

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

### 358

Vragen van het lid **Bamenga** (D66) aan de Staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat over «*Ongewenst en onacceptabel, maar we hebben geen keus, provincie woedend over treinloze maanden in 2029*» (ingezonden 4 oktober 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 oktober 2024).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «*Ongewenst en onacceptabel, maar we hebben geen keus, provincie woedend over treinloze maanden in 2029*»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Kunt u schetsen wat de gevolgen zijn van deze beslissing voor de Zeeuwse treinreizigers?

#### Antwoord 2

Voor het proefbaanvak op de Hanzelijn was de inschatting dat er, naast buitendienststellingen voor de ombouw, gedurende 3–4 maanden geen reizigers vervoerd konden worden als gevolg van het uitvoeren van het test- en proefbedrijf. Dit uitgangspunt hanteert het programma ERTMS nu ook voor de Zeeuwse Lijn tussen Vlissingen en Goes. Op het stuk spoor tussen Vlissingen en Goes zal dus volgens de huidige inzichten gedurende 3 tot 4 maanden geen reizigerstreinverkeer mogelijk zijn vanwege testen en beproeven met ERTMS. In die periode zullen reizigers gebruik moeten maken van vervangend vervoer.

Als het test- en proefbedrijf naar tevredenheid is verlopen, kan de dienstregeling weer worden opgestart. We schakelen dan ook op het traject Goes – Roosendaal over op ERTMS. Gedurende een langere periode wordt de gewone dienstregeling gereden met reizigers in de trein maar met aanvullende maatregelen op de achtergrond. De aanvullende maatregelen zijn er om eventueel reizigers op een andere manier te vervoeren of de dienstrege-

<sup>1</sup> Omroep Zeeland, 3 oktober 2024, «*Ongewenst en onacceptabel, maar we hebben geen keus*», provincie woedend over treinloze maanden in 2029 – Omroep Zeeland

ling tijdelijk aan te passen als er problemen optreden. Spoorpartijen en leveranciers houden in deze periode extra personeel achter de hand om bij eventuele kinderziektes snel tot oplossingen te komen. De ervaringen uit binnen- en buitenland leren namelijk dat uiteindelijk pas in de operatie blijkt waar de knelpunten zitten bij de implementatie van een nieuw digitaal spoorbeveiligingssysteem.

Voorafgaand aan het rijden met ERTMS zullen er ook meerdere kortere buitendienststellingen zijn, omdat er voorbereidende werkzaamheden in of vlak bij het spoor worden uitgevoerd. Dit zal overigens bij elke spoorlijn nodig zijn waar ERTMS geïmplementeerd wordt.

Ik ben mij ervan bewust dat de inrichting van een proefbaanvak voor ERTMS in Zeeland in de eerste periode negatieve impact zal hebben op het Zeeuwse OV-systeem, en daarmee op de Zeeuwse reizigers. Daarom begrijp ik dat dit een vervelende boodschap is. De komende jaren zullen alle partijen in de spoorsector zich er samen met lenW voor inspannen om de inrichting van het proefbaanvak in goede banen te leiden en de hinder zoveel mogelijk te beperken en verzachten. Als basis hiervoor zijn er afspraken gemaakt over een maatregelpakket voor hinderbeperking en betrouwbaarheid tussen lenW en de Provincie Zeeland. Niet alleen de Provincie maar ook andere belanghebbende partijen als gemeenten, onderwijsinstellingen, haven en bedrijven worden nauw betrokken bij de verdere uitwerking van het proefbaanvak en de maatregelen. Hierbij zal de reiziger centraal staan.

### Vraag 3

Hoe is uw keuze om ERTMS te testen op het traject tussen Vlissingen en Goes tot stand gekomen?

### Antwoord 3

De uitrol van het digitale treinbeveiligingssysteem ERTMS is cruciaal voor de toekomstige veiligheid van het Nederlandse spoor. Het risico is te groot om dit systeem te implementeren zonder eerst integraal getest te hebben of het in de praktijk wel werkt. Na ervaringen die de afgelopen jaren zijn opgedaan in binnen- en buitenland met de (voorbereiding van) de uitrol, is duidelijk dat de overgang naar ERTMS niet zomaar zal verlopen. De introductie gebeurt daarom stapsgewijs: eerst via simulaties en testen in een lab, dan in de praktijk op het eerste proefbaanvak Harlingen Haven – Leeuwarden en vervolgens op het tweede, meer complexe proefbaanvak. Het proefbaanvak is een cruciale stap voordat de uitrol kan beginnen. Minder testen en beproeven betekent een groter risico dat reizigers en verladere in een veel groter gebied onverwacht met problemen worden geconfronteerd.

Zoals te lezen in de bijlagen bij de 21e voortgangsrapportage ERTMS is er een uitgebreide inhoudelijke analyse uitgevoerd naar de meest geschikte locatie. Allereerst is een aantal eisen opgesteld waar het baanvak aan moet voldoen. Op basis daarvan zijn alle baanvakken in Nederland getrechterd. Hierna zijn twee baanvakken overgebleven die verder onderzocht zijn: de Zeeuwse Lijn en Roosendaal – Lage Zwaluwe. De Zeeuwse Lijn kwam hieruit als voorkeurslocatie. In de afweging is gekeken naar de fysieke kenmerken van de spoorlijn, de impact op de landelijke dienstregeling en de bereikbaarheid voor verschillende goederen- en personenvervoerders. Daarnaast is het eenvoudiger de stap in de uitrol te maken naar het baanvak dat na de Zeeuwse Lijn op de uitrolplanning staat: Kijfhoek – Belgische grens. Vervolgens zijn er gesprekken gestart met de Provincie Zeeland om te kijken naar de mogelijkheden voor de inrichting van het proefbaanvak op deze locatie. De Provincie heeft vanaf het eerste contact aangegeven geen voorstander te zijn van een proefbaanvak op de Zeeuwse Lijn vanwege de hinder voor de reiziger. Mede vanwege de recente beperkingen in het treinverkeer op de Zeeuwse Lijn is gekeken of er nog andere locaties aan de randen van het spoornetwerk een alternatief kunnen zijn. