29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1309 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 2026

Via deze brief wordt de Kamer op de hoogte gebracht van de prestaties van ProRail en NS en andere relevante ontwikkelingen op en rondom het spoor in de eerste helft van 2026. De halfjaarrapportages van ProRail en NS zijn meegezonden met deze brief. Conform de concessieafspraken delen NS en ProRail via de halfjaarverantwoording hun beeld over de operationele prestaties en de uitvoering van het huidige beheer- (ProRail) en vervoerplan (NS). Verder gaat deze brief in op aansprakelijkheidskwesties op de HSL, sociale veiligheid en de Audit aanpassing bodem- en streefwaarden van verschillende prestatie-indicatoren van NS.

Prestaties NS en ProRail

In de vervoer- en beheerconcessie zijn prestatie-indicatoren vastgelegd waarmee de prestaties van NS en ProRail gemonitord worden. Dit zorgt ervoor dat IenW effectief kan sturen op een goed spoorproduct voor reizigers, verladers en vervoerders. De score op de prestatie-indicatoren wordt beoordeeld aan de hand van vastgestelde bodemwaarden. NS en ProRail hebben twee gezamenlijke prestatie-indicatoren met betrekking tot reizigerspunctualiteit, namelijk *reizigerspunctualiteit 3 minuten op het hoofdrailnet (HRN)* en *reizigerspunctualiteit 10 minuten op het HRN*. In de eerste helft van 2026 scoorden NS en ProRail respectievelijk 86,3% en 95,3%. Dit zijn mooie resultaten. De scores lagen dan ook boven de bodemwaarden van respectievelijk 84,4% en 94,5% en boven de streefwaarden van respectievelijk 86,0% en 95,1%.

Het begin van 2026 kende een moeizame start door het extreme winterweer en infrastructuurproblemen rondom Duivendrecht. Het is goed om te zien dat de maatregelen van het verbeterprogramma 'Betrouwbaar Beter’ en de robuuste dienstregeling 2026 blijvende effecten laten zien en de punctualiteitscijfers goed zijn.

Halfjaarrapportage ProRail

Prestaties ProRail

ProRail rapporteert in de halfjaarverantwoordingen naast de twee gezamenlijke prestatie-indicatoren ook over twee ProRail-specifieke prestatie-indicatoren. Dit zijn de prestatie-indicatoren *betrouwbaarheid regionale series* en *impactvolle storingen.*

Prestatie-indicator	Bodemwaarde	Streefwaarde	Realisatie eerste halfjaar 2026	Prognose 2026
Betrouwbaarheid regionale series	90,7%	93,7%	90,4%	90,3%
Impactvolle storingen	520	450	316	572

De prestatie-indicator *betrouwbaarheid regionale series* scoorde in het eerste halfjaar van 2026 90,4%. Dat ligt onder de bodemwaarde van 90,7% en ProRail verwacht in 2026 niet boven de bodemwaarde uit te komen. Dit komt mede doordat prestaties in de herfst- en wintermaanden over het algemeen slechter

zijn dan in de lente en zomer. De jaarprognose ligt op 90,3%. ProRail wijst naar de extreme weersomstandigheden (zowel de sneeuw in januari als de uitzonderlijke warmte in de zomer), structurele verstoringen zoals de TSB's bij Hardegarijp en Sliedrecht Baanhoek en problemen bij de Maaslijn als oorzaak voor het mogelijk niet behalen van de KPI. Ook de Drielandentrein speelt een belangrijke rol bij deze KPI. De Drielandentrein is begin maart weer gaan rijden, maar importvertragingen uit Duitsland en de beperkte beschikbaarheid van materieel en personeel zorgt hier voor veel uitval. ProRail heeft een analyse gedaan waaruit enkele verbeteringen rond de dienstregeling zijn voortgekomen. ProRail implementeert deze in de loop van het jaar opdat zoveel mogelijk van de effecten van bovenstaande oorzaken worden gecompenseerd.

Het aantal *impactvolle storingen* staat voor het eerste halfjaar op 316. Op basis van deze cijfers concludeert ProRail dat zij bijna zeker boven de bodemwaarde van 520 uit zullen stijgen en de prestatie-indicator dus niet zullen halen. In 2025 werd de bodemwaarde ook niet gehaald en kreeg ProRail een boete opgelegd van € 2,75 miljoen euro.[1] IenW besluit samen met de consumentenorganisaties over de besteding van de boete.

Bij deze prestatie-indicator wordt de impact van extreme weersomstandigheden gevoeld. Van februari tot en met april was de ontwikkeling van het aantal impactvolle storingen positief, maar in de andere maanden zagen we een ander beeld. In januari kwam dat door het winterweer en in mei en juni juist door de warmte. Dit laat zien dat klimaatverandering en het extremere weer dat daaruit voortkomt veel impact heeft op het spoor, de reizigers en de prestaties van ProRail. Verder 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. Ook vond bij Valburg (juli) een aanrijding plaats op een niet actief beveiligde overweg (NABO).

Naast extreem weer en externe incidenten zijn er ook een hoop andere oorzaken te identificeren. ProRail heeft die oorzaken in kaart gebracht en op basis daarvan een verbetermaatregelen geïdentificeerd. Die zijn ondergebracht in het ProRail interne verbeterprogramma reductie impactvolle storingen dat ook in 2026 prioriteit krijgt. Er is onder andere gewerkt aan de baanliggingsproblematiek tussen Amsterdam en Utrecht en de dunne plekken in de bovenleiding. Andere maatregelen hebben een langere doorlooptijd en ook komende periode zal er dus nog hard gewerkt worden om het tij te keren.

In de kamerbrief bij de Staat van de Infrastructuur 2025 is de kamer geïnformeerd over de moeite die ProRail heeft om prestaties stabiel te houden.[2] Ontwikkelingen zoals klimaatverandering of nieuwe wetgeving hebben invloed op de opgave en ProRail merkt dat het een steeds grotere inspanning vraagt om goed te presteren. Ik heb ProRail gevraagd haar uiterste best te doen om de prestatieafspraken te behalen. Indien de prestaties voor *impactvolle storingen* het tweede jaar op een rij de bodemwaarde overschrijden, is het ministerie voornemens om samen met ProRail een verbeterprogramma onder de concessie in te stellen voor het terugdringen van de impactvolle storingen. Dit geeft het ministerie meer sturingsmogelijkheden en zorgt ervoor dat het ministerie nauwer

---

[1] Kamerstukken 29984, nr. 1285
[2] Kamerbrief Staat van de infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail 2025, 16 oktober 2026 (Kamerstuk 37020 A, nr. 12)

betrokken is bij de voortgang van de verbetermaatregelen. 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.

Algemeen
ProRail staat in de halfjaarrapportage onder andere stil bij de realisatie van het projectenportfolio, die voor 2026 op koers ligt. De productie wordt naar verwachting conform planning gerealiseerd. In januari is ProRail ook begonnen met de eerste werkzaamheden aan de infrastructuur van ERTMS Noordelijke lijnen. Dit is het eerste baanvak waarop ERTMS getest en beproefd zal worden.

ProRail meldt in de rapportage ook aan de slag te gaan met de Europese capaciteitsverordening die in juni in werking trad. De Kamer is op 2 juni 2026 per brief geïnformeerd over de nieuwe Europese verordening en de Nederlandse implementatie ervan (Kamerstuk 29984, nr. 1288). ProRail is gestart met de voorbereidingen van de implementatie van het nieuwe verdeelsysteem TimeTabling Solution (TTS), de opvolger van het huidige verdeelsysteem, Donna. Gelet op de omvang van het ICT-project zal de vervanging van Donna door IenW als project worden aangestuurd, dit naar analogie van de sturing bij MIRT-projecten. In de tweede helft van het jaar volgt er formele besluitvorming over de start van het project. Het kabinet onderschrijft de toepassing van Timetable Redesign (TTR) principes en de digitalisering en automatisering van processen ter verbetering van de spoorcapaciteitsverdeling.

Evaluatie winterweer
In de periode van 3 tot en met 12 januari 2026 zorgde hevige sneeuwval, ijzel en vorst voor verstoringen op het spoor, met name door wisselstoringen en ijsafzetting. Helaas zorgden deze storingen voor veel overlast, zo konden er op 5 januari geen treinen rijden in de regio Amsterdam. De overschakeling naar de winterdienstregeling kwam op 6 januari later op gang door een IT-storing bij NS.

Zoals altijd na grote storingen, is ProRail, samen met betrokken vervoerders, in februari gestart met een evaluatie. In die evaluatie is er gekeken naar de belangrijkste knelpunten en zijn er verbetermaatregelen geformuleerd. De maatregelen zijn verdeeld over vier domeinen: infrastructuur, logistiek, operationele uitvoering en besluitvorming, en crisismanagement. De evaluatie is in juli afgerond en alle maatregelen zijn toegewezen en gepland[3]. Een deel van de maatregelen wordt voor komende winter al gerealiseerd. Zo wordt de wisselverwarming voor de belangrijkste routes in de Rotterdamse haven op orde gebracht en zijn er verbeteringen gedaan in het besluitvormingsproces in dit soort crisissituaties. Er zijn daarnaast ook maatregelen die een langere aanlooptijd hebben en vanaf 2027 gerealiseerd worden.

Brand in kabelgoot bij Rotterdam Stadion
In de periode van 29 juni tot 6 juli lag het treinverkeer ten zuiden van Rotterdam stil door een brand in een kabelgoot. De Kamer is hierover geïnformeerd in de beantwoording van Kamervragen op 4 september jl.[4] De brand werd veroorzaakt door kortsluiting in de voedingskabel van de bovenleiding die door een knik beschadigd was geraakt. In de kabelgoot lagen 299 kabels; hiervan bleek uiteindelijk ongeveer tachtig procent door de brand beschadigd te zijn. Omdat

[3] Bijlage 06: Evaluatie winterweer
[4] Beantwoording Kamervragen ‘Storingen op het spoor’, 4 september 2026 (Aanhangsel Handelingen II 2025/26, nr. 2945)

deze kabels essentieel zijn voor de aansturing van seinen, wissels, telecom- en andere spoorgebonden systemen heeft ProRail direct het treinverkeer moeten staken. Tijdens de herstelwerkzaamheden bleek de schade aanzienlijk groter en complexer dan eerst gedacht, waardoor de prognose een aantal keer moest worden bijgesteld. Pas toen alle systemen volledig hersteld en getest waren, kon het treinverkeer na ruim een week weer worden opgestart. Dit incident had in het eerste halfjaar van 2026 de grootste impact op het treinverkeer. ProRail is een onderzoek gestart naar de technische oorzaak van de brand. Op basis van dit onderzoek zal worden bezien of maatregelen nodig zijn om dit soort incidenten in de toekomst te voorkomen.

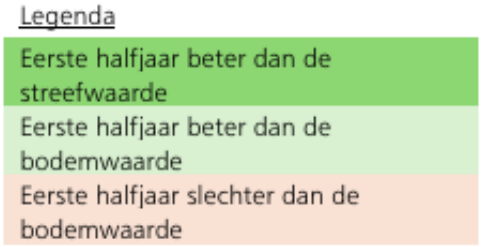
Halfjaarrapportage NS

Prestaties
Naast de twee gezamenlijke indicatoren voor reizigerspunctualiteit van NS en ProRail, gelden er negen prestatie-indicatoren specifiek voor NS (zie de onderstaande tabel). NS scoort in de eerste helft van 2026 voor vrijwel alle prestatie-indicatoren hoog en zit ruim boven de bodemwaarde. Hoewel de officiële vergelijking met de streefwaarden pas plaatsvindt in 2029 bij de Midterm Review en in 2033 aan het eind van de HRN-concessie is te zien dat NS nu al veelal boven de gestelde streefwaarde scoort. Ik complimenteer NS met deze mooie prestaties.

De start van 2026 was uitdagend door het winterweer. Dit leidde tot veel infrastructurele verstoringen en had ook negatieve gevolgen voor de beschikbaarheid van het materieel. De gevolgen hiervan moesten in de weken daarna worden hersteld. Dit heeft met name effect gehad op de prestatie-indicator Aantal drukke treinen in de spits. NS scoort met deze prestatie-indicator 111, waarmee de score boven de gestelde bodemwaarde van 102 ligt. Voor Zitplaatskans in de spits tweede klas ligt de score met 92,3% boven de gestelde bodemwaarde van 91,5%.

Het is positief om te zien dat de reiziger ondanks alle uitdagingen ook dit jaar weer kan rekenen op een meer betrouwbare en punctuele dienstregeling.

Prestatie-indicator	**Bodem-waarde (2026 e.v.)**	**Streef-waarde (2029)**	**Realisatie eerste halfjaar 2026**
Algemeen klantoordeel	7,5	7,7	7,9
Klantoordeel sociale veiligheid	7,7	7,9	n.v.t.
Aantal drukke treinen per week in de spits	102	86	111
Zitplaatskans in de spits tweede klas	91,5%	93,4%	92,3%
Zitplaatskans in het dal tweede klas	96,7%	97,7%	98,0%
Reizigerspunctualiteit 3 min HRN	84,4%	86,0%	86,3%
Reizigerspunctualiteit 10 min HRN	94,5%	95,1%	95,3%
Kwaliteit van aansluitingen van NS op andere vervoerders	90,3%	91,2%	91,5%
Impactvolle verstoringen veroorzaakt door NS	240	190	61*
Kwaliteit reisinformatie inclusief verstoringen	70,0%	71,8%	71,2%
Vermeden CO_2-uitstoot (in kiloton)	579	667	309*



Het Algemeen klantoordeel over het eerste halfjaar van 2026 komt gemiddeld uit op een 7,9. Daarmee ligt het oordeel boven zowel de bodemwaarde van 7,3 als de streefwaarde van 7,5. Regio Noord scoort met een 8,0 het hoogst en de regio Zuidvleugel met een 7,7 het laagst. De verschillen tussen de landsdelen zijn daarmee beperkt.

Schone treinen
Regelmatig wordt er vanuit de Kamer aandacht gevraagd voor schone treinen. Net als NS vind ik het van belang dat reizigers kunnen rekenen op een schone trein, zowel van buiten als vanbinnen. Begin 2025 werd de motie Eerdmans aangenomen[5], aan de hand waarvan IenW met NS heeft gesproken over de maatregelen die NS neemt om de netheid van de treinen te verbeteren. De Kamer is hierover geïnformeerd bij de jaarverantwoording van 2024.[6] Tijdens het Commissiedebat OV & Taxi d.d. 15 april 2026 is wederom aandacht gevraagd voor dit onderwerp. In mijn gesprekken met NS heb ik dit belang (nogmaals) aangekaart. NS heeft zich hier in de eerste helft van 2026 voor ingezet. Processen en installaties zijn op diverse locaties aangepast, zodat het wassen van de buitenkant van treinen op die locaties efficiënter plaats kan vinden en er meer verschillende soorten treinen gewassen kunnen worden. Bovendien zijn voorbereidingen getroffen om wasbeurten beter te kunnen integreren in de dienstregeling. Voor het schoonmaken van de binnenkant heeft NS zich in de eerste helft van 2026 vooral gericht op het verbeteren van schoonmaken van treinen die in de nacht hebben gereden, zodat die niet als gevolg van te grote vervuiling uit de dienstregeling gehaald hoeven te worden. Ook wordt er op een systematische manier gekeken naar hoe het schoonmaken van de binnenkant efficiënter en effectiever plaats kan vinden, aan de hand van bijvoorbeeld het piekaanbod van het materieel en het beschikbare schoonmaakpersoneel.

Hittegolf
Naast het winterweer hebben we dit jaar ook te maken gehad met extreme hitte en ook daar was overlast voor reizigers niet te voorkomen. De hittegolf in juni zorgde voor storingen, in dit geval ondervond het materieel hinder van de hoge temperaturen. Met name als het een langere periode heet is en het in de nacht niet afkoelt, is het redelijkerwijs niet van NS te verwachten dat er helemaal geen treinstoringen ontstaan. Om de impact te verkleinen heeft NS op de heetste dagen preventief treinen uit de dienstregeling genomen om storingen te voorkomen. Door de dienstregeling vooraf aan te passen, ontstaat er operationele ruimte, en weten reizigers beter vooraf waar ze aan toe zijn. NS zal de belangrijkste lessen van deze extreme hitte meenemen in hun operatie om storingen in de toekomst tot een minimum te beperken.

Overige onderwerpen
Sociale veiligheid

[5] Kamerstuk 29 984, nr. 1228.
[6] Kamerstukken 29 984, nr. 1244.

Uit de halfjaarverantwoording van ProRail blijkt dat de sociale veiligheidsbeleving op stations in de eerste helft van 2026 daalde van 7,18 naar 7,07 en in de avonduren van 6,91 naar 6,75. Ook steeg het aantal meldingen van vandalisme, agressie tussen reizigers en overlast. Om dit te verbeteren hebben NS en ProRail verschillende maatregelen genomen. NS is gestart met de proef met een korte wapenstok voor 75 medewerkers Veiligheid & Service en met de uitrol van bodycams voor hoofdconducteurs. Daarnaast voert NS gerichte veiligheidsacties en ingangscontroles uit. Ook werken de betrokken partijen aan het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2026–2031, met afspraken over onder meer samenwerking, informatiedeling en innovatie. Verder wordt de informatiepositie van ov-boa's verbeterd door toegang tot identificatiesystemen mogelijk te maken, te beginnen met het rijbewijzenregister, en wordt toegang tot de Strafrechtketendatabank (SKDB) en de Basisvoorziening Vreemdelingen (BVV) verkend. ProRail neemt al maatregelen op stations die onvoldoende scoren en werkt binnen het programma Sociale Veiligheid Stations(omgevingen) samen met NS en andere vervoerders, betrokken gemeenten en lokale partijen aan het komen tot stationsdeals. In tranche 1 gaat dit om Almelo, Bergen op Zoom en Purmerend.

In de verzamelbrief OV en Taxi wordt uitgebreider ingegaan op deze ontwikkelingen en de bredere aanpak van sociale veiligheid.[7]

Schuilingervliet
Over de ontwikkelingen rond het herstel van de zettingsproblematiek op het traject ter hoogte van Schuilingervliet in de Hoeksche Waard is de Kamer meermaals en jl. augustus voor het laatst geïnformeerd. Voor de aanpak van de zettingsproblematiek op de HSL bij Schuilingervliet zijn inmiddels verschillende mitigerende werkzaamheden uitgevoerd. De werkzaamheden bleken echter niet overal het gewenste effect te hebben. Om die reden heb ik ProRail circa twee jaar geleden gevraagd om vanuit haar rol als contractmanager namens de Staat onderzoek te doen naar maatregelen om de stabiliteit van de zettingsvrije platen op dit traject structureel te herstellen. Hieruit blijkt dat de omvang van deze problematiek groter is dan tot nu toe in beeld was en dat praktisch alle heipalen over een lengte van circa 7 kilometer moeten worden hersteld of aangepast. Dit betekent dat het herstel van dit deel van de HSL ingrijpender is en duurder zal zijn dan eerder was voorzien. ProRail is momenteel bezig met het in kaart brengen van verschillende oplossingsrichtingen, waarna toegewerkt wordt naar een structurele oplossing en bijbehorende kostenraming.
Tot er een structurele oplossing is, kan de zettingsproblematiek rond Schuilingervliet met tijdelijke maatregelen worden beheerst. Op dit moment kunnen treinen hier veilig en zonder vertraging rijden. ProRail onderzoekt met Infraspeed welke maatregelen moeten worden genomen om dit te kunnen blijven borgen.

