Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2026Z16144

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

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

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?

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?

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?

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?

[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)

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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

Vraag 21
Kunt u voorgaande vragen één voor één beantwoorden?