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

182

Vragen van het lid **Schutz** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het uitvallen van de brandblusvoorziening op rangeerterrein Kijfhoek* (ingezonden 9 september 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 29 september 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met signalen van spoorgoederenvervoerders dat tijdens een test op 5 september 2026 acht strengen van de brandblusvoorziening op Kijfhoek Noord zijn afgekeurd? Klopt deze informatie?[1]

Antwoord 1
Ja, dit klopt.

Vraag 2
Klopt het dat hierdoor per direct geen treinen met gevaarlijke stoffen langer dan vier uur op Kijfhoek Noord mogen worden opgesteld en dat rangeren en locomotiefwissels met deze treinen daar niet langer zijn toegestaan? Welke beperkingen gelden momenteel precies?

Antwoord 2
Ja dit klopt. Het stilleggen van de activiteiten met spoorvoertuigen met gevaarlijke stoffen op de Noordzijde van Kijfhoek gebeurde op bevel van de brandweer (de Veiligheidsregio Zuid Holland Zuid). Op donderdagochtend 10 september is de storing opgelost met een alternatieve (tijdelijke) blusleiding en zijn de beperkingen opgeheven.

Vraag 3
Deelt u de mening dat veiligheidskritische voorzieningen op Kijfhoek, als cruciaal knooppunt tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland, te allen tijde aantoonbaar op orde moeten zijn en dat het gelijktijdig uitvallen van acht strengen daarom onacceptabel is?

[1] SpoorPro.nl, 7 september 2026, «Heuvelen op Kijfhoek stilgelegd na problemen met bluswater» (https://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2026/09/07/heuvelen-op-kijfhoek-stilgelegd-na-problemen-met-bluswater/?gdpr=accept)

ah-tk-20262027-182
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Antwoord 3
In het kader van het reguliere beheer en onderhoud worden gedurende het jaar onderhoudswerkzaamheden, inspecties en testen uitgevoerd aan verschillende onderdelen van het blussysteem. Het uitgangspunt hierbij is dat eventueel geconstateerde gebreken direct worden verholpen. In dit geval heeft ProRail maatregelen genomen om tijdens het herstel het treinverkeer op Kijfhoek zoveel mogelijk te continueren en op 10 september was de storing hersteld. Verder onderzoek moet uitwijzen of de geconstateerde tekortkoming met de destijds beschikbare informatie eerder had kunnen worden gesignaleerd.

Vraag 4
Welke gebreken zijn tijdens de test vastgesteld, wanneer is de brandblusvoorziening voor het laatst volledig getest en goedgekeurd en hoe kan het dat de tekortkomingen niet eerder zijn ontdekt? Kunt u uitsluiten dat de voorziening al langere tijd niet volledig functioneerde?

Antwoord 4
Tijdens de test is gebleken dat het blussysteem onvoldoende debiet (hoeveelheid water in m^3/u) kon leveren. Er was een tekort van circa 10% ten opzichte van de gestelde eis in de aanwijzingsbeschikking brandweer. Het betreft een jaarlijkse test, de test van vorig jaar heeft plaatsgevonden op 7 september 2025. Verder onderzoek moet uitwijzen of de geconstateerde tekortkoming met de destijds beschikbare informatie eerder had kunnen worden gesignaleerd.

Vraag 5
Hoe kan het dat het afkeuren van de voorziening direct tot zulke omvangrijke operationele beperkingen leidt? Deelt u de mening dat bij veiligheidskritische voorzieningen voldoende redundantie en terugvalcapaciteit aanwezig moeten zijn om te voorkomen dat één technisch mankement grote delen van het spoorgoederenvervoer raakt?

Antwoord 5
Het voldoen aan decentraal gestelde eisen is randvoorwaardelijk voor het uitvoeren van de operationele processen van spoorgoederenvervoerders op Kijfhoek. Het lokale bevoegde gezag kan besluiten tot het stilleggen van de operationele processen op hoofdspoorweginfrastructuur als een voorziening niet aan die eisen voldoet. Het blussysteem bevat in zichzelf redundantie. Er zijn vijf pompen die het van elkaar kunnen overnemen. De oorzaak waarom de circa 10% aan debiet ontbrak is onderdeel van het onderzoek.

Vraag 6
Welke gevolgen hebben de beperkingen voor de capaciteit en betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer van en naar de Rotterdamse haven? Hoeveel treinen, vervoerders en verladers worden hierdoor geraakt en welke economische schade kan hierdoor ontstaan?

Antwoord 6
De veertien sporen waar de beperkingen van kracht waren, worden normaal gesproken gebruikt voor het wisselen van locomotieven en tussenopstel voor treinen van en naar de Rotterdamse haven. Een groot deel van de activiteiten heeft ProRail snel kunnen verplaatsen naar andere sporen op Kijfhoek. Het automatisch heuvelproces is tijdelijk vervangen door regulier «vlak rangeren» zonder gebruik te maken van de heuvel. Het is niet bekend welke economische schade gedurende de looptijd van deze specifieke storing is ontstaan.

Vraag 7
Wanneer is de brandblusvoorziening uiterlijk weer volledig beschikbaar? Bent u bereid van ProRail te verlangen dat onmiddellijk een concrete herstelplanning wordt opgesteld en dat alles op alles wordt gezet om de voorziening zo snel mogelijk veilig te herstellen?

Antwoord 7
Donderdagochtend 10 september is een maatregel gerealiseerd op grond waarvan de beperkingen konden worden opgeheven. Op dit moment loopt het onderzoek naar de primaire maatregel nog.

Vraag 8
Welke tijdelijke voorzieningen, alternatieve opstellocaties en aangepaste logistieke processen stelt ProRail beschikbaar? Deelt u de mening dat ProRail actief de regie moet nemen en vervoerders niet zelf mag laten uitzoeken hoe zij de gevolgen van een gebrek aan de infrastructuur moeten opvangen?

Antwoord 8
In het geval van verstoringen zoekt ProRail verkeersleiding altijd naar logistieke oplossingen voor het treinverkeer om de impact van de storing zoveel mogelijk te beperken, zo ook in deze casus. Het wisselen van locomotieven en het heuvelproces is verplaatst naar Kijfhoek Zuidzijde. Deze stappen zijn direct genomen en met de vervoerders gecommuniceerd.

Vraag 9
Op welke wijze en wanneer heeft ProRail vervoerders, verladers, havenbedrijven, toezichthouders en uw ministerie geïnformeerd? Deelt u de mening dat vervoerders bij ingrijpende operationele beperkingen onmiddellijk, volledig en rechtstreeks moeten worden geïnformeerd en dat berichtgeving uit de operatie niet eerder bij vervoerders dan bij het ministerie terecht zou moeten komen?

Antwoord 9
ProRail heeft meerdere kanalen voor communicatie met vervoerders en andere ketenpartners bij verstoringen op en rond het spoor. Het belangrijkste communicatiemiddel met de vervoerders is de applicatie Spoorweb. Hierin worden alle incidenten en de afwikkeling op en rond het spoor direct gelogd door de Meldkamer Spoor. Bij issues met grotere en langdurige impact op het spoorgoederenvervoer stuurt ProRail zogeheten Sitreps. Met dit middel worden ook partijen als terminals, verladers en havenbedrijven geïnformeerd over het issue, de impact en prognose. Ik deel uw mening dat de operationele informatie onmiddellijk, volledig en rechtstreeks bij vervoerders terecht moet komen, zoals gebeurt met genoemde communicatiesystemen.

Vraag 10
Houden deze problemen verband met de eerder gemelde vertragingen rond het nieuwe blussysteem en de nieuwe schuimblusvoertuigen voor Kijfhoek? Zo ja, waarom zijn deze risico's niet tijdig ondervangen en wie is verantwoordelijk voor het ontstane gebrek aan terugvalcapaciteit?

Antwoord 10
Nee, het nieuwe blussysteem en calamiteitenwegen op Kijfhoek zijn een aanvulling op het bestaande systeem en dienen niet als vervanging. De nieuwe vertraagde schuimblusvoertuigen hebben geen relatie met deze storing.

Vraag 11
Zijn op andere goederenemplacementen momenteel eveneens brandblusvoorzieningen of andere voor de afhandeling van treinen met gevaarlijke stoffen noodzakelijke veiligheidsvoorzieningen geheel of gedeeltelijk buiten gebruik, afgekeurd of alleen onder aanvullende beperkingen beschikbaar? Zo ja, om welke emplacementen en voorzieningen gaat het, welke operationele beperkingen gelden daar en wat zijn de herstelttermijnen?

Antwoord 11
Nee, hiervan is op het moment van schrijven geen sprake.

Vraag 12
Deelt u de mening dat bij veiligheidskritische voorzieningen niet mag worden gewacht totdat tijdens een test blijkt dat zij niet functioneren? Bent u bereid ProRail opdracht te geven op korte termijn te controleren of de brandblusvoorzieningen op alle relevante goederenemplacementen aantoonbaar

functioneren, het onderhoud en de periodieke keuringen op orde zijn en voldoende terugvalcapaciteit beschikbaar is, en de Kamer over de uitkomsten te informeren?

Antwoord 12
In het kader van het reguliere beheer en onderhoud worden gedurende het jaar onderhoudswerkzaamheden, inspecties en testen uitgevoerd aan verschillende onderdelen van een blussysteem op emplacementen conform de afspraken met het betrokken bevoegd gezag. Daarmee wordt de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van blussystemen gewaarborgd. Ik zie geen aanleiding om ProRail als aanvulling op deze reguliere afspraken en processen inspecties te laten uitvoeren op goederenemplacementen.

Vraag 13
Welke gebruiks-, opstel- en overige vergoedingen brengt ProRail gedurende deze beperkingen bij vervoerders in rekening? Deelt u de mening dat vervoerders niet de rekening mogen krijgen voor infrastructuur of diensten waarvan zij door tekortkomingen bij ProRail geen of slechts beperkt gebruik kunnen maken en dat aantoonbare extra kosten passend moeten worden gecompenseerd?

Antwoord 13
ProRail brengt de opstelkosten in rekening zoals deze zijn opgenomen in de Netverklaring. Zoals aangegeven in vraag 4 en 6 zijn de activiteiten verplaatst naar andere plekken op het rangeerterrein Kijfhoek. Voor compensatie en schade gelden de regelingen tussen vervoerders en ProRail uit de Netverklaring, Algemene voorwaarden en de Toegangsovereenkomst.

Vraag 14
Welke concrete maatregelen neemt u richting ProRail om herhaling te voorkomen? Bent u bereid de Kamer uiterlijk binnen vier weken te informeren over de oorzaak, de gevolgen, de financiële afhandeling voor vervoerders en de voortgang van het herstel?

Antwoord 14
Ik heb in het kader van vernieuwingen van infrastructuur en eerder genoemde uitbereiding van de blusvoorzieningen op Kijfhoek regelmatig contact met ProRail over de voortgang van projecten. De mitigerende maatregelen en het structurele herstel van de bestaande blusvoorzieningen zal ik betrekken bij deze gesprekken. Via de reguliere voortgangsbrieven houd ik u hiervan op de hoogte. De beperkingen voor vervoerders zijn sinds donderdag 10 september voorbij.

Vraag 15
Kunt u deze vragen uiterlijk voorafgaand aan het commissiedebat Spoorgoederenvervoer van 1 oktober beantwoorden, zodat de Kamer de antwoorden bij de voorbereiding van dit debat kan betrekken?

Antwoord 15
Ja, ik draag zorg voor beantwoording voorafgaand aan het commissiedebat Spoorgoederenvervoer.