

29 665 Evaluatie Schipholbeleid
29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan
31 305 Mobiliteitsbeleid
Nr. 586 Brief van de minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 januari 2026

Hierbij stuur ik u mede namens de minister van Financiën en de staatssecretaris van IenW een brief over de situatie op Schiphol vorige week en de andere winterperikelen conform het verzoek van lid Heutink (PVV) van 13 januari. In deze brief wordt ingegaan op de modaliteiten luchtvaart, spoor en weg en op de rol van de minister van Financiën als aandeelhouder.

Luchthaven

Het voor Nederland uitzonderlijke winterweer zorgde vorige week voor veel annuleringen en vertragingen op Schiphol. Dat is niet goed voor de luchthaven, niet goed voor de luchtvaartmaatschappijen, maar bovenal heel erg vervelend voor alle gestrande reizigers. Het wachten op vluchten en het missen van vluchten en bagage was frustrerend voor tienduizenden passagiers en leverde internationaal geen fraai plaatje op. Het is in ieders belang dat dergelijke situaties in de toekomst zo veel mogelijk voorkomen worden.

In de verantwoordelijkheidsverdeling is Schiphol op grond van de Wet Luchtvaart verplicht om voorzieningen te treffen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van vluchten en daarmee samenhangend het personen- en goederenvervoer. Voor de passagiersstromen zijn Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen samen verantwoordelijk. De verantwoordelijkheid voor de operatie ligt bij de sectorpartijen op Schiphol. Vanuit het ministerie van IenW is meerdere keren contact geweest met de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen over de ontstane situatie. Op basis van die contacten is de overtuiging dat Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen alles op alles hebben gezet om de problemen op te lossen. Dat neemt niet weg dat de situatie heel vervelend was voor alle gestrande reizigers. Ik heb de luchtvaartmaatschappijen opgeroepen om onkosten te vergoeden in lijn met de regels die hiervoor zijn en daar vaart mee te maken.

Het is duidelijk dat er lessen getrokken moeten worden. Schiphol en KLM hebben al snel aangegeven dat de communicatie tijdens het winterweer beter had gemoeten en dat zij de gebeurtenissen gaan evalueren. Beide partijen hebben mij gisteren een brief gestuurd waarin zij aangeven een gezamenlijke onafhankelijke externe evaluatie uit te laten voeren (zie bijgevoegd). De evaluatie is er op gericht inzicht te krijgen in hoeverre de relevante operationele en communicatie processen hebben gefunctioneerd onder de winterse omstandigheden en waar eventuele verbeter- en aandachtspunten liggen. Denk hierbij aan de benodigde, beschikbare en ingezette capaciteit van banen en platforms en de de-icing van vliegtuigen, en de communicatie richting de reizigers. Schiphol en KLM verwachten eind maart de gezamenlijke conclusies en aanbevelingen uit de evaluatie te kunnen delen. De Kamer zal over de uitkomsten van de evaluatie worden geïnformeerd. .

Spoor

Ook op het spoor heeft het extreme winterweer een grote impact gehad. Voor zowel reizigers als goederenvervoerders is het bijzonder vervelend wanneer zij geconfronteerd worden 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 impact voor reizigers en goederenvervoerders te beperken. Desondanks zijn storingen tijdens uitzonderlijke weersomstandigheden niet altijd te voorkomen.

In Nederland komen grootschalige verstoringen door extreem winterweer relatief weinig voor, gemiddeld eens per vijf jaar en doorgaans gedurende een beperkt aantal dagen. In landen waar langdurige en zware winters structureel voorkomen, zoals Zwitserland, zijn aanvullende en structurele maatregelen getroffen. Deze maatregelen brengen aanzienlijke kosten met zich mee. Extra investeringen specifiek gericht op het voorkomen van verstoringen door winterweer wegen daarbij in Nederland niet op tegen de baten.

Na grote verstoringen voeren ProRail en NS standaard evaluaties uit. Deze situatie vormt daarop geen uitzondering. De bevindingen uit deze evaluaties worden gebruikt om waar nodig verbeteringen door te voeren in de operatie en de voorbereiding op toekomstige

situaties. Het ministerie van IenW staat hierover nauw in contact met ProRail en NS.

Weg

Vanaf oudejaarsdag is door het KNMI meerdere keren code oranje afgegeven. De eerste dagen leidde het weer tot flinke files (700 km) in de ochtendspits. Daarna hebben weggebruikers goed rekening gehouden met het weer, waardoor de situatie op de weg beheersbaar bleef.

Wel heeft Rijkswaterstaat veel werk gehad aan het veilig en berijdbaar/bevaarbaar houden van het hoofd(vaar)wegennet. Op vrijdag 9 januari heeft storm Goretti voor veel sneeuw gezorgd in het noorden van het land. Dat leidde (in combinatie met een gestrande vrachtwagen) tot stremming op de N33, die tussen Zuidbroek en Appingedam was afgesloten. Er is preventief een ijsbreker ingezet op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, onder andere bij Lemmer en Grou. Deze inzet was nodig omdat de wind zou draaien en ijs vanuit de meren richting de vaarwegen kon komen. Zondagnacht trad gladheid door ijzel op, die ook weer tot diverse incidenten, o.a. geschaarde vrachtwagens en een gekantelde strooiwagen leidden. In de loop van maandag 12 januari was de hinder voorbij.

Rijkswaterstaat is het gladheidseizoen gestart met een strategische zoutvoorraad van 250 miljoen kilogram. Winterse dagen als deze uit het verleden heeft Rijkswaterstaat geleerd het seizoen te starten met een ruime voorraad. Er is tot nu toe ongeveer 135 miljoen kilogram strooizout gebruikt. Onze zoutvoorraad is nodig om het rijkswegennet veilig en begaanbaar te houden, zeker bij aanhoudende en landelijke gladheid.

Momenteel wordt er geïnventariseerd op welke plaatsen vorstschade (vooral gaten in de weg) aan de rijkswegen is ontstaan die voor gevaarlijke situaties kunnen zorgen. Rijkswaterstaat zet bij vorstschade in op snelle maatregelen om de hinder voor de weggebruiker te beperken. De vorstschade die later definitief wordt gerepareerd wordt meegenomen in de reguliere onderhoudswerkzaamheden.

Aandeelhoudersrol

Als aandeelhouder van KLM, Schiphol en NS staat de minister van Financiën op dit onderwerp op afstand: operationele aansturing en crisismanagement op luchthaven Schiphol en op het spoor zijn primair de verantwoordelijkheid van het bestuur van de deelnemingen. De beleidsmatige verantwoordelijkheid voor de genoemde modaliteiten ligt bij het ministerie van IenW.

Tot slot

Er is in alle modaliteiten door veel verschillende mensen hard gewerkt om het land begaanbaar en bereikbaar te houden gedurende het uitzonderlijke winterweer. Het is op z'n plaats grote dank uit te spreken aan iedereen die zich hiervoor heeft ingezet.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman