzijde richting Barendrecht, Dordrecht, Kijfhoek en de HSL richting Breda.
Tijdens de herstelwerkzaamheden bleek de schade aanzienlijk groter en complexer dan aanvankelijk gedacht, waardoor de prognose een aantal keer moest worden bijgesteld. Door de brand waren kabellabels weggeschroeid, waardoor het een ingewikkelde klus was om de kabeleinden bij elkaar te zoeken. Ook de laswerkzaamheden waren zeer omvangrijk en complex. Pas toen alle systemen volledig hersteld en getest waren, kon het treinverkeer na ruim een week weer worden opgestart.

Vraag 2
Kunt u toelichten wat tot nu toe bekend is over de (vermoedelijke) oorzaak van de brand?

[1] NOS.nl, 7 juli 2026, «Treinen rijden weer bij Rotterdam, spoor na ruim een week hersteld» (https://nos.nl/artikel/2621992-treinen-rijden-weer-bij-rotterdam-spoor-na-ruim-een-week-hersteld)

ah-tk-20252026-2945
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Antwoord 2
Het onderzoek naar de oorzaak van de brand is nog niet afgerond. Daarom kan ProRail op dit moment geen definitieve oorzaak vaststellen. Op basis van de voorlopige onderzoeksresultaten lijkt de brand te zijn ontstaan door een defect aan een voedingskabel van de bovenleiding, waardoor kortsluiting is ontstaan. De kabelbreuk bevond zich onder een kabelgoot met 299 kabels, waarna de brand zich naar deze kabelgoot heeft uitgebreid en een groot aantal kabels is beschadigd.

Vraag 3
Kunt u uitsluiten dat achterstallig onderhoud heeft bijgedragen aan het verergeren van de gevolgen van de brand? Zo nee, welk achterstallig onderhoud heeft hierbij een rol gespeeld?

Antwoord 3
Het onderzoek naar de oorzaak van de brand is nog niet afgerond. Zodra het onderzoek naar de oorzaak van de brand is afgerond, kan er een definitieve conclusie getrokken worden.

Vraag 4
Wat is de reden dat, toen duidelijk was dat de storing langer zou gaan duren, geen pendeltreinen zijn ingezet tussen Rotterdam en Dordrecht over een van de sporen?

Antwoord 4
Tijdens het incident was geen sprake van een gedeeltelijke stremming, maar van een volledige uitval van de spoorinfrastructuur op het getroffen traject. Om de brand veilig te kunnen blussen, zijn de tractievoeding, het onderstation Rotterdam Zuid en de 23 kV-voedingskabels uitgeschakeld. Hierdoor vielen zowel de energievoorziening als de bediening van seinen en wissels uit en kon het spoor niet veilig worden bereden.
Vervolgens was het gehele gebied langdurig buitendienst gesteld ten behoeve van het veilig uit kunnen voeren van de herstelwerkzaamheden. Omdat er gedurende de herstelperiode geen veilig berijdbaar spoor beschikbaar was, was het niet mogelijk om op één van de sporen een pendeldienst tussen Rotterdam en Dordrecht te laten rijden. Gedurende de stremming zijn reizigers vervoerd met vervangende stop- en snelbussen.

Vraag 5
Klopt het dat de Eurostar naar Londen, anders dan die naar Parijs, niet is omgeleid via Utrecht-Breda? Wat was hiervan de reden en welke afwegingen zijn hierbij gemaakt?

Antwoord 5
Eurostar geeft aan dat het in de eerste fase van de verstoring niet mogelijk was om de Londendiensten om te leiden via Utrecht en Breda. Voor de internationale Londendiensten zijn specifieke veiligheids- en exploitatiegoedkeuringen vereist. Deze waren aan het begin van de verstoring nog niet beschikbaar voor de beoogde omleidingsroute. Nadat de benodigde goedkeuringen door ProRail en de betrokken veiligheidsautoriteiten waren verleend, kon de alternatieve route later in de week alsnog worden ingezet.

Vraag 6
Klopt het dat reizigers naar Londen niet actief gewezen zijn op de mogelijkheid van een vervangende trein op het traject Brussel-Londen, terwijl zij volgens de regels wel recht hadden om in Brussel in de trein naar Londen te stappen? Zo ja, waarom niet?

Antwoord 6
De rechten van treinreizigers bij verstoringen zijn vastgelegd in de Europese passagiersrechtenverordening (EU) 2021/782. Op grond van artikel 18 van deze verordening dient een vervoerder reizigers bij een gemiste aansluiting of annulering de keuze te bieden tussen terugbetaling van het ticket, voortzetting van de reis of vervoer via een alternatieve route naar de eindbestemming. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de naleving van deze verordening, en onderzoekt momenteel of reizigers door

Eurostar voldoende zijn geïnformeerd over eventuele alternatieven en of in dit geval aan de verplichtingen uit de verordening is voldaan.
Eurostar geeft aan gedurende de verstoring verschillende mogelijkheden te hebben aangeboden aan de getroffen reizigers, waaronder het omboeken naar een latere reisdatum, restitutie van het ticket, en waar operationeel mogelijk, een alternatieve reisroute.
Bij het informeren van reizigers heeft Eurostar rekening gehouden met de beschikbare capaciteit op stations, in treinen en bij de grens- en veiligheidscontroles. Door de uitval van de verbindingen van en naar Amsterdam en Rotterdam moesten enkele duizenden reizigers worden omgeboekt. Het actief verwijzen van alle reizigers naar één specifieke route had volgens Eurostar kunnen leiden tot overbelasting van stations en vervoersdiensten en daarmee tot verdere verstoringen.

Vraag 7
Klopt het dat reizigers niet geïnformeerd zijn, omdat de incheckbalie in Brussel niet toereikend was voor de extra passagiers die afkomstig waren uit Nederland? Zo ja, waarom is er dan niet voor gekozen om juist de Eurostar naar Londen wel te laten rijden via de omreisroute Utrecht-Breda?

Antwoord 7
Eurostar geeft aan dat ze in hun afwegingen in het informeren van reizigers rekening hebben gehouden met zowel de beschikbare capaciteit in treinen als met de capaciteit voor veiligheids-, grens-, en douanecontrole op de betrokken stations. Hoewel station Brussel-Zuid over aanzienlijke capaciteit beschikt om reizigers naar Londen te verwerken, is deze capaciteit niet onbeperkt. Tijdens de verstoring moest Eurostar rekening houden met grote aantallen extra reizigers die via alternatieve routes wilden reizen. Het geconcentreerd doorverwijzen van alle getroffen reizigers naar één station of één route zou het risico op congestie en verdere operationele knelpunten hebben vergroot.
Zoals bij vraag 5 omschreven, was het aan het begin van de week niet mogelijk om de Londendiensten om te leiden via Utrecht en Breda doordat de benodigde goedkeuringen nog niet waren gegeven. Nadat die goedkeuringen waren verleend, kon de alternatieve route alsnog worden ingezet.

