



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onze referentie
IENW/BSK-2026/188753

Bijlage(n)
2

Datum 25 september 2026
Betreft Ontwikkelingen spoorgoederenvervoer

Geachte voorzitter,

Op 1 oktober 2026 ga ik met de Kamer in debat over het spoorgoederenvervoer. Voorafgaand aan dit debat wil ik de Kamer over een aantal onderwerpen informeren.

Advies samenwerking Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026

Op 7 juli jl. heeft u de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026 ontvangen. Hierin heb ik het beleid voor de komende jaren uiteengezet en wil ik een reële en belangrijke stap zetten richting het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050. Ik heb daarbij aangegeven dat mijn eerste aandacht gaat naar het vormgeven van de samenwerking met alle partijen die nodig zijn om de uitvoeringsagenda voortvarend te realiseren.

Dhr. Christophe van der Maat, voorzitter van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving, is gevraagd om op persoonlijke titel te adviseren over hoe het overleglandschap rond het spoorgoederenvervoer er de komende jaren uit kan zien, in het bijzonder de projectoverstijgende afstemming. Zijn advies van 22 juli jl. is bijgevoegd. Op hoofdlijnen wordt geadviseerd om:

- De bestaande overleggremia rondom het spoorgoederenvervoer te laten aflopen, tenzij er een concrete, inhoudelijke reden is om ze voort te zetten.
- Strategische netwerkdagen te organiseren. Hier kunnen omwonenden, decentrale overheden en bedrijfsleven elkaar ontmoeten. De netwerkmomenten kunnen benut worden om de voortgang van de uitvoeringsagenda te delen en om strategische ontwikkelingen, nieuwe kansen en risico's te bespreken.
- Separaat het verdiepende gesprek met de sector te behouden en daartoe de Spoorgoederentafel in een vorm voort te zetten.
- Het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving, dat zijn doel heeft gediend en waarvan de driejaarstermijn in september 2026 afloopt, niet voort te zetten.

De urgentie om de samenwerking met alle betrokkenen goed vorm te geven onderschrijf ik volledig, juist ook vanwege grote opgaven als weerbaarheid waar we in gezamenlijkheid stappen op moeten maken. In lijn met de aanbevelingen van het OFL-rapport en ook de verplichtingen onder de Wet Weerbaarheid Kritieke Entiteiten (Wwke) werkt IenW samen met de sector aan het versterken van haar weerbaarheid, zodat we gezamenlijk de continuïteit van het civiele en militaire goederenvervoer kunnen waarborgen. De komende tijd wil ik langs de hoofdlijnen van het advies en in gesprek met alle betrokkenen tot een nieuwe slagvaardige sturing komen. Gelet op het stevige dual-use karakter van de uitvoeringsagenda en de raakvlakken met het Nationaal Plan

Militaire Mobiliteit en het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie, blijf ik daarbij ook nauw samenwerken met het Ministerie van Defensie.

Onze referentie
IENW/BSK-2026/188753

Demonstraties op het spoor

In het Commissiedebat Spoorveiligheid en ERTMS heb ik toegezegd inzicht te geven in de totale kosten van de demonstratie op het spoor in Utrecht heeft veroorzaakt (TZ202605-111). Demonstraties op het spoor raken direct de veiligheid van reizigers, medewerkers en derden die zich op of rond het spoor bevinden. Dit is ontoelaatbaar en strafbaar. Spoorbetreding brengt aanzienlijke veiligheidsrisico's met zich mee. De demonstraties op het spoor bij Utrecht Centraal op 23 mei 2026 laten bovendien zien dat de gevolgen verder reiken dan de direct berekenbare financiële schade. Een door NS uitgevoerde analyse laat zien dat bij de verstoring op Utrecht Centraal circa 49.000 reizigers zijn geraakt. De directe kosten bestaande uit schade voor ProRail, inkomstenderving voor NS en de kosten voor extra beveiliging en dranghekken zijn in beeld. De kosten van Geld Terug bij Vertraging zijn nog niet volledig in beeld. De totale directe kosten bedragen naar inschatting circa €100.000. De financiële cijfers geven echter geen volledig beeld van de gevolgen van een spoorbezetting. De bredere gevolgen zijn moeilijker in geld uit te drukken en reiken bovendien verder dan de spoorsector. Spoorbezettingen leiden tot logistieke en operationele ontregeling, extra inzet van personeel en hulpdiensten en kunnen leiden tot vertragingen die ook na het vrijgeven van het spoor doorwerken. Daarnaast ondervinden reizigers, werkgevers, vervoerders en verladers hinder en kunnen herhaalde verstoringen het vertrouwen in het openbaar vervoer en daarmee het gebruik van de trein als duurzame vervoerswijze raken. Daarmee is het genoemde bedrag slechts een vertaling van een deel van de daadwerkelijke gevolgen van spoorbezettingen. Ik ben dan ook blij met het gezamenlijk statement dat er bij spoorblokkades in beginsel strafrechtelijk wordt opgetreden¹.

Naar aanleiding van de recente demonstraties op het spoor heb ik samen met ProRail en de ministers van JenV en BZK het initiatief genomen voor het opstellen van handreikingen die lokale driehoeken kunnen helpen met direct optreden tegen blokkadeacties en partijen kunnen helpen met het aansprakelijk stellen van demonstranten die schade veroorzaken (TZ202605-108). De afgelopen periode heeft een breed rondetafelgesprek plaatsgevonden met schadelijders partijen, waaronder ProRail. Daarnaast heeft er overleg plaatsgevonden met gemeenten die de afgelopen periode met demonstraties op het spoor te maken gehad hebben. In deze overleggen zijn ervaringen gedeeld, is besproken waar partijen tegen aanlopen en aan welke informatie zij behoefte hebben. De uitkomsten van gevoerde gesprekken worden benut om tot handreikingen te komen die van meerwaarde zijn. Ik wil dit traject nog dit jaar afronden.

Barendrecht en Kijfhoek Noord

Eind juli kwamen locomotieven bij Barendrecht in contact met de rand van de overkapping. Dit komt door een verzakking en verschuiving van het spoor waardoor de

¹ Gezamenlijk statement over demonstraties op snelwegen en het spoor, zoals afgesproken in het Landelijk Overleg Veiligheid en Politie van dinsdag 25 augustus 2026

ontsporingstrand die tegen het verhoogde looppad zit binnen de profiel vrije ruimte terecht is gekomen. 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 hoe deze afwijking zich heeft kunnen ontwikkelen zonder eerdere signalering. Na de melding en inspecties heeft ProRail gebruiksbeperkingen ingesteld. Deze gebruiksbeperkingen hebben het spoorgoederenvervoer langdurig gehinderd. De beperkingen in de dienstregeling zijn op 27 augustus beëindigd. Met twee beschikbare sporen kan de reguliere dienstregeling weer worden afgehandeld. Voor het derde spoor, spoor BE, kijkt ProRail naar momenten waarop werkzaamheden voor vervoerders tot minimale overlast leiden. Op het moment van schrijven zijn de werkzaamheden nog niet afgerond.

Bij een blustest op 6 september is geconstateerd dat de bluswatervoorziening op Kijfhoek Noord niet voldeed aan de gestelde eisen. Daarop zijn beperkingen ingesteld voor activiteiten met gevaarlijke stoffen. Op 10 september zijn de beperkingen na reparatiewerkzaamheden opgeheven.

Met vriendelijke groet,

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram