Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026 **Aanhangsel van de Handelingen**

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

2719

Vragen van het lid **Schutz** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de blokkade van de Betuweroute op 19 juni jl.* (ingezonden 26 juni 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 augustus 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Na nieuwe blokkade is goederenvervoer er klaar mee: «machinisten vast in snikhete locomotief»»?[1]

Antwoord 1
Ja, ik ben hiermee bekend.

Vraag 2
Klopt het dat als gevolg van deze blokkade gedurende ongeveer vijf uur geen goederenvervoer over de Betuweroute mogelijk was? Welke factoren hebben ertoe geleid dat het circa vijf uur duurde voordat het spoor werd vrijgemaakt en weer kon worden vrijgegeven voor treinverkeer?

Antwoord 2
Van ProRail begrijp ik dat er inderdaad gedurende een periode van vijf uur geen treinverkeer op de Betuweroute mogelijk was. Dit is de periode vanaf het moment dat door ProRail is geconstateerd dat er zich demonstranten op het spoor bevonden tot het moment dat de demonstranten verwijderd waren en het spoor weer kon worden vrijgegeven. Gedurende deze periode heeft de lokale driehoek de opdracht gegeven om de blokkade te beëindigen.

Vraag 3
Klopt het dat ProRail tijdens de blokkade de bovenleidingen heeft uitgeschakeld, waardoor de klimaatbeheersing in de locomotieven uitviel, met als gevolg dat machinisten te maken kregen met temperaturen tot wel 42 graden?

[1] SpoorPro, 19 juni 2026, «Na nieuwe blokkade is goederenvervoer er klaar mee: «Machinisten vast in snikhete locomotief»» (Na nieuwe blokkade is goederenvervoer er klaar mee: «Machinisten vast in snikhete locomotief» | SpoorPro.nl).

ah-tk-20252026-2719
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Antwoord 3
Dat klopt. De spanning op de bovenleiding van de Betuweroute en de HSL wijkt af van het reguliere spoor (25.000 Volt in plaats van 1500 Volt). In het CLU+-convenant zijn afspraken met veiligheidsregio's opgenomen over interventies bij incidenten, waaronder het spanningsloos maken van de bovenleiding en de inzet van 25kV-teams van de veiligheidsregio's. Bij incidenten kan ProRail de procedure van centrale lijnuitschakeling (CLU) in werking doen treden. Deze procedure is bedoeld voor hulpdiensten, zodat zij veilig hun werk kunnen doen. Bij de demonstratie op 19 juni heeft ProRail, op last van de hulpdiensten, de bovenleiding uitgeschakeld. Ik begrijp inderdaad dat de temperatuur in de locomotieven in combinatie met het warme weer daardoor sterk zijn opgelopen.
Recentelijk heb ik u geïnformeerd dat uit de evaluatie van het CLU+-convenant is gebleken dat de oorspronkelijke uitgangspunten van het convenant op onderdelen aanleiding geven tot nadere beschouwing, onder andere ten aanzien van de gehanteerde normen en de inrichting van de afspraken. De komende periode worden de uitkomsten van de evaluatie nader bezien, waaronder de nut en noodzaak van de huidige invulling van het convenant[2].

Vraag 4
Hoe beoordeelt u het feit dat machinisten en ander treinpersoneel met deze omstandigheden te maken kregen op een dag waarop het Nationaal Hitteplan van kracht was?

Antwoord 4
Voor de betrokken machinisten en ander treinpersoneel is dit heel vervelend. Demonstreren op het spoor vind ik onaanvaardbaar en is bovendien verboden. De situatie waarin dit personeel zich bevond laat dit nog eens extra zien. Mijn oproep aan demonstranten is onveranderd: stop hiermee, er zijn voldoende andere plekken waar gedemonstreerd kan worden.
Van ProRail begrijp ik dat zowel vanuit de werkgever als door ProRail zelf inzet is gepleegd om de impact te beperken. In antwoord op vraag 7 is dit nader toegelicht.

Vraag 5
Deelt u de opvatting dat het onacceptabel is dat machinisten en ander spoorpersoneel als gevolg van een blokkade gedurende langere tijd worden blootgesteld aan dergelijke temperaturen?

Antwoord 5
Dit deel ik volledig. Dit is onaanvaardbaar.

Vraag 6
Hoe zijn de belangen van de machinisten en het andere spoorpersoneel meegewogen in de besluitvorming van ProRail om de bovenleiding uit te schakelen vanwege de blokkade?

Antwoord 6
ProRail heeft de bovenleiding op last van de hulpdiensten uitgeschakeld. Van ProRail begrijp ik dat zij de mogelijke gevolgen voor treinpersoneel aan de hulpdiensten kenbaar hebben gemaakt en dit belang daarmee is meegewogen.

Vraag 7
Welke maatregelen zijn tijdens de blokkade genomen om de gezondheid en veiligheid van de machinisten en het andere spoorpersoneel te waarborgen?

Antwoord 7
Machinisten en ander spoorpersoneel moeten te allen tijde veilig kunnen werken. Het is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de werkgever om handelend richting het personeel op te treden. Ik begrijp dat dit ook gebeurd is. Daarnaast heeft ProRail extra inzet gepleegd om de machinisten

[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 29 893, nr. 285.

van de gestrande treinen zo spoedig mogelijk te voorzien van water. ProRail heeft dit enige tijd moeten onderbreken vanwege een ander incident waar prioriteit aan moest worden gegeven, maar direct daarna is deze inzet weer hervat. Daarnaast heeft ProRail geprobeerd om enkele gestrande treinen met een diesellocomotief weg te slepen naar het dichtstbijzijnde station/emplacement. Uiteindelijk is dit proces gestopt, omdat het uitgeschakelde gebied veilig verkleind kon worden, waardoor gestrande goederentreinen op eigen kracht konden vertrekken. Ik heb waardering voor het snelle en adequate handelen van ProRail.

Vraag 8
Neemt u de gevolgen van spoorblokkades voor machinisten, spoorvervoerders en de continuïteit van het spoorgoederenvervoer mee in uw overleg met andere ministeries en betrokken organisaties?

Antwoord 8
Jazeker. Demonstreren op het spoor is om veel redenen onaanvaardbaar en verboden. Het is gevaarlijk voor demonstranten zelf en voor mensen die op het spoor werken. Dit sterkt het kabinet in de in antwoord op vraag 11 beschreven aanpak.

Vraag 9
Deelt u de opvatting dat het blokkeren van vitale infrastructuur, zoals de Betuweroute, niet alleen gevolgen heeft voor de openbare orde maar ook voor de betrouwbaarheid van de Nederlandse logistieke keten en het vestigingsklimaat?

Antwoord 9
Leveringszekerheid is van essentieel belang voor onze bedrijven en industrie en daarmee ook voor ons vestigingsklimaat. Deze demonstraties beïnvloeden de betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer.

Vraag 10
Bent u bekend met signalen dat dezelfde actiegroep die nu de Betuweroute blokkeerde, voornemens is om op 27 juni de spoorwegen van de haven van Rotterdam te blokkeren?

Antwoord 10
Ja, ik ben hiermee bekend. Deze demonstratie heeft niet plaatsgevonden.

Vraag 11
Welke maatregelen neemt het kabinet om dergelijke toekomstige blokkades te voorkomen?

