Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

Aanhangsel van de Handelingen

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

107

Vragen van het lid **Goudzwaard** (JA21) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de hinder voor spoorvervoer ontstaan als gevolg van problemen rondom Barendrecht* (ingezonden 27 augustus 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 september 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Goederenvervoer in de knel bij Barendrecht: locomotief raakte zijkant overkapping»?[1]

Antwoord 1
Ja, ik ben bekend met dit bericht.

Vraag 2
Hoe groot is de ontstane hinder voor spoorgoederenvervoerders als gevolg van de gebruiksbeperkende maatregelen? Kunt u dit uitdrukken in financiële kosten en vertragingen voor goederenvervoerders?

Antwoord 2
Als gevolg van de beperkingen konden via Barendrecht gedurende een deel van de periode maximaal drie treinpaden per uur richting het achterland worden aangeboden. Normaal gesproken zijn in die richting acht treinpaden per uur beschikbaar. Om de gevolgen te beperken zijn omleidingsroutes via Utrecht benut en zijn tijdens herstelwerkzaamheden enkele NS-treinen tijdelijk opgeheven om capaciteit vrij te maken voor goederenvervoer.
De totale economische schade voor de spoorgoederensector is door mij, en door ProRail helaas niet vast te stellen. Vaststaat dat er een periode van beperkingen is geweest waarin minder treinpaden dan regulier werden aangeboden. Goederenvervoerders hebben als gevolg hiervan te maken gehad met vertragingen, omleidingen en mogelijk ook uitval van treinen. Dit heeft een financiële impact op vervoerders en leidt ook verderop in de logistieke keten tot kosten.

[1] SpoorPro.nl, 21 augustus 2026 (https://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2026/08/21/goederenvervoer-in-de-knel-bij-barendrecht-locomotief-raakte-zijkant-overkapping/)

ah-tk-20262027-107
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 3
Klopt het dat door spoorverzakking de tunnelwand te dicht op het spoor is komen te liggen? Zo ja, hoe beoordeelt u de stelling van de spoorbeheerder dat er geen risico op ontsporing zou zijn geweest?

Antwoord 3
Het betreft niet de tunnelwand zelf, maar een betonnen ontsporingsrand die tegen het verhoogde looppad ligt. Door een verzakking en verschuiving van het spoor was de afstand tussen het spoor en deze rand kleiner geworden en voldeed deze niet meer aan de geldende maatvoering voor het profiel van vrije ruimte.
Contact tussen een treeplank van een locomotief en een betonnen rand raakt de spoorwegveiligheid. Volgens de technische beoordeling van ProRail gaf de aard van dit contact geen aanleiding om direct ontsporingsgevaar te veronderstellen. De afwijking van de geldende maatvoering vormde wel aanleiding om gebruiksbeperkingen op te leggen en herstelmaatregelen uit te voeren.

Vraag 4
Klopt het dat deze verzakking pas aan het licht is gekomen na een melding van een vervoerder? Zo ja, hoe kan het dat dermate risicovolle gebreken aan het spoor niet eerder zijn gevonden bij controles en regulier onderhoud?

Antwoord 4
Ja, dat klopt. De afwijking kwam aan het licht nadat een machinist melding maakte van contact tussen een treeplank en een betonnen rand. Na een eerste inspectie volgden aanvullende metingen waarmee de afwijkende maatvoering werd vastgesteld. ProRail onderzoekt momenteel hoe de afwijking heeft kunnen ontstaan, hoe deze zich heeft kunnen ontwikkelen en waarom zij bij eerdere controles en regulier onderhoud niet is onderkend.

Vraag 5
Hoelang gaat het duren, voordat het goederenvervoer weer volledig gebruik kan maken van het spoor bij Barendrecht?

Antwoord 5
De beperkingen in de dienstregeling zijn op 27 augustus 2026 om 16.30 uur beëindigd. Met de twee beschikbare sporen kon de reguliere dienstregeling weer worden afgehandeld.

Vraag 6
Is hier sprake van een incident of geeft ProRail aan meer middelen nodig te hebben om zijn taken rondom onderhoud en veiligheid van het spoor volwaardig te kunnen uitvoeren?

Antwoord 6
Er is sprake van een concreet incident waarbij de afstand tussen het spoor en de betonnen rand niet meer aan de geldende maatvoering voldeed. ProRail onderzoekt momenteel de oorzaak van de afwijking, de wijze waarop deze heeft kunnen ontstaan en waarom zij niet eerder is onderkend.
ProRail beschikt naar eigen zeggen in beginsel over voldoende expertise en informatie om dergelijke infrastructuurproblemen te signaleren. Het lopende onderzoek moet uitwijzen of de informatiepositie, monitoring, inspecties of specialistische capaciteit voor dit type afwijking moeten worden versterkt en welke middelen daarvoor eventueel nodig zijn.

Vraag 7
Zijn er al eerder soortgelijke incidenten met de tunnelwand in Barendrecht geweest? Zo ja, welke?

Antwoord 7
Voor zover bij ProRail geregistreerd, zijn twee meldingen bekend van contact tussen een treeplank van een locomotief en een betonnen rand in de overkapping bij Barendrecht: op 29 juli 2026 op spoor BE en op 25 augustus 2026 op spoor CE.

Vraag 8
Klopt het dat er twee weken zaten tussen het eerste incident met de tunnelwand op 31 juli 2026 en het instellen van gebruiksbeperkende maatregelen? Zo ja, waarom?

Antwoord 8
Nee. De eerste melding is op 29 juli 2026 om 21.07 uur gedaan. De aannemer voor de civiele constructie heeft de situatie vervolgens beoordeeld en de melding doorgezet naar de aannemer voor de bovenbouw. Medewerkers van die aannemer waren op 30 juli om 00.36 uur ter plaatse. Na analyse van de beschikbare informatie heeft een inspecteur op 31 juli uit voorzorg een snelheidsbeperking van 40 km/u ingesteld op spoor BE. Dezelfde dag heeft de inspecteur de situatie ter plaatse beoordeeld en de snelheidsbeperking op dat spoor verlaagd naar 20 km/u vanwege de afwijking van de geldende maatvoering voor het profiel van vrije ruimte.
Vervolgens is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit vergde tijd vanwege de beschikbaarheid van personeel, materieel en mogelijkheden om sporen voor onderzoek buiten dienst te stellen. De uitkomsten hebben op 13 augustus geleid tot beperkingen op alle drie de goederensporen. Gedurende een deel van de periode konden maximaal drie treinpaden per uur richting het achterland worden aangeboden.

Vraag 9
Gelet op het feit dat het eerste incident volgens ProRail plaatsvond, omdat er gebruik gemaakt werd van oudere locomotieven, voldeden deze aan de internationale standaarden? Zo ja, bent u het er dan mee eens dat het model locomotief geen rechtvaardiging kan zijn voor het raken van een tunnelwand?

Antwoord 9
De twee bij ProRail geregistreerde meldingen betroffen beide een locomotief van het type E1600. Toegelaten spoorvoertuigen moeten voldoen aan de daarvoor geldende nationale en Europese toelatingseisen.
Uit de beschikbare informatie kan niet worden vastgesteld dat het type locomotief de oorzaak van het incident was. Bij de uitgevoerde metingen is vastgesteld dat de afstand tussen het spoor en de betonnen rand niet aan de geldende maatvoering voldeed. Het type locomotief vormt daarom op zichzelf geen rechtvaardiging voor het raken van de betonnen rand.

Vraag 10
Kunnen alle modellen locomotief die nu in gebruik zijn op het Nederlandse spoor nog veilig door de Barendrechtse tunnelbuizen?

Antwoord 10
Op de herstelde en vrijgegeven sporen kunnen alle daar toegelaten locomotieftypen met de reguliere dienstregelingssnelheid rijden.

