AH 106
2026Z17258

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'?

Antwoord 1
Ja, ik ben bekend met dit bericht.

Vraag 2
Klopt het dat de gebruiksbeperkingen (een snelheidsbeperking van 20 km/u en de sluiting van één spoorbuis) die ProRail heeft opgelegd aan het spoorgoederenvervoer bij Barendrecht, zorgen voor ernstige hinder voor het goederenvervoer tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland? Bent u erover geïnformeerd dat dit leidt tot treinuitval, forse vertragingen, verstoringen van de supply chain van goederen en hoge parkeerkosten voor goederentreinen in de Rotterdamse haven?

Antwoord 2
Ja. De gebruiksbeperkingen hebben het spoorgoederenvervoer tussen de Rotterdamse haven en het achterland ernstig gehinderd. Gedurende een deel van de periode konden via Barendrecht 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. Goederenvervoerders hebben hierdoor vertraging ondervonden en mogelijk extra kosten gemaakt of treinen laten uitvallen. De precieze gevolgen voor afzonderlijke vervoerders, terminals, verladers en logistieke ketens zijn bij ProRail en het ministerie niet volledig bekend.

Vraag 3
Klopt het dat de tunnelrand in het Profiel van Vrije Ruimte (PVR) – de harde veiligheidsnorm waarbinnen zich geen vaste obstakels mogen bevinden – terecht is gekomen of dat de spoorbaan zich heeft verplaatst richting de tunnelwand en dat dit pas is ontdekt nadat een vervoerder hier melding van maakte?

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. Het klopt dat dit aan het licht is gekomen nadat een machinist melding maakte van contact tussen de treeplank van een locomotief en de betonnen rand.

Vraag 4
Hoe groot is de totale economische schade voor de spoorgoederensector door dit incident en in hoeverre kunnen vervoerders deze schade verhalen op ProRail?

Antwoord 4
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. Voor schade en compensatie gelden de bepalingen die ProRail en de spoorgoederenvervoerders zijn overeengekomen in de toegangsovereenkomsten en de daarbij behorende algemene voorwaarden.[1]

Vraag 5
Hoe lang gaat het nog duren voordat de infraproblemen met gebruiksbeperkingen voor goederenvervoer zijn opgelost?

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
Hoe kan het dat ProRail deze problemen met de rand van de tunnelwand in het PVR van de spoorbaan of de verplaatsing van het baanlichaam richting de tunnelwand niet zelf heeft ontdekt tijdens regulier onderhoud en de schouw van de spoorinfrastructuur, maar pas na een melding van een goederenvervoerder?

Antwoord 6
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 7
Wat is er concreet nodig om ervoor te zorgen dat ProRail dergelijke infrastructuurdefecten in de toekomst wél tijdig en preventief signaleert en aanpakt?

Antwoord 7

---

[1] Zie de Netverklaring 2026, paragrafen 5.6.7 en 5.6.8, de Toegangsovereenkomst, paragrafen 3.6 en 3.7, en de Algemene Voorwaarden, artikelen 17 en 18. Aanvulling D op de NV2026

ProRail onderzoekt momenteel de oorzaak van de afwijking, de wijze waarop deze heeft kunnen ontstaan en waarom deze niet eerder is onderkend. Uit dit onderzoek moet blijken welke aanvullende maatregelen nodig zijn om vergelijkbare afwijkingen eerder te signaleren en een vergelijkbaar incident te voorkomen.

Vraag 8
Hoe vaak heeft een incident waarbij de rand van de tunnelwand in Barendrecht een goederentrein raakte feitelijk plaatsgevonden?

Antwoord 8
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 9
Klopt het dat de eerste botsing tussen de rand van de tunnelwand en een goederentrein plaatsvond op 31 juli 2026 en dat op 13 augustus 2026 de eerste gebruiksbeperkingen zijn opgelegd met een snelheidsbeperking van 20 km/uur, later één goederenspoor buiten dienst en slechts drie goederenpaden per uur per richting? Zo ja, waarom zat er zoveel tijd tussen de eerste botsing en het uitvaardigen van gebruiksbeperkingen?

Antwoord 9
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 10
Heeft ProRail direct en adequaat gehandeld na de eerste botsing met een locomotief die aantoonbaar voldeed aan de internationale UIC 505-1 (GA) normen (3,15 m breedte, 4,3 m hoogte) en die ruim binnen het Nederlandse standaardprofiel OPS-NL (tot 3,60 m breedte) hoort te passen?

Antwoord 10
Na de melding op 29 juli heeft ProRail de situatie dezelfde nacht laten inspecteren. De eerste metingen gaven geen alarmerende waarden. Na analyse door een inspecteur en vakspecialisten is op 31 juli uit voorzorg een

snelheidsbeperking van 40 km/u ingesteld. Na een nadere inspectie is deze op één spoor verlaagd naar 20 km/u.

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 resultaten hebben op 13 augustus geleid tot gebruiksbeperkingen op alle drie de goederensporen.

Vraag 11
Passen andere en gangbare goederenlocomotieven die ontworpen zijn volgens de EU TSI-normen (zoals de Euro9000, Vectron, Traxx en BR189) momenteel nog wel op reguliere dienstregelingssnelheid (85–100 km/u) door de tunnelbuizen bij Barendrecht?

Antwoord 11
Op de herstelde en vrijgegeven sporen kunnen alle daar toegelaten locomotieftypen met de reguliere dienstregelingssnelheid rijden.

Vraag 12
Klopt het dat er slechts een specifiek type nationale elektrische locomotief – die al decennia aan alle toelatingseisen voldoet – betrokken is bij de incidenten waarbij de verschoven tunnelrand de instaptreden raakte?

Antwoord 12
Ja. De twee bij ProRail geregistreerde meldingen betroffen beide een locomotief van het type E1600.

Vraag 13
Zo ja, is deze specifieke fysieke aanraking gevaarlijk voor de algemene spoorwegveiligheid?

Antwoord 13
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 14
Hoe snel heeft ProRail risicobeperkende maatregelen genomen en zijn deze vooraf afgestemd met de vervoerders en materieeleigenaren conform de Europese CMS RA-eisen (Common Safety Methods Risk Evaluation and Assessment)?

Antwoord 14
Na de eerste melding op 29 juli heeft ProRail de situatie dezelfde nacht laten inspecteren. Op 31 juli is uit voorzorg een snelheidsbeperking van 40 km/u op spoor BE ingesteld, waarna op één spoor een beperking van 20 km/u volgde. Op 13 augustus zijn, na aanvullend onderzoek, beperkingen voor alle drie de goederensporen ingesteld. ProRail heeft vervoerders geïnformeerd over de snelheidsbeperkingen, afsluitingen, beschikbare capaciteit en

herstelwerkzaamheden. Tijdens de afhandeling vond dagelijks overleg met betrokken partijen plaats. ProRail verricht vervolgonderzoek, waarbij ook wordt bezien hoe de Europese regels voor risico-evaluatie en -beoordeling (CSM RA) zijn toegepast.

Vraag 15
Is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) betrokken geweest bij het formuleren en vaststellen van deze risicobeheersmaatregelen?

Antwoord 15
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 16
Toont dit incident aan dat er onvoldoende toezicht is door ProRail en de ILT op de fysieke staat en de veilige berijdbaarheid van de spoorinfrastructuur?

Antwoord 16
Die conclusie kan op basis van dit incident niet worden getrokken. Wel is vastgesteld dat de afstand tussen het spoor en de betonnen rand niet meer aan de geldende maatvoering voldeed en dat dit pas na een melding van een machinist aan het licht kwam. ProRail onderzoekt hoe deze afwijking heeft kunnen ontstaan en waarom zij niet eerder is onderkend. De ILT houdt als onafhankelijke toezichthouder toezicht op de naleving van de spoorwegveiligheidsregels. De uitkomsten van de onderzoeken moeten uitwijzen of aanpassing van het toezicht, de inspecties of de werkwijze nodig is.

Vraag 17
Is er slechts een type locomotief dat hinder ondervindt van de tunnelwand (waarbij dit type slechts een klein deel van het totale park uitmaakt)? Zo ja, waarom heeft ProRail dan generieke, zeer forse en langdurige gebruiksbeperkingen voor alle goederentreinen opgelegd waardoor de economische schade onnodig is vergroot?

Antwoord 17
De twee geregistreerde meldingen betroffen een locomotief uit de 1600-serie. Op basis van de beschikbare gegevens kon echter niet worden uitgesloten dat ook andere voertuigen hinder zouden kunnen ondervinden, omdat de infrastructuur ter plaatse niet aan de geldende maatvoering voldeed. ProRail hanteert bij dergelijke situaties het uitgangspunt veiligheid voor beschikbaarheid. Daarom zijn uit voorzorg maatregelen getroffen die niet tot één locomotieftype waren beperkt. Na herstel zijn de beperkingen voor de twee vrijgegeven sporen opgeheven.

Vraag 18

Wat is de exacte (technische en achterliggende) oorzaak van de verschuiving van de tunnelwand of van de verschuiving van het baanlichaam richting de tunnelwand waardoor de rand van de tunnelwand binnen het PVR is geraakt?

Antwoord 18
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, waardoor niet meer aan de geldende maatvoering werd voldaan. De precieze technische en achterliggende oorzaak van de verzakking en verschuiving wordt door ProRail onderzocht.

Vraag 19
Welke concrete prestatie-eisen stelt u als opdrachtgever aan ProRail ten aanzien van de gegarandeerde beschikbaarheid van een veilig berijdbaar hoofdspoorwegennet voor goederentreinen, zodanig dat de spoorinfrastructuur geschikt is voor gebruik en dus ook kwalitatief voldoet aan de technische eisen (zoals het PVR) die horen bij de treinen waarvoor de capaciteit is toegewezen?

Antwoord 19
ProRail is op grond van de Spoorwegwet en de beheerconcessie verantwoordelijk voor het beheer en de instandhouding van de hoofdspoorweginfrastructuur en voor de veilige en betrouwbare berijdbaarheid daarvan.

Het ministerie stuurt op de prestaties van ProRail via de prestatie-indicatoren uit de beheerconcessie. Voor het spoorgoederenvervoer betreft dit onder meer het ‘klantoordeel spoorgoederenvervoerders’. Daarnaast wordt een tweede prestatie-indicator voor het spoorgoederenvervoer ontwikkeld. Aan deze indicatoren zijn bodemwaarden gekoppeld. Wanneer ProRail een bodemwaarde niet behaalt, volgt in beginsel een boete.

Daarnaast rapporteert ProRail maandelijks via de spoorgoederenmonitor over onder meer storingen en hinder op de corridor Zee–Zevenaar, onttrekkingen van infrastructuur en het aantal gereden goederentreinen. Bij onderprestaties kan het ministerie opschalen door aanvullende monitoring te vragen, een bestuurlijke bespreking te beleggen of overgaan tot het instellen van een verbeterprogramma. Het verbeterprogramma Zee–Zevenaar is hiervan een voorbeeld.

Vraag 20
Overtreedt ProRail de geest van zijn wettelijke zorgplicht uit de Spoorwegwet als de infra door achterstallige instandhouding of constructiefouten fysiek onbruikbaar of onveilig wordt voor treinen die wel aan alle wettelijke toelatingseisen voldoen?

Antwoord 20
ProRail is als beheerder verantwoordelijk voor het beheer en de instandhouding van de hoofdspoorweginfrastructuur en de veilige berijdbaarheid daarvan. Bij dit incident voldeed de afstand tussen het spoor en de betonnen rand niet aan de geldende maatvoering. ProRail onderzoekt de oorzaak, de wijze waarop de afwijking heeft kunnen ontstaan en waarom zij niet eerder is onderkend. Op basis van de uitkomsten kan worden vastgesteld of sprake is geweest van een tekortkoming in de

uitvoering van de beheer- en zorgplicht en of aanvullende maatregelen nodig zijn. ILT heeft een handhavingsverzoek ontvangen over dit incident.

Vraag 21
Op welke specifieke Kritieke Prestatie-Indicatoren (KPI's) met betrekking tot de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van de spoorinfra i.r.t. spoorgoederenvervoer monitort uw ministerie ProRail en hoe stuurt u bij wanneer deze niet worden gehaald?

Antwoord 21
Voor het spoorgoederenvervoer stuurt het ministerie via de beheerconcessie onder meer op de prestatie-indicator 'klantoordeel spoorgoederenvervoerders'. Daarnaast wordt een tweede prestatie-indicator voor spoorgoederenvervoer ontwikkeld. ProRail verstrekt het ministerie maandelijks de spoorgoederenmonitor. 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. Daarin wordt onder meer gerapporteerd over storingen op de corridor Zee-Zevenaar, de urgentie en hinder daarvan, onttrekkingen van infrastructuur, de termijn waarop die aan vervoerders zijn gemeld en het aantal gereden goederentreinen op de hoofdroutes. Aan de informatie-indicatoren in de spoorgoederenmonitor zijn geen bodemwaarden gekoppeld.

Een storing geldt als hinderrijk wanneer deze meer dan 120 vertragingsminuten voor goederenvervoerders veroorzaakt. Als een bodemwaarde uit de beheerconcessie niet wordt gehaald, volgt in beginsel een boete, tenzij naar het oordeel van het ministerie sprake is van een rechtvaardigingsgrond. Bij andere onderprestaties bepaalt het ministerie op basis van de aard, duur, ontwikkeling en gevolgen welke bijsturing nodig is. Dit kan oplopen van intensievere bespreking en monitoring tot een verbeterprogramma onder de beheerconcessie.

Vraag 22
Hoe beoordeelt u de sturing door ProRail op de bedrijfscontinuïteit van het spoorgoederenvervoer en de operational readiness van ProRail (de directe inzetbaarheid van calamiteitenteams en spoedherstellers) om acute infrastructurele knelpunten zoals in Barendrecht direct en daadkrachtig op te lossen?

Antwoord 22
De technische afhandeling is na de eerste melding direct gestart en heeft geleid tot inspecties, gebruiksbeperkingen en herstelmaatregelen. Tegelijkertijd zijn door vervoerders klachten geuit over de logistieke afhandeling door ProRail Verkeersleiding. ProRail laat daarom een evaluatie uitvoeren naar de afhandeling van de calamiteit. Daarbij wordt uitdrukkelijk gekeken naar de snelheid en effectiviteit van de logistieke besluitvorming en naar mogelijke verbeterpunten voor de inzetbaarheid van de betrokken organisatieonderdelen bij toekomstige incidenten.

Vraag 23

Bent u bekend met de conclusies uit het rapport ‘Toevallig non-conform of voorspelbaar ongeschikt? Een onderzoek naar de staat van de infrastructuur voor het spoorgoederenvervoer op de Havenspoorlijn’ van Crisislab uit 2020 2), waarin werd vastgesteld dat ProRail tekortschiet in haar operational readiness en het adequaat omgaan met afwijkingen op de goederencorridors? Moeten we uit het feit dat ProRail ook bij het recente incident in Barendrecht pas na een melding van een marktpartij achter de overschrijding van het PVR kwam en direct overging tot rigide, generieke gebruiksbeperkingen, concluderen dat de harde lessen uit dit rapport over operational readiness en het constructief omgaan met infrastructurele afwijkingen na zes jaar nog altijd onvoldoende zijn geleerd en toegepast door de spoorbeheerder?

