

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

3055

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *verzakkingen op het spoor* (ingezonden 20 augustus 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Aartsen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 september 2025)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de verzakkingen op het spoor tussen Eindhoven en Utrecht?^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de zorgen over de verzakkingen op dit drukke spoortraject? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ja. Ik vind het belangrijk dat reizigers kunnen rekenen op een betrouwbare dienstregeling en een veilige treinreis. Op het traject Utrecht-Eindhoven was het door de verzakkingen nodig met aangepaste snelheid te rijden om de veiligheid te kunnen garanderen. Daardoor waren treinen langer onderweg en konden er minder treinen rijden. Dat doet af aan de betrouwbaarheid en in die zin deel ik uw zorgen.

Vraag 3

Deelt u ook de bredere zorg over de staat van de Nederlandse spoordijken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Die zorgen deel ik deels. ProRail beoordeelt de baanstabieleit van het huidige spoor als veilig. Er kunnen zich echter altijd problemen met het spoor voordoen. ProRail houdt de conditie van het spoor daarom nauwlettend in de

¹ NOS, 18 augustus 2025, Spoor verzakt: veel minder treinen tussen Eindhoven en Utrecht.

² De Volkskrant, 18 augustus 2025, Tussen Utrecht en Eindhoven minder treinen vanwege spoorverzakkingen | de Volkskrant.

gaten en neemt waar nodig de benodigde maatregelen. In het uiterste geval wordt het spoor uit voorzorg tijdelijk uit bedrijf genomen. ProRail maakt bij spoordijken onderscheid tussen problemen met het draagvermogen van het spoor en met de stabiliteit van het baanlichaam. In het geval bij Culemborg (en eerder in Zeeland) was sprake van een probleem met het draagvermogen, waarbij verzakkingen zijn opgetreden als gevolg van een probleem direct onder de dwarsliggers en met de ballast. Problemen met het draagvermogen kunnen worden aangepakt door onderhoud met bijvoorbeeld een stopmachine. Daarnaast kunnen problemen optreden met de stabiliteit van het baanlichaam, waarbij een gedeelte van de spoordijk naar beneden kan schuiven. Bij zulke problemen zijn grotere ingrepen nodig, waarbij de structuur van de spoordijk zelf wordt verbeterd. Zulke situaties wil ik natuurlijk vermijden. ProRail doet daarom onderzoek naar beide vraagstukken, zowel voor de huidige als de toekomstige situatie, en neemt waar nodig preventieve maatregelen. In het onderzoek kijkt ProRail zowel landsbreed als in meer detail naar trajecten waar bijvoorbeeld snelheids- of intensiteitsverhogingen worden voorbereid. Over dit onderzoek is de Kamer eerder geïnformeerd.³ Het onderzoek vindt plaats in nauwe samenwerking met het onderzoeksprogramma over klimaatadaptatie van ProRail. Weersextremen zoals we die in de toekomst vaker gaan zien hebben naar verwachting namelijk ook invloed op het draagvermogen van het spoor en de stabiliteit van spoordijken.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat de (vermoedelijke) oorzaak van de verzakking is en op hoeveel andere plekken op dit traject soortgelijke risico's zijn?

Antwoord 4

Op het betreffende traject concentreren de problemen zich rond het spoor bij Culemborg, het spoor ten zuiden van Meteren en ten noorden van Hedel. Dit gedeelte van het spoor wordt druk bereden en het is bekend dat de opbouw van de ondergrond in dit gebied maakt dat dit spoor gevoelig is voor verzakkingen en daardoor intensief onderhoud behoeft. Echter, ProRail ziet in de afgelopen maand een sterke toename in het aantal meldingen van verzakkingen. Er wordt onderzocht wat deze plotselinge stijging verklaart.

Vraag 5

Klopt het dat de problemen van de verzakkingen op dit traject al veel langer spelen? Wanneer zijn, volgens de prognose, de werkzaamheden op dit traject voltooid en kunnen treinen weer de normale snelheid rijden?

Antwoord 5

Zoals in het antwoord op vraag 4 aangegeven, is bekend dat de ondergrond van het betreffende gebied maakt dat het spoor tussen Den Bosch en Utrecht gevoelig is voor verzakkingen en daardoor intensief onderhoud behoeft. ProRail onderzoekt wat de plotselinge toename verklaart van het aantal meldingen van verzakkingen.

Vraag 6

Wat is er de afgelopen tijd concreet gedaan om de verzakkingsproblemen structureel op te lossen en om nieuwe potentiële verzakking vroegtijdig op te sporen en te voorkomen?

Antwoord 6

Zoals ook opgenomen in het antwoord op vraag 3 onderzoekt ProRail de problemen rond baanstabiliteit en het draagvermogen van het baanlichaam. Voor het hele spoornetwerk geldt dat bij de voorbereiding van spoorvernieuwingen veel aandacht is voor het verbeteren van de afwatering van het ballastbed en het draagvermogen van het baanlichaam. Dit heeft als doel om de beschikbaarheid van het spoor op peil te houden, ondanks de negatieve

³ In *Kamerstukken II 2024–2025*, 32 404, nr. 128 (over de corridors in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer), in *Kamerstukken II 2024–2025*, 36 600, A, nr. 16 (over het landsbrede onderzoek).

effecten van klimaatverandering, en tegelijk de groei van het treinverkeer waar nodig en mogelijk te faciliteren. Om dit beter in kaart te brengen is door ProRail ook het al genoemde programma klimaatadaptatie gestart om te onderzoeken waar de grootste risico's liggen. Specifiek voor het stuk spoor tussen Den Bosch en Utrecht staan de komende jaren op een aantal locaties projecten gepland om de onderlaag onder de spoorballast te verbeteren. Daarnaast vindt structureel intensief onderhoud plaats om het spoor beschikbaar te houden.

Vraag 7

Klopt het dat er een gebrek aan beschikbaarheid van noodzakelijk groot materieel is om verzakkingen spoedig te kunnen herstellen? Zo ja, wat wordt er gedaan om dit probleem in de nabije toekomst te verhelpen?

Antwoord 7

De beschikbaarheid van grote stopmachines, nodig voor onderhoud aan het spoor, is inderdaad beperkt. Dat is echter niet de oorzaak waardoor er niet eerder herstel plaats kan vinden. Indien nodig kan ProRail prioriteren tussen verschillende werkzaamheden. De inzet van een stopmachine vraagt echter voorbereiding. Zo moet er voldoende ballast aanwezig zijn en dient er vooraf een meting plaats te vinden om te kunnen bepalen hoe het spoor exact moet worden geherpositioneerd. Deze voorbereiding is noodzakelijk om de machine effectief te kunnen inzetten. Daarnaast kan een stopmachine een bepaalde productie per uur maken. Afhankelijk van de omvang van het benodigde onderhoud zijn soms meerdere nachten nodig om alles te herstellen.

Vraag 8

Deelt u de mening dat goedkoop, duurkoop is? Kunt u bevestigen dat er bij herstelwerkzaamheden geen (financiële) belemmeringen zijn om voor de beste wijze van herstel van de schade en het versterken van de baanstabiele te kiezen, zodat voorkomen wordt dat er snel opnieuw verzakkingen plaatsvinden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

ProRail beoordeelt steeds per locatie welke herstelmaatregelen nodig zijn. Soms volstaat een relatief goedkope maatregel om het probleem op te lossen. Bij het onderzoek naar herstelmaatregelen is het vanzelfsprekend dat wordt beoogd een (snelle) herhaling van problemen te voorkomen. Dat zou onnodige hinder en kosten veroorzaken. Daarnaast is het uitgangspunt dat de budgetten doelmatig besteed worden. Het is op basis van de huidige inzichten niet doelmatig om alle spoordijken preventief met de zwaarste maatregelen aan te pakken.

Vraag 9

Kunt u aangeven op hoeveel plekken op het Nederlandse spoor er op dit moment zogenaamde tijdelijke snelheidsbeperkende maatregelen zijn vanwege problemen met de baanstabiele? Kunt u hierbij ook aangeven hoelang een snelheidsbeperking als tijdelijk wordt gezien?

Antwoord 9

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 maakt ProRail onderscheid tussen problemen met het draagvermogen van het spoor en met de stabiliteit van het baanlichaam. Er zijn tijdelijke snelheidsbeperkingen op het netwerk die te maken hebben met het draagvermogen. Dit geldt onder meer voor Rilland (Zeeland) en Culemborg, waar in beide gevallen nog onderzoek plaatsvindt naar de precieze oorzaak.

Er zijn op dit moment geen tijdelijke snelheidsbeperkingen veroorzaakt door problemen met de stabiliteit van het baanlichaam. Wel zijn er enkele locaties waar tijdelijk maatregelen zijn getroffen om op de reguliere baanvakstelsnelheid te kunnen blijven rijden totdat een definitieve oplossing is gerealiseerd, waarbij het spoorlichaam opnieuw wordt «opgebouwd». Voor het herstel en/of het uitvoeren van zulke tijdelijke maatregelen wordt de stelsnelheid tijdelijk beperkt of wordt het treinverkeer geheel gestaakt. De langste, tijdelijke stelsnelheidsbeperking heeft een week geduurd.

Vraag 10

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het nadere onderzoek naar de baanstabieleit van 1.400 kilometer spoor in Nederland? Kunt u schetsen wat de huidige planning is van het afronden van dit onderzoek?

Antwoord 10

Het landelijk onderzoek van ProRail verloopt in meerdere fasen. Per baanvak komt informatie beschikbaar. Zo is er de afgelopen periode zicht gekomen op de stand van het onderzoek voor het baanvak Delft-Schiedam⁴ en loopt het onderzoek op drie andere PHS-corridors (Meteren-Boxtel, Amsterdam-Alkmaar, en Schiphol-Amsterdam-Almere) nog. Mijn voorganger heeft toegezegd de Kamer te informeren over de uitkomsten van het onderzoek in de brieven waarin infrastructuurmaatregelen voor de betrokken productstappen aan bod komen. Voor de genoemde PHS-corridors wordt het onderzoek naar verwachting in 2028 afgerond. Dan is het duidelijk of maatregelen noodzakelijk zijn. Uiteraard wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

Vraag 11

Deelt u de mening dat het van groot belang is om de komende tijd voldoende te investeren om de betrouwbaarheid van het Nederlandse spoornetwerk te waarborgen? Zo ja, welke concrete stappen zet u hiervoor en welke voorname risico's ziet u op het Nederlandse spoor?

Antwoord 11

Ik deel uw inzet voor het waarborgen van de betrouwbaarheid van het spoor. In 2024 is hiertoe samen met ProRail het Basiskwaliteitsniveau spoor (BKN Spoor) gedefinieerd en zijn de benodigde financiële middelen daarvoor toegewezen.⁵ In het BKN Spoor is onder andere ruimte voor herstel van graafschade en van schade door extreem weer. Daarnaast is het doen van onderzoek naar en het nemen van klimaatadaptatiemaatregelen op toprisico's onderdeel van het BKN Spoor. Het programma klimaatadaptatie bij ProRail heeft als doel om in de komende jaren meer scherpte te krijgen in de budgetbehoefte op dit gebied, waarna mogelijk opnieuw besluitvorming nodig is over de financiële kaders.

Vraag 12

Kunt u bovenstaande vragen afzonderlijk van elkaar beantwoorden?

Antwoord 12

Ja.

⁴ *Kamerstukken II* 2024–2025, 32 404, nr. 128.

⁵ *Kamerstukken II* 2023–2024, 29 984, nr. 1202.