Antwoord 11
Ik kan niet voorkomen dat demonstranten het goederenspoor betreden. De Betuweroute is 160 km lang, het is niet mogelijk deze volledige route dusdanig te beveiligen dat betreden van het spoor geheel voorkomen kan worden.
Wanneer blokkades plaatsvinden is het de verantwoordelijkheid van de lokale driehoek om op te treden. ProRail verschaft daarbij informatie onder andere in de vorm van een operationeel beeld. In algemene zin heeft het kabinet als inzet op het demonstratierecht om met enkele gerichte wetsaanpassingen het lokaal gezag meer mogelijkheden te geven voor bestuursrechtelijke handhaving. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt binnen het kabinet bij de Ministers van BZK en JenV. Recentelijk heeft u hierover een brief ontvangen[3]. Specifiek voor demonstraties op het spoor faciliteert het kabinet het opstellen van een handreiking die lokale driehoeken kan helpen met direct optreden tegen blokkadeacties, zodra deze zich aandienen, en die schadelijdende partijen zoals ProRail, de NS en goederenvervoerders kan helpen met het aansprakelijk stellen van demonstranten die schade veroorzaken.

[3] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 34 324, nr. 40.

Vraag 12
Acht u het wenselijk dat een relatief kleine groep actievoerders gedurende vijf uren een vitale goederenverbinding kan stilleggen? Zo nee, welke lessen trekt u uit deze gebeurtenis?

Antwoord 12
Nee, dit vind ik onaanvaardbaar. In antwoord op vraag 11 heb ik de inzet van het kabinet benoemd.

Vraag 13
Welke maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat het spoor bij toekomstige blokkades sneller kan worden vrijgemaakt voor het treinverkeer?

Antwoord 13
In antwoord op vraag 11 heb ik de inzet van het kabinet benoemd.

Vraag 14
Welke gevolgen hebben herhaalde spoorblokkades volgens u voor de betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid van het spoorgoederenvervoer en voor de door het kabinet nagestreefde *modal shift* van weg naar spoor?

Antwoord 14
In antwoord op vraag 9 heb ik aangegeven dat de herhaalde acties op het spoor de betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer schaden. Voor verladers speelt betrouwbaarheid sterk mee in de keuze van vervoerswijze. In de afgelopen jaren hebben demonstranten zowel de weg als het spoor geblokkeerd. Het risico bestaat dat verladers bij herhaaldelijke demonstraties hun keuze voor een modaliteit daarop aanpassen. Ik vind het echter onbegrijpelijk dat demonstranten zich op spoorvervoer richten, terwijl het spoor een duurzame vervoerswijze is.

Vraag 15
Deelt u de zorg dat herhaalde blokkades de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer verslechteren en ertoe kunnen leiden dat goederenstromen terugkeren naar de weg?

Antwoord 15
Ja, in antwoord op vraag 13 heb ik dit toegelicht.

Vraag 16
Welke maatregelen treft het kabinet om de continuïteit van het spoorgoederenvervoer te waarborgen?

Antwoord 16
In antwoord op vraag 11 heb ik de inzet van het kabinet benoemd.

Vraag 17
Ziet u aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen of procedures aan te passen om sneller en effectiever op te treden bij spoorblokkades? Zo ja, welke?

Antwoord 17
Naast de in antwoord op vraag 11 genoemde inzet zie ik vanuit mijn ministerie geen mogelijkheden voor aanvullende maatregelen. Het demonstratierecht en de politieke verantwoordelijkheid voor de lokale driehoeken valt onder de verantwoordelijkheid van de Ministers van JenV en BZK. De betrokken lokale driehoek is en blijft verantwoordelijk voor het optreden bij demonstraties. Hierbij wil ik benadrukken dat onder het huidige wettelijk kader demonstranten die strafbare feiten plegen ten aanzien van vitale infrastructuur, al kunnen en worden vervolgd. Zo bestaan er, verspreid over de Spoorwegwet en het Wetboek van Strafrecht, verschillende strafbepalingen waardoor strafrechtelijk kan worden opgetreden tegen actievoerders die het (goederen)spoor blokkeren of die schade veroorzaken aan een spoorweg. In de praktijk vinden ook daadwerkelijk veroordelingen plaats voor spoorblokkades.