Vraag 11
Welke type locomotieven is betrokken geweest bij de incidenten rondom Barendrecht, en welke conclusie trekt u hieruit?

Antwoord 11
De twee bij ProRail geregistreerde meldingen betroffen beide een locomotief van het type E1600. Uit de metingen bleek echter dat de afstand tussen het spoor en de betonnen rand niet aan de geldende maatvoering voldeed. Op basis van de beschikbare gegevens kon niet worden uitgesloten dat ook andere voertuigen hinder zouden kunnen ondervinden. De maatregelen zijn daarom gebaseerd op de afwijking aan de infrastructuur en niet uitsluitend op één locomotieftype.

Vraag 12
Heeft ProRail alle gebruiksbeperkende maatregelen afgestemd met vervoerders en materieeleigenaren?

Antwoord 12
ProRail heeft vervoerders geïnformeerd over de snelheidsbeperkingen, afsluitingen, beschikbare capaciteit en herstelwerkzaamheden. Tijdens de afhandeling vond dagelijks operationeel overleg met betrokken partijen plaats. De planning van de werkzaamheden werd telkens minimaal twee dagen vooraf vastgesteld.
Uit de beschikbare informatie kan niet worden vastgesteld dat iedere afzonderlijke gebruiksbeperkende maatregel vooraf met alle materieeleigenaren is afgestemd. ProRail verricht vervolgonderzoek, waarbij ook wordt bezien hoe de Europese regels voor risico-evaluatie en -beoordeling zijn toegepast.

Vraag 13
Is de ILT betrokken geweest bij de afwikkeling van het incident en de gekozen gebruiksbeperkende maatregelen? Zo ja op welke wijze?

Antwoord 13
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en ProRail hebben operationele afspraken over het delen van informatie over veiligheidsincidenten. ProRail heeft het incident van 29 juli 2026 dezelfde avond bij de ILT gemeld. Het incident van 25 augustus is bij de ILT gemeld door de betrokken vervoerder via een Melding Bijzonder Voorval.
ProRail is verantwoordelijk voor het vaststellen van de noodzakelijke operationele risicobeheersmaatregelen. De ILT is op 14 augustus 2026 door ProRail geraadpleegd over de technische uitvoering van de tijdelijke snelheidsbeperking. Daarbij ging het om de mogelijkheid om via het treinbeveiligingssysteem ATB een aanvullende snelheidsbewaking in te stellen. De betrokkenheid van de ILT betrof daarmee de uitvoering van de maatregel. De verantwoordelijkheid voor het vaststellen en toepassen daarvan bleef bij ProRail.

Vraag 14
Welke indicatoren gebruiken ProRail en het ministerie om te monitoren of de doelen rondom beschikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van de spoorinfra voor het spoorgoederenvervoer behaald worden?

Antwoord 14
Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stuurt op de prestaties van ProRail via een aantal in de beheerconcessie opgenomen prestatie-indicatoren. Op het gebied van spoorgoederenvervoer wordt gestuurd via de prestatie-indicator «klantoordeel spoorgoederenvervoerders». Deze prestatie-indicator geeft de tevredenheid van spoorgoederenvervoerders over de dienstverlening en infrastructuur van ProRail weer. Ook ontwikkelt het ministerie een tweede prestatie-indicator voor het spoorgoederenvervoer. Aan prestatie-indicatoren is een bodemwaarde gekoppeld. ProRail wordt jaarlijks beoordeeld op deze bodemwaarden. Wordt een bodemwaarde niet behaald, dan volgt automatisch een boete, tenzij er naar het oordeel van het ministerie sprake is van een rechtvaardigingsgrond.
Daarnaast verstrekt ProRail het ministerie maandelijks de zogenoemde spoorgoederenmonitor. Hierin rapporteert ProRail over diverse informatie-indicatoren. Dit betreft onder andere het aantal storingen op het traject Zee-Zevenaar (Havenspoorlijn Rotterdam en Betuweroute) en de urgentie daarvan. De storing bij Barendrecht telt mee in de informatie-indicator «hinderrijke storingen» in de spoorgoederenmonitor. Uit het onderzoek van ProRail moet blijken of er een verband is met de reikwijdte van het verbeterprogramma Zee-Zevenaar. Die urgentie is afhankelijk van de aard, ligging en logistieke impact van de storing. Ook wordt gerapporteerd over het aantal storingen en de mate van hinder die deze hebben veroorzaakt.
Een storing wordt als hinderrijk aangemerkt als deze meer dan 120 vertragingsminuten voor goederenvervoerders heeft veroorzaakt. Verder wordt gerapporteerd over onttrekkingen van infrastructuur en de termijn waarop deze aan goederenvervoerders bekend zijn gemaakt. Hoe eerder een onttrekking bekend wordt gemaakt, hoe meer tijd de markt heeft om daarop te anticiperen. Ook worden de aantallen gereden goederentreinen op verschillende hoofdroutes weergegeven en vergeleken met voorgaande perioden. Aan informatie-indicatoren zijn geen bodemwaarden gekoppeld.

Bij onderprestaties op zowel prestatie- als informatie-indicatoren bepaalt het ministerie op basis van de mate, duur en ontwikkeling van de afwijking en de mogelijke gevolgen of bijsturing nodig is. Daarbij kan worden opgeschaald van bespreking en monitoring in reguliere overleggen, via bestuurlijke bespreking en monitoring, tot het instellen van een verbeterprogramma, al dan niet onder de beheerconcessie. Een voorbeeld hiervan is het verbeterprogramma Zee-Zevenaar, dat als doel heeft de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer op deze corridor te verbeteren.

Vraag 15
Hoe en wanneer kiest het ministerie of ProRail ervoor om bij te sturen in het geval dat deze doelen niet behaald worden?

Antwoord 15
Aan de prestatie-indicatoren in de beheerconcessie zijn bodemwaarden gekoppeld. ProRail wordt jaarlijks op deze bodemwaarden beoordeeld. Wordt een bodemwaarde niet behaald, dan volgt automatisch een boete, tenzij er naar het oordeel van het ministerie sprake is van een rechtvaardigingsgrond. Aan informatie-indicatoren zijn geen bodemwaarden gekoppeld.
Bij onder prestaties op zowel prestatie- als informatie-indicatoren bepaalt het ministerie op basis van de mate, duur en ontwikkeling van de afwijking en de mogelijke gevolgen of bijsturing nodig is. Daarbij kan worden opgeschaald van bespreking en monitoring in reguliere overleggen, via bestuurlijke bespreking en monitoring, tot het instellen van een verbeterprogramma, al dan niet onder de beheerconcessie. Een voorbeeld hiervan is het verbeterprogramma Zee-Zevenaar.

Vraag 16
Gaan de spoorgoederenvervoerders gecompenseerd worden voor de oplopende kosten naar aanleiding van de maatregelen en het incident in Barendrecht? Zo ja, op welke wijze en in welke mate?

Antwoord 16
Voor schade en compensatie gelden de regelingen in de Netverklaring, de toegangsovereenkomsten tussen ProRail en de gerechtigden en de daarbij behorende algemene voorwaarden. Het ministerie is geen partij bij de afhandeling van individuele schadeclaims. Of en in welke mate vervoerders voor compensatie in aanmerking komen, moet binnen deze regelingen worden beoordeeld.

Vraag 17
Wat zijn de gevolgen van de problematiek in Barendrecht voor de kritieke logistieke ketens met betrekking tot het spoorgoederenvervoer? Kan Nederland nog voldoen aan zijn Europese verplichtingen?

Antwoord 17
Als gevolg van de beperkingen konden via Barendrecht gedurende een deel van de periode maximaal drie treinpaden per uur richting het achterland worden aangeboden. Om de gevolgen voor het goederenvervoer te beperken zijn omleidingsroutes via Utrecht benut en zijn tijdens herstelwerkzaamheden enkele NS-treinseries tijdelijk opgeheven om capaciteit vrij te maken voor goederenvervoer.
De precieze gevolgen voor afzonderlijke logistieke ketens, terminals en verladers kunnen niet objectief worden vastgesteld, omdat ProRail en het ministerie daar geen volledig inzicht in hebben. Uit de beschikbare informatie blijkt niet dat de continuïteit van internationale goederenstromen of de naleving van Europese verplichtingen in gevaar is gekomen.

Vraag 18
Deelt u de opvatting dat het Barendrechtse incident onderdeel is van een patroon waarbij het Nederlandse spoor en bij verlengde het spoorgoederenvervoer steeds minder betrouwbaar wordt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18
Ik deel niet de conclusie dat op basis van dit incident sprake is van een patroon waarbij het Nederlandse spoor steeds minder betrouwbaar wordt. Wel vind ik het belangrijk dat we aandacht blijft hebben voor de betrouwbaarheid van de spoorgoedereninfrastructuur. In het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 en de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026–2030 is dit ook tot één van de prioriteiten gemaakt.
Naar aanleiding van eerdere problemen op de corridor Zee-Zevenaar is in 2022 het verbeterprogramma Zee-Zevenaar onder de beheerconcessie van ProRail gestart. Binnen dit programma zijn verbeteringen doorgevoerd en investeringen gedaan. De komende maanden wordt beoordeeld of de kwaliteit voldoende is verbeterd en het programma kan worden afgerond. In het onderzoek naar het incident bij Barendrecht wordt ook bekeken of de lessen uit het Crisislab-rapport zijn toegepast. Daarnaast moet uit het onderzoek blijken of er een verband is met de reikwijdte van het verbeterprogramma Zee-Zevenaar.

Vraag 19
Deelt u de mening dat dergelijke incidenten grote afbreuk doen aan de concurrentiepositie van de Nederlandse spoorgoederenvervoerders? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen om deze concurrentiepositie te verbeteren?

Antwoord 19
Betrouwbaarheid is een belangrijke factor voor verladers in de keuze voor een vervoersmodaliteit. Het kabinet zet in op een sterk en toekomstbestendig spoorgoederenvervoer. Een betrouwbare infrastructuur is daarvoor essentieel en één van de prioriteiten van het spoorgoederenbeleid. Onder andere via het verbeterprogramma Zee-Zevenaar wordt gewerkt aan verbetering van de kwaliteit van deze corridor. Daarnaast onderzoekt ProRail de oorzaak van het incident bij Barendrecht en wordt de operationele afhandeling geëvalueerd. De uitkomsten moeten uitwijzen of aanvullende verbetermaatregelen nodig zijn.

Vraag 20
Deelt u de opvatting dat de afbreuk aan betrouwbaarheid van spoorgoederenvervoer door dergelijke incidenten en de bijkomstige gebruiksbeperkende maatregelen het realiseren van een modal-shift binnen logistieke ketens in de weg zit? Zo ja, wat gaat u doen om de betrouwbaarheid van het spoor en daarmee de modal-shift te bevorderen?

Antwoord 20
Ik herken dat betrouwbaarheid een belangrijke factor voor verladers is in de keuze voor een vervoersmodaliteit. Op basis van dit incident kan echter niet worden vastgesteld dat goederenstromen structureel van het spoor naar de weg zijn teruggekeerd.
Het voorkomen van een dergelijke ontwikkeling onderstreept het belang van betrouwbare infrastructuur en een goede operationele afhandeling van verstoringen. In de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026–2030 is een overzicht gegeven van het onderliggende beleid om de betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer te versterken.

Vraag 21
Welke impact heeft het ontstane knelpunt Barendrecht op het optimaal benutten van de Betuweroute?

Antwoord 21
Het incident bij knooppunt Barendrecht had een groot effect op het goed gebruiken van de Betuweroute. Bij een stremming van het knooppunt kan er veel minder verkeer gebruik maken van een deel van de Betuweroute en moeten treinen worden omgeleid.