Herstellen fout prestatie-indicatoren Vervoerplan 2026
Jaarlijks stelt NS een vervoerplan op. Na het indienen van het Vervoerplan 2026 en verzending daarvan naar de Tweede Kamer heeft NS geconstateerd dat in bijlage 5.1 van het document per abuis verkeerde bodem- en streefwaarden van de prestatie-indicatoren zijn opgenomen. Om dit te herstellen heeft NS een nieuwe versie van het Vervoerplan 2026 opgesteld. De meest actuele versie van

[7] Kamerbrief 'Sociale veiligheid in het ov', 9 oktober 2026 (Kamerstuk 28642, nr. 117)

het vervoerplan – met de correcte weergave van de waarden - is te vinden op de website van NS.[8]

Audit aanpassing bodem- en streefwaarden van verschillende prestatie-indicatoren
NS heeft voorstellen ingediend voor de aanpassing van de bodem- en streefwaarden van verschillende prestatie-indicatoren (PI's). Aanleiding hiervoor zijn de actualisatie van het rekenmodel FLUX, het uitblijven van tariefdifferentiatie en de afspraken over tariefdempende maatregelen.[9] Met de actualisatie van FLUX van versie 2 naar versie 3 heeft NS een voorstel gedaan voor een ambitieneutrale omzetting van de bodem- en streefwaarden. Het betreft de Zitplaatskans PI's en Vermeden CO_2-uitstoot. Deze ambitieneutrale omzettingen heeft NS voor 2026 doorgevoerd.

Daarnaast heeft NS een voorstel gedaan voor de aanpassing van de bodem- en streefwaarden van Zitplaatskans in de spits en Aantal drukke treinen vanwege het uitblijven van tariefdifferentiatie. Artikel 12, lid 3[10], van de concessie bepaalt dat indien er geen zicht is op de invoering van een gedifferentieerd tariefstelsel, de bodem- en streefwaarden van de Zitplaatskans PI's kunnen worden bijgesteld. Tot slot heeft NS een voorstel gedaan naar aanleiding van de afspraken tussen IenW en NS over het beperken van de tariefverhoging per januari 2026 en het strakker afstemmen van de omvang van het materieelpark op de reizigersvraag. Deze afspraken hebben ook gevolgen voor de bodem- en streefwaarden van de indicatoren rondom de zitplaatskans.

Rebel heeft een audit uitgevoerd op de voorstellen van NS. In het rapport *Audit aanpassingen bodem- en streefwaarden prestatie-indicatoren 2026*[11] concludeert Rebel dat de overgang van FLUX2 naar FLUX3 een verbetering van het rekenmodel is. Ook concludeert Rebel dat de methodiek van het ambitieneutraal omzetten van de bodem- en streefwaarden correct is toegepast. Ten aanzien van de voorgestelde aanpassingen als gevolg van het uitblijven van tariefdifferentiatie en de tariefdempende maatregelen doet Rebel nog enkele aanbevelingen. NS zal gevolg geven aan de aanbevelingen. IenW en NS blijven hierover met elkaar in gesprek.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

[8] Concessie, vervoerplan en productiemodel | Over NS | NS
[9] Kamerbrief 'NS-tarieven 2026 en verder', 16 juli 2025 (Kamerstuk 29984, nr. 1260)
[10] HRN-concessie, p.14. Artikel 12, lid 3
[11] Audit aanpassingen bodem- en streefwaarden prestatie-indicatoren 2026, 26 mei 2026