

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

1048

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Staatssecretarissen van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Infrastructuur en Waterstaat over *de bereikbaarheidsmaatregelen uit het compensatiepakket marinierskazerne Vlissingen en de kwaliteit van het spoorvervoer in Zeeland* (ingezonden 17 november 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) en van Minister **De Jonge** (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) (ontvangen 15 februari 2024).

Vraag 1

Herinnert u zich de afspraken omtrent bereikbaarheid uit het compensatiepakket marinierskazerne Vlissingen?¹

Antwoord 1

Ja, deze afspraken hebben wij goed op ons netvlies staan.

Vraag 2

Heeft het voor stap 1 aangekondigde onderzoek over de haalbaarheid van het doorrijden van de tweede Sprinter naar Dordrecht inmiddels plaatsgevonden? Wat waren daarvan de resultaten?

Antwoord 2

Dit onderzoek heeft inmiddels plaatsgevonden. Volgens ProRail is het mogelijk dat de Sprinter richting Dordrecht rijdt, maar hiervoor is een lange halteertijd op Roosendaal nodig om tussen de andere treinen door naar Dordrecht te rijden. Daarmee is het voor de reiziger op dit moment geen significante verbetering ten opzichte van het huidige aanbod. Wanneer de werkzaamheden voor een nieuwe goederenboog bij Meteren afgerond zijn, ontstaat meer capaciteit op het spoor tussen Lage Zwaluwe en Dordrecht en zou het doorrijden naar Dordrecht van toegevoegde waarde kunnen zijn. Deze werkzaamheden zullen naar verwachting eind 2029 worden afgerond. Op dit moment ligt de prioriteit op het uitvoeren van stap 1 en 2. Hierna kunnen de verdere ontwikkelstappen onderzocht worden (zoals deze ambitie en stap 3).

¹ Kamerstuk 33 358, nr. 28.

Vraag 3

Zal de verdere versnelling van de Intercity (IC) Vlissingen-Amsterdam door aansluiting op de hogesnelheidslijn in 2025 worden gerealiseerd zoals opgenomen in stap 2 van het compensatiepakket? Zo nee, waarom niet en wanneer wordt deze versnelling wel gerealiseerd?

Antwoord 3

De beoogde reistijdverkortung van 1 uur tussen Amsterdam en Zeeland zal naar verwachting eind 2025 worden gerealiseerd. Dit is onderdeel van de geplande dienstregelingswijziging, waarbij een overstap op Rotterdam noodzakelijk is. De afspraak die in het kader van Wind in de Zeilen is gemaakt, gaat iets verder. In stap 2 wordt de reistijdwinst van 1 uur beoogd mede door de versnelde IC op Rotterdam via de HSL direct door te leiden richting Schiphol en Amsterdam Zuid. Na een verdiepende studie blijkt dat deze stap 2 op korte termijn negatief uitpakt voor de Zeeuwse reiziger. Dit komt doordat er van en naar Zeeland meer reizigers richting Schiedam, Delft, Den Haag en verder reizen en deze groep nu te maken krijgt met een overstap op Rotterdam. Dit geeft op de korte termijn meer Zeeuwen hinder door verlies van een directe verbinding dan dat Zeeuwen baat hebben van de directe trein over de HSL.

Met de regionale bestuurders wordt momenteel het gesprek gevoerd over de uitkomsten van de onderzoeken, waarbij de vraag is of het bieden van een drempelloze overstap in Rotterdam op de treindienst via de HSL eind 2025 niet aantrekkelijker is voor de reizigers dan vasthouden aan aansluiting van de Zeeuwse lijn op de Hogesnelheidslijn (HSL, Intercity Direct) zoals beoogd in stap 2. Uiteindelijk moet het pakket baat hebben voor de Zeeuwse reizigers.

In de zevende Voortgangsrapportage Wind in de Zeilen die op 14 december 2023 aan de Tweede Kamer is verzonden, gaan wij hier verder op in². Bij keuze voor een directe verbinding zijn tegelijk ook aanvullende infrastructurele maatregelen nodig en een grotere beschikbaarheid over de nieuwe ICNG-treinen.