Antwoord 23
Ja, ik ben bekend met de conclusies uit het rapport van Crisislab. Naar aanleiding daarvan is op 1 januari 2022 het verbeterprogramma Zee-Zevenaar onder de beheerconcessie van ProRail gestart. Het programma heeft tot doel de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer op de corridor Zee-Zevenaar te verbeteren en is verlengd tot eind 2026. Binnen het programma zijn de afgelopen jaren verbeteringen doorgevoerd en investeringen gedaan. De komende maanden wordt beoordeeld of de kwaliteit voldoende is verbeterd en het programma kan worden afgerond. Het incident in Barendrecht is op zichzelf onvoldoende grond om te concluderen dat de lessen uit het Crisislab-rapport niet zijn toegepast.

ProRail onderzoekt nog de oorzaak van de afwijking en waarom deze niet eerder is onderkend. Daarbij wordt ook onderzocht of de lessen uit het Crisislab-rapport zijn toegepast, onder meer bij het tijdig signaleren van afwijkingen en de operationele afhandeling. De uitkomsten worden betrokken bij de beoordeling of aanvullende verbetermaatregelen nodig zijn.

Vraag 24
Gegeven eerdere infrastructurele problemen bij extreme regenval (zoals de Zeeuwse Lijn die in 2007-2011 grootschalig vernieuwd is, maar in een 'badkuip' van ondoordringbare klei ligt), kan er uit de situatie in Barendrecht worden geconcludeerd dat de Nederlandse spoorinfrastructuur en haar fundering nu ook bij langdurige droogte structureel faalt?

Antwoord 24
Nee. Op basis van dit concrete incident kan niet worden geconcludeerd dat de Nederlandse spoorinfrastructuur en haar fundering bij langdurige droogte structureel falen. De precieze oorzaak van de verzakking en verschuiving bij Barendrecht wordt nog onderzocht.

Droogte kan bij bepaalde grondsoorten, zoals veen en slappe klei, het risico op verzakkingen vergroten. ProRail geeft aan dit eenmaal in Nederland te hebben waargenomen. De veiligheidsrisico’s hiervan worden beheerst via de landelijke aanpak voor baanstabiliteit. Voor de gevolgen voor de beschikbaarheid van het spoor heeft ProRail geen specifieke maatregelen, omdat moeilijk te voorspellen is waar verzakkingen optreden.

Vraag 25

Beschikt ProRail wel over voldoende interne expertise op het snijvlak van bovenbouwvernieuwing, funderingstechniek en (regionale) waterhuishouding en heeft zij voldoende actuele data in huis om dit soort infrafalen preventief te voorkomen?

Antwoord 25
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.

ProRail acht de aanwezige expertise en informatie in beginsel voldoende 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.

Vraag 26
Bent u bereid om de gedupeerde spoorgoederenvervoerders en intermodale operatoren te compenseren voor de extra omrijdkosten en parkeerheffingen? Bent u bereid de infraheffingen voor het opstellen en rangeren in de Rotterdamse haven en op de Kijfhoek tijdelijk op een nultarief te zetten tot het knelpunt is opgelost?

Antwoord 26
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. Het eventueel aanpassen van de gebruiksvergoeding is niet aan de orde. Op 27 augustus zijn de beperkingen in de dienstregeling opgeheven.

Vraag 27
Hoe beoordeelt u het preventieve handelen van ProRail Asset Management, in het licht van het feit dat dit infrastructurele knelpunt direct vier vitale Europese logistieke corridors (Rotterdam-Alpen-Italië, Rotterdam-Wenen-Zuidoost Europa, Rotterdam-Oldenzaal-Noordoost-Europa en Rotterdam-België-Frankrijk) raakt die fungeren als 'critical lifelines' voor Mainport Rotterdam en de Europese economie?

Antwoord 27
De gevolgen van een afwijking op deze locatie zijn groot, omdat Barendrecht een belangrijke toegang vormt tot de Betuweroute en internationale goederencorridors. Bij een geconstateerde veiligheidsafwijking moet veiligheid echter voor beschikbaarheid gaan. ProRail heeft daarom gebruiksbeperkingen opgelegd en herstelmaatregelen uitgevoerd. Omdat de afwijking niet bij reguliere controles is ontdekt, onderzoekt ProRail hoe zij heeft kunnen ontstaan en waarom zij niet eerder is onderkend. Op basis daarvan moet worden bepaald of het preventieve beheer en de inspecties moeten worden aangepast.

Vraag 28

Hoe beoordeelt u het presteren van ProRail Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding om de logistieke keten operationeel overeind te houden, gezien de signalen van vervoerders dat gelijktijdige geplande werkzaamheden op omleidingsroutes en havenemplacementen de bereikbaarheid nog verder verslechteren?

Antwoord 28
Binnen ProRail bestaan afhandelscenario's voor langdurige verstoringen. Bij dit incident wijzigden de prognoses voor het herstel en de beschikbare capaciteit meerdere malen, waardoor niet direct voor één vast alternatief capaciteitsplan is gekozen. Om het goederenvervoer zo veel mogelijk doorgang te laten vinden, zijn omleidingsroutes via Utrecht benut en zijn tijdens herstelwerkzaamheden enkele NS-treinseries tijdelijk opgeheven. Vervoerders hebben klachten geuit over de afhandeling door ProRail Verkeersleiding. Ik vind het daarom belangrijk dat ProRail de afhandeling van dit incident evalueert. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de effectiviteit van de logistieke besluitvorming en naar verbeterpunten. De uitkomsten zijn nodig om het presteren van ProRail Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding bij dit incident te kunnen beoordelen.

Vraag 29
Waarom is er niet direct besloten om werkzaamheden aan het spoor op de omleidingsroutes en havenemplacementen op te schorten om de internationale supply chain te ontlasten, zeker in een periode waarin ook de binnenvaart kampt met beperkingen door laagwater?

Antwoord 29
ProRail heeft binnen de beschikbare mogelijkheden zo snel mogelijk een aantal werkzaamheden geannuleerd om ruimte te maken voor het goederenvervoer. Dit betrof onder meer regulier onderhoud. Daarbij is een afweging gemaakt tussen lopende onderhoudswerkzaamheden, de beschikbaarheid van alternatieve routes en de belangen van zowel het goederen- als het reizigersvervoer. De veiligheid stond daarbij voorop.

Vraag 30
Neemt u de operationele en financiële gevolgen van dit zoveelste spoorinfrafalen sinds 2018 expliciet mee in de Ministerraad om te zorgen voor voldoende budget voor een doelmatige, toekomst vaste instandhouding en opwaardering van het goederenspoornetwerk?

Antwoord 30
De gevolgen van dit incident en de uitkomsten van de onderzoeken worden betrokken bij de reguliere sturing op ProRail en bij de besluitvorming over beheer, onderhoud en vernieuwing van de spoorinfrastructuur. Besluitvorming over de daarvoor benodigde middelen vindt plaats binnen de begrotings- en investeringsprocessen van het Rijk. Ik zie op dit moment geen aanleiding om dit afzonderlijke incident als zelfstandig onderwerp in de ministerraad te bespreken.

Vraag 31
Deelt u de opvatting dat deze voortdurende, onvoorspelbare stremmingen en plotselinge gebruiksbeperkingen de betrouwbaarheid van de Nederlandse logistieke

sector fundamenteel ondermijnen en schadelijk zijn voor de concurrentiepositie van onze havens en het algemene vestigingsklimaat?

Antwoord 31
Betrouwbare verbindingen zijn belangrijk voor logistieke ketens, de concurrentiepositie van de Nederlandse havens en het vestigingsklimaat. Een betrouwbaar spoorgoederennetwerk is daarom ook één van de prioriteiten van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050. Ik deel echter niet de conclusie dat de betrouwbaarheid van de Nederlandse logistieke sector door dit incident fundamenteel is ondermijnd. De reguliere capaciteit bij Barendrecht kon op 27 augustus weer worden aangeboden. Wel is het belangrijk lessen uit het incident te trekken en waar nodig verbetermaatregelen te nemen.

Vraag 32
Welke negatieve gevolgen hebben deze structurele infrastructurele beperkingen volgens u voor de aantrekkelijkheid van het spoorgoederenvervoer voor verladers, en in het bijzonder voor de modal shift-ambities van dit kabinet om meer goederen van de weg naar het spoor te verplaatsen en de inzet op multimodale bereikbaarheid (weg, water, spoor) om de Nederlandse economie efficiënt en veerkrachtig bereikbaar te houden?

Antwoord 32
Betrouwbaarheid is een belangrijke factor voor verladers in de keuze voor een vervoersmodaliteit. Dit is ook de reden dat de betrouwbaarheid van het spoornetwerk tot één van de prioriteiten van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 en de Uitvoeringsagenda 2026-2030 is gemaakt. Het kabinet zet concreet in op een weerbaar, betrouwbaar en robuust spoorgoederenvervoer, waaronder op verbetering van de kwaliteit van de corridor Zee-Zevenaar. Bij dit incident zijn omleidingsroutes en tijdelijke capaciteitsmaatregelen ingezet en is de reguliere capaciteit op 27 augustus hersteld. De uitkomsten van de evaluaties worden benut om de betrouwbaarheid verder te verbeteren.

Vraag 33
Deelt u de specifieke zorg dat de verslechterde operationele betrouwbaarheid ertoe kan leiden dat reeds naar het spoor verplaatste goederenstromen noodgedwongen weer structureel terugkeren naar de weg?

Antwoord 33
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 zo'n ontwikkeling onderstreept het belang van betrouwbare infrastructuur en een goede operationele afhandeling van verstoringen.

Vraag 34
Hoeveel effect heeft het knelpunt Barendrecht op het zo goed mogelijk gebruiken van de Betuweroute?

Antwoord 34
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.

Vraag 35
Welke directe en concrete maatregelen treft u momenteel om de operationele continuïteit van het nationale en internationale spoorgoederenvervoer bij dit soort acute infrastructurele crises te waarborgen?

Antwoord 35
Tijdens dit incident heeft ProRail snelheidsbeperkingen en afsluitingen ingesteld, inspecties en herstelwerkzaamheden uitgevoerd, omleidingsroutes via Utrecht benut en capaciteit voor goederenvervoer vrijgemaakt door tijdens herstelwerkzaamheden enkele NS-treinseries tijdelijk op te heffen. Ook zijn enkele werkzaamheden geannuleerd en vond dagelijks operationeel overleg met betrokken partijen plaats. De reguliere capaciteit is op 27 augustus hersteld. ProRail evalueert de afhandeling om te bepalen welke verbeteringen nodig zijn voor toekomstige incidenten.

Vraag 36
Ziet u in dit zoveelste incident aanleiding om aanvullende, dwingende maatregelen te treffen richting ProRail om de fysieke beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorinfrastructuur – zowel op de vrije baan als op de strategische emplacementen en raccordementen – zodanig te garanderen dat het goederenvervoer per spoor Nederland betrouwbaar, efficiënt en veerkrachtig kan blijven verbinden met het Europese achterland?

Antwoord 36
Op dit moment zie ik geen aanleiding om vooruitlopend op de lopende onderzoeken aanvullende dwingende maatregelen op te leggen. Via de Spoorwegwet, de beheerconcessie, de prestatie-indicatoren en het verbeterprogramma Zee-Zevenaar en reguliere gesprekken beschikt het ministerie over een scala aan instrumenten om ProRail aan te spreken en waar nodig bij te sturen. De uitkomsten van het onderzoek naar de oorzaak en van de evaluatie van de incidentafhandeling bepalen of aanvullende maatregelen nodig zijn.

Vraag 37
Bent u bereid hieraan ook het benodigde budget te koppelen onder voorwaarde dat deze dwingende maatregelen ook daadwerkelijk bij ProRail worden getroffen?

Antwoord 37
De uitkomsten van het onderzoek naar de oorzaak en van de evaluatie van de incidentafhandeling bepalen in hoeverre aanvullende maatregelen nodig zijn.