Vraag 8
Wat is de reden dat reizigers tussen Nederland en Londen met hun Eurostarticket geen gebruik konden maken van de Eurocity Direct tussen Nederland en Brussel (en vice versa)? Deelt u de mening dat dit wel logisch zou zijn nu reizigers zoveel hinder ondervonden van de storing? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8
De Eurocity Direct wordt geëxploiteerd door NS en NMBS. Binnen de spoorsector bestaan afspraken die bedoeld zijn om reizigers bij verstoringen zo goed mogelijk in staat te stellen hun reis voort te zetten (zoals de Agreement on Journey Continuation (AJC) en de Hop on the Next Available Train (HOTNAT) afspraak tussen hogesnelheidstrein-maatschappijen). Dit betekent echter niet dat reizigers automatisch met een Eurostarticket gebruik kunnen maken van treinen van een andere vervoerder. Eurostar heeft toegelicht dat het direct na het ontstaan van de verstoring niet mogelijk was Eurostarreizigers structureel toe te laten op de Eurocity Direct. Op dat moment bestond onvoldoende inzicht in de beschikbare capaciteit op de treinverbindingen tussen Nederland en België en in het aantal reizigers dat hiervan gebruik zou willen maken. Het zonder voorafgaande afspraken toelaten van grote aantallen reizigers had kunnen leiden tot overvolle treinen en verdere hinder voor zowel Eurostar- als reguliere reizigers.
Naarmate meer duidelijkheid ontstond over de beschikbare capaciteit, hebben de betrokken vervoerders afspraken gemaakt over de toelating van Eurostarreizigers op de Eurocity Direct. Via de stationsorganisaties zijn reizigers vervolgens gecontroleerd naar deze treinen begeleid, zodat zij hun reis alsnog konden voortzetten.
Ik deel de opvatting dat het voor reizigers logischer en eenvoudiger is wanneer zij bij verstoringen hun reis met zo min mogelijk belemmeringen kunnen voortzetten. De Europese Commissie heeft onlangs het zogenoemde *Passenger Package* gepubliceerd, met daarin onder meer voorstellen tot

wijziging van de passagiersrechten voor treinreizigers. Deze voorstellen beogen de bescherming van reizigers gedurende de gehele reis te verbeteren. Het kabinet heeft zijn standpunt hierover onlangs met de Kamer gedeeld via een BNC-fiche[2] en staat positief tegenover voorstellen die de positie van reizigers bij verstoringen versterken.

Vraag 9
Bent u bereid om met de vervoerders, ProRail en de KMAR in gesprek te gaan over hoe in de toekomst bij een dergelijke verstoring de hinder voor reizigers naar Londen kan worden beperkt, juist omdat reizigers op deze route zo afhankelijk zijn van de grenscontroles en de incheckfaciliteit in Amsterdam nu een week ongebruikt is gebleven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9
Er vinden al gesprekken plaats om te kijken hoe hinder bij een dergelijke verstoring kan worden beperkt. Daarbij blijft gelden dat bij de internationale verbinding naar Londen rekening gehouden moet worden met de beschikbare capaciteit op stations, in treinen en bij de grens- en veiligheidscontroles. Voor reizigers naar Londen geldt bovendien dat alleen gebruik kan worden gemaakt van stations met de vereiste veiligheids-, douane- en grenscontrole-faciliteiten. Eurostar heeft nu de benodigde goedkeuringen voor de route via Utrecht en Breda, die omleiding is dus juridisch mogelijk. ProRail en vervoerders zijn in gesprek om te kijken hoe een omleiding er praktisch gezien uit zou zien, aangezien dat ook gevolgen heeft voor de binnenlandse treindienst.

Vraag 10
Wat zegt het feit dat door een brand langs het spoor een belangrijk traject zo lang buiten dienst gesteld moest worden over de weerbaarheid en robuustheid van het Nederlandse spoor?

Antwoord 10
Hoewel het Nederlandse spoor behoort tot de veiligste en meest betrouwbare spoorsystemen ter wereld, laat dit incident zien dat uitval van een relatief klein onderdeel van de spoorinfrastructuur op een strategische locatie grote maatschappelijke gevolgen kan hebben voor reizigers, goederenvervoerders en de bereikbaarheid van Nederland. Het versterken van de weerbaarheid en robuustheid van het spoorsysteem kan helpen om het spoor minder kwetsbaar te maken en de impact van verstoringen te verkleinen. Daarbij is het van belang te benadrukken dat investeringen in weerbaarheid niet betekenen dat technische incidenten, zoals kortsluiting, kunnen worden voorkomen. Wel kunnen dergelijke investeringen de kans op verstoringen verkleinen, de impact ervan beperken en bijdragen aan sneller herstel.

Vraag 11
Deelt u de zorgen over de kwetsbaarheid van de spoorinfrastructuur? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is er volgens u extra nodig om de spoorinfrastructuur weerbaarder te maken tegen dit soort grote storingen?

Antwoord 11
Ja, het kabinet deelt de zorgen en wil het spoorsysteem minder kwetsbaar maken. Het versterken van de weerbaarheid van onze infrastructuur is in de beleidsbrief van IenW als één van de prioriteiten benoemd. Het belang van de spoorsector wordt onder meer onderstreept door haar aanwijzing onder de aanstaande Wet Weerbaarheid Kritieke Entiteiten (Wwke). Deze wet is gericht op het verhogen van de weerbaarheid van entiteiten in essentiële sectoren, waaronder de spoorsector. Bij het invullen van deze verplichtingen neemt het Kabinet, in samenwerking met de spoorsector, ook de aanbevelingen uit het rapport van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL)[3] mee. Zo heeft ProRail de belangrijkste kwetsbaarheden geïnventariseerd en geprioriteerd en

---

[2] Zie ook: Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie | Tweede Kamer der Staten-Generaal

[3] Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL), *Tijd om te handelen – De weerbaarheidsopgave van het Nederlandse spoor*.

werkt samen met IenW, Defensie en veiligheidspartners aan een risicogestuurde aanpak.
Ook is het van belang te benadrukken dat investeringen in weerbaarheid niet betekenen dat technische incidenten, zoals kortsluiting, kunnen worden voorkomen. Wel kunnen dergelijke investeringen de kans op verstoringen verkleinen, de impact ervan beperken en bijdragen aan sneller herstel. Het OFL-rapport roept op om aan te slag te gaan met een startpakket van minimaal € 600 miljoen aan investeringen, waarvan € 250 miljoen is bedoeld voor maatregelen die gericht zijn op het verhogen van de weerbaarheid van het spoor. Het Kabinet betrekt deze financiële opgave in het lopende traject van prioritering binnen het Mobiliteitsfonds.

Vraag 12
Kunt u schetsen welke concrete maatregelen er volgens u noodzakelijk zijn om te voorkomen dat als gevolg van bijvoorbeeld een bermbrand, kortsluiting of anderszins relatief kleine verstoring in de nabije toekomst opnieuw een belangrijk baanvak langdurig gestremd is?

Antwoord 12
Op dit moment kan nog geen conclusie getrokken worden over specifieke maatregelen. De technische oorzaak wordt nog verder onderzocht en ProRail zal een analyse doen om te kijken op welke andere plekken risico is op een grote verstoring door een relatief kleine oorzaak. Op basis van dit onderzoek kunnen we een conclusie trekken over eventuele passende maatregelen.

Vraag 13
Deelt u de mening dat het van groot belang is voor de weerbaarheid van de Nederlandse spoorinfra dat de aanbevelingen uit het rapport van dhr. Van der Maat spoedig moeten worden opgevolgd? En welke concrete maatregelen worden nu al genomen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u een tijdpad geven voor de uitvoering van de aanbevelingen uit dit rapport?

Antwoord 13
Ja, het Kabinet onderschrijft een spoedige opvolging van het OFL-rapport. Waar mogelijk zijn de aanbevelingen van het rapport, in samenwerking met de spoorsector, al in gang gezet. Zo wordt er reeds gewerkt aan een weerbaarheidsstrategie met ProRail waarin het ambitieniveau wordt bepaald en de priortering wordt uitgewerkt.
Tegelijkertijd vraagt de volledige uitvoering van de aanbevelingen om een heroriëntatie op de inrichting van het Nederlandse spoor. Het spoorsysteem is nu ingericht op efficiëntie, betrouwbaarheid en kosteneffectief beheer. Daarmee beschikt Nederland over één van de best presterende spoorstelsels ter wereld, en kent het kwetsbaarheden in de redundantie. Echter, het structureel verhogen van de weerbaarheid vraagt om een andere manier van kijken naar deze inrichting. Dit kan niet van de ene op de andere dag worden gerealiseerd.

Vraag 14
Kunt u schetsen wat de potentiële gevolgen en maatschappelijke kosten zijn, wanneer er onvoldoende wordt geïnvesteerd in de weerbaarheid en robuustheid van het Nederlandse spoor?

Antwoord 14
Het spoorsysteem vormt de ruggengraat van de dagelijkse mobiliteit van mensen en goederen. Dit belang wordt onder andere onderstreept door de aanwijzing van de spoorsector onder de aanstaande Wet Weerbaarheid Kritieke Entiteiten (Wwke). Het huidige basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor biedt continuïteit onder normale omstandigheden maar onvoldoende garantie voor robuustheid bij verhoogde dreigingsniveaus.
Onvoldoende investeringen in de weerbaarheid en robuustheid van het Nederlandse spoor vergroten het risico dat verstoringen een grotere maatschappelijke impact hebben en dat herstel van de dienstverlening meer tijd vergt. Dat betekent niet noodzakelijkerwijs dat storingen vaker optreden, maar wel dat de gevolgen van storingen op kritieke locaties groter kunnen zijn. Dergelijke verstoringen kunnen niet alleen de mobiliteit van mensen en goederen, maar ook de militaire mobiliteit en de Nederlandse economie

schaden. Tegelijkertijd is het van belang te benadrukken dat investeringen in weerbaarheid en robuustheid niet betekenen dat technische incidenten, zoals kortsluiting, kunnen worden voorkomen.

Vraag 15
Kunt u schetsen welke personele en materiële problemen er in de spoorsector zijn waardoor onderhoud en herstel langer duren dan wenselijk? Kunt u hierbij specifiek ingaan op het tegengaan van verdere personeelstekorten (bij aannemers) en op tekorten aan noodzakelijk materieel? Deelt u de mening dat het goed zou zijn als er meer cruciale onderdelen in voorraad worden gebracht, zodat bij een verstoring leveringsproblemen zoveel mogelijk worden beperkt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15
De spoorsector heeft op dit moment beperkt last van personele en materiele problemen, maar voorziet wel dat het een groter probleem wordt in de komende jaren. Volgens ProRail krijgt de sector de komende jaren te maken met een aanzienlijke uitstroom van technisch personeel, waarbij er ook specialistische capaciteit verdwijnt. Voor ProRail is de beschikbaarheid van personeel daarom een belangrijk aandachtspunt. ProRail werkt samen met marktpartijen aan verschillende initiatieven om de spoorsector aantrekkelijk te houden en voldoende vakmensen beschikbaar te houden voor de groeiende vervangings- en vernieuwingsopgave. In het Masterplan 2028–2032 van ProRail valt meer te lezen over de aanpak.
Naast personeel vraagt ook de beschikbaarheid van kritieke onderdelen en materialen aandacht. Uit de eerste uitkomsten van de evaluatie van dit incident lijkt de beschikbaarheid van specifieke onderdelen een mogelijke invloed te hebben op de snelheid van herstel. Dit moet echter nader worden onderzocht, daarom betrekt ProRail dit punt in de verdere evaluatie en opvolging van de aanbevelingen.

Vraag 16
Kunt u toezeggen dat de benodigde middelen om het Basis Kwaliteitsniveau Spoor goed uit te kunnen voeren beschikbaar zijn voor ProRail? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16
Met de vaststelling van het BKN spoor eind 2024 zijn de instandhoudingsbehoefte en de beschikbare middelen op het Mobiliteitsfonds in balans gebracht. De benodigde middelen om het BKN spoor meerjarig goed uit te voeren zijn daarmee beschikbaar voor ProRail en staan apart gereserveerd voor instandhouding van het spoor op artikelonderdeel 13.02 van het Mobiliteitsfonds. In de periode sinds de vaststelling van het BKN spoor hebben zich ontwikkelingen voorgedaan waar eind 2024 nog geen rekening mee kon worden gehouden. Onder vraag 17 ga ik hier nader op in.

Vraag 17
Kunt u toezeggen dat de indexatie van de bedragen die ProRail ontvangt voldoende zijn om de stijgende kosten van het onderhoud te ondervangen? Zo nee, hoe garandeert u dan dat het noodzakelijke onderhoud kan worden uitgevoerd?

Antwoord 17
Voor het BKN van het spoor is het tekort € 3,1 mld. in de periode 2026–2040, waarvan € 2,1 mld. samenhangt met indexatiespanning. Het besluit om de prijscompensatie over 2026 slechts gedeeltelijk uit te keren vergroot deze spanning. Daarnaast wordt de indexatiespanning beïnvloed door de feitelijke prijsontwikkelingen in de spoormarkt. Voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing is afgesproken dat het indexatieverschil wordt betrokken bij de jaarlijkse voorjaarsbesluitvorming, zodat schommelingen in loon- en prijsontwikkelingen geleidelijk worden opvangen en niet in één keer voor de hele looptijd van het Mobiliteitsfonds. Bovendien wordt hiermee mogelijke over- en ondercompensatie zo veel mogelijk voorkomen omdat rekening gehouden kan worden met de jaarlijkse ontwikkeling van lonen en prijzen in de markt. Als bij de voorjaarsbesluitvorming middelen voor indexatie voor het komende jaar worden toegekend, kunnen de instandhoudingswerkzaam-

heden worden uitgevoerd. Als dit niet gebeurt dan kan dit leiden tot een oplopende druk op de instandhoudingsopgave. Het dekkingsvraagstuk van de instandhoudingsopgave dat exclusief indexatiespanning bestaat is onderdeel van de nu lopende herprioritering, waarin nog keuzes moeten worden gemaakt.

Vraag 18
Deelt u de mening dat het nu uitstellen van noodzakelijk onderhoud en noodzakelijke investeringen op de langere termijn meer kosten met zich mee zal brengen? Zo nee, waarom niet en, zo ja, hoe borgt u dan de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het spoor nu en in de toekomst?

Antwoord 18
Uitstel van onderhoud verhoogt de kosten op de langere termijn.
Het BKN spoor is in het leven geroepen om een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur vanaf 2026 te bewerkstelligen. Het BKN Spoor is haalbaar en maakbaar is en zorgt dat een constructief veilig en betrouwbaar spoornetwerk onverminderd wordt geborgd.

Vraag 19
Is de rijksbrede taakstelling ook van invloed op ProRail? Zo ja, wat zijn de precieze financiële gevolgen voor ProRail? En welke gevolgen heeft de taakstelling voor het noodzakelijke onderhoud en voor het Basis Kwaliteitsniveau Spoor?

Antwoord 19
De rijksbrede taakstelling uit het coalitieakkoord «Aan de Slag. Bouwen voor een beter Nederland» is, net als bij het kerndepartement IenW en RWS, van invloed op ProRail. Over de financiële gevolgen van de taakstelling voor ProRail wordt u in de Ontwerpbegroting 2027 geïnformeerd. Deze taakstelling staat niet op zichzelf maar valt samen met de opgave rondom prijsontwikkelingen, de vervangingsopgave en de inzet van ProRail om het BKN Spoor te realiseren. ProRail is door IenW gevraagd om voor het eind van 2026 een voorstel voor de inpassing van de taakstelling en mogelijke gevolgen gereed te hebben.

Vraag 20
Kunt u uitsluiten dat een taakstelling gevolgen heeft voor de robuustheid en weerbaarheid van het spoor?

Antwoord 20
ProRail heeft aangegeven dat de taakstelling gevolgen heeft voor de organisatiekracht die nodig is om het spoor robuust en weerbaar te houden. ProRail is door IenW gevraagd om voor het eind van 2026 een voorstel voor de inpassing van de taakstelling en de mogelijke gevolgen daarvan gereed te hebben. Ik wacht dat voorstel af.

Vraag 21
Kunt u voorgaande vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 21
Ja.