Vraag 4

Kunt u toelichten waarom in de concept-hoofdrailnetconcessie (HRN-concessie) staat dat het volume in Zeeland afhankelijk is van afspraken tussen de Rijksoverheid en NS over een subsidie voor extra treindiensten in het kader van het compensatiepakket voor Zeeland?³ Waarom zijn deze afspraken er nog niet terwijl al sinds 2020 bekend is dat hiervoor geld beschikbaar is uit het compensatiepakket? Bent u bereid de concept-hoofdrailnetconcessie te wijzigen om de extra treindiensten in het kader van het compensatiepakket voor Zeeland alsnog op te nemen?

Antwoord 4

De afspraken uit Wind in de Zeilen zijn goed verankerd in de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet. De extra en versnelde treinen in Zeeland, die sinds 2021 rijden, zijn integraal onderdeel van de volumekaarten van de nieuwe concessie. Het Rijk stelt jaarlijks maximaal € 4,5 miljoen extra middelen beschikbaar aan NS om het exploitatieverlies op te vangen⁴. NS dient jaarlijks verantwoording af te leggen om de hoogte van het exploitatiesaldo te evalueren. Tot nu toe is, conform inschattingen, de volledige exploitatiesubsidie noodzakelijk.

Vraag 5

Heeft het voor stap 2 aangekondigde onderzoek of twee keer per uur een rechtstreekse IC naar Amsterdam zou kunnen rijden (over de hogesnelheidslijn (HSL)) op basis van een gezonde businesscase inmiddels plaatsgevonden (aangezien de afspraak was dat dit zo snel mogelijk, maar uiterlijk in 2030 zou gebeuren)? Zo nee, bent u bereid dit onderzoek op korte termijn uit te voeren en niet te wachten tot de uiterste deadline van 2030?

² Kamerstuk 33 358, nr. 43

³ Kamerstuk 29 984, nr. 1126, Bijlage Ontwerpconcessie voor het Hoofdrailnet 2025–2033 pagina 98 voetnoot 24.

⁴ Kamerstuk 33 358, nr. 28

Antwoord 5

Voor de laatste stand van zaken over stap 2 verwijzen wij u naar antwoord 3 en de zevende voortgangsrapportage van Wind in de Zeilen. Op dit moment gaat de aandacht uit naar het realiseren van stap 2. Ook wordt met stap 1 de reizigers nu al een aantrekkelijk aanbod geboden. In overleg met de regio zijn we nog niet gestart met stap 3. Dat is in lijn met de afspraken zoals gemaakt in het pakket Wind in de Zeilen.

Vraag 6

Bent u bereid samen met de Belgische regering de realisatie van personenvervoer over het spoor tussen Gent en Terneuzen te onderzoeken nu u als onderdeel van het maatregelenpakket de goederenspoorverbinding tussen deze twee steden gaat verbeteren waardoor er ook ruimte ontstaat voor reizigersverkeer?

Antwoord 6

In het onderzoek van Rail Gent-Terneuzen staat de goederenspoorverbinding centraal, maar bezien we personenvervoer als gewenste ontwikkeling die niet onmogelijk mag worden gemaakt. In dat licht zal worden onderzocht in hoeverre personenvervoer op de lijn rendabel is, en wat de impact is op het gehele railsysteem. Aan Belgische zijde wordt momenteel ook een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar personenvervoer wat OV breed wordt gezien. Op dit moment werkt de provincie haar ambitie uit voor een hoogwaardige OV-verbinding (Bus Rapid Transit) van Rotterdam naar Gent. Vanuit het programma Regio Deal is voor het North Sea Port District € 7,25 miljoen toegekend voor het vergroten van de bereikbaarheid van voorzieningen. Daaronder valt ook een pilot voor een snelbusverbinding tussen Gent en Terneuzen. Met deze busverbinding wordt de bereikbaarheid van het grensoverschrijdend havencomplex en de naastliggende steden en kernen vergroot. Zo zorgen we er stapsgewijs voor dat de internationale bereikbaarheid van wonen, werken en leven rond het North Sea Port District wordt verbeterd.

Vraag 7

Bent u bekend met de al jarenlange klachten over de onbetrouwbare aansluitingen in Roosendaal vanuit Zeeland richting Breda en vice versa? Bent u bereid te onderzoeken of een extra perron hier uitkomst kan bieden om de bereikbaarheid van Zeeland te verbeteren?

Antwoord 7

De versnelde IC biedt geen overstap naar Brabant om de reistijd naar de Randstad zo kort mogelijk te houden. De sprinters bieden wel een overstap van 3 en 5 minuten op hetzelfde perron. De overstap van de versnelde intercity kan in de toekomst verbeterd worden wanneer de werkzaamheden rond Roosendaal klaar zijn. Dat is nu voorzien eind 2027. Een extra perron is hiervoor niet nodig, en zou juist nadelig voor de reiziger kunnen uitpakken doordat zij dan van perron moeten wisselen.

Vraag 8

Kunt u aangeven wat er nog nodig is om te komen tot besluitvorming over de tweede trein Roosendaal-Antwerpen die al circa tien jaar geleden beloofd is als vervanging voor het verdwijnen van de IC Brussel op station Roosendaal? Deelt u de mening dat deze tweede trein van groot belang is voor een betere verbinding tussen Zeeland en Antwerpen?

Antwoord 8

In het MIRT 2022 hebben Rijk en Regio geconstateerd dat versnelling en/of frequentieverhoging op de verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen pas mogelijk is als het European Rail Traffic Management System (ERTMS) op het spoor is gerealiseerd, ook aan Nederlandse zijde. Dit is voorzien in 2028. Momenteel onderzoekt de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat samen met de Belgische overheid, vervoerders en infrabeheerders, hoe aan een versnelling of frequentieverhoging invulling kan worden gegeven vanaf het moment dat aan de randvoorwaarde van ERTMS is voldaan. De studie zal een beter beeld geven van wat er nodig is om de verbinding te realiseren en daarmee ook hoe het tijdspad eruit kan zien. Het onderzoek wordt in nauwe

afstemming met provincie Brabant en gemeente Roosendaal uitgevoerd. Voorjaar van 2024 verwachten wij de eerste uitkomsten. Ook Zeeland heeft baat van een snellere en/of frequentere verbinding naar Antwerpen. Onderdeel van de studie is een eerste beeld van de vervoerwaarde (reizigerspotentieel), hier wordt ook rekening gehouden met de Zeeuwse reizigers.

Vraag 9

Klopt het dat de realisatie van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) op het traject Roosendaal-grens randvoorwaarde is voor de komst van deze tweede trein?

Antwoord 9

Ja, zoals ook in het antwoord op vraag 8 heb benoemd, is ERTMS een randvoorwaarde voor de komst van een tweede trein IC Roosendaal-Antwerpen. Voor het rijden van extra treinen is het op orde brengen van het veiligheidssysteem noodzakelijk. Wel staat dit deel van het spoor vooraan in de uitrol van het programma ERTMS. In het onderzoek waar ik in antwoord 8 naar verwees, wordt gezien of er aan meer randvoorwaarden voldaan moet worden.

Vraag 10

Deelt u de mening, nu rond 2028 het traject Dordrecht-Roosendaal-grens voorzien zal zijn van ERTMS, dat u uiterlijk in 2024 een besluit moet nemen over de komst van de tweede trein gezien de doorlooptijden voor aanbesteding dan wel onderhandse gunning of opname in de HRN-concessie, voor het regelen van voldoende geschikt en toegelaten materieel en voor het reserveren van capaciteit op het spoor? Zo nee, wanneer moet dit besluit wel worden genomen zodat de tweede trein in 2028 kan gaan rijden?

Antwoord 10

De nieuwe Hoofdrailnetconcessie biedt ruimte voor een eventuele extra trein tussen Antwerpen en Roosendaal.

Vraag 11

Kunt u aangeven welke afspraken u inmiddels heeft gemaakt met de Belgische regering over de realisatie van deze tweede verbinding zodat uiterlijk in 2024 dit besluit kan worden genomen?

Antwoord 11

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft met haar Belgische collega Minister Gilkinet tijdens de Thalassa top in april 2022 de intentieverklaring Bilaterale Intentieverklaring met betrekking tot de verbetering van het (kort-) grensoverschrijdend passagiers spoorvervoer tussen België en Nederland en de ontwikkeling van het (internationale) goederenvervoer vernieuwd. Hierin wordt inderdaad de inzet op onder andere het verbeteren van de verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen bekrachtigd. Het onderzoek met België is gestart en voorjaar 2024 verwachten wij de eerste uitkomsten. Deze zullen we gezamenlijk bespreken en de vervolgstappen hiervoor uitlijnen.