Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2026Z17258

Vragen van het lid **Van der Plas** (BBB) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de grote problemen met de tunnelbuizen te Barendrecht en de gevolgen voor het spoorgoederenvervoer* (ingezonden 26 augustus 2026).

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

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?

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?

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?

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

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

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?

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?

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

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?

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?

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?

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?

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

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)?

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

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

Vraag 24
Gegeven eerdere infrastructurele problemen bij extreme regenval (zoals de Zeeuwse Lijn die in 2007–2011 grootschalig vernieuwd is, maar in een 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?

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?

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

[2] Kamerstuk 29 893, nr. 24

Rotterdamse haven en op de Kijfhoek tijdelijk op een nultarief te zetten tot het knelpunt is opgelost?

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?

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?

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?

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, toekomstvaste instandhouding en opwaardering van het goederenspoornetwerk?

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?

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?

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?

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

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?

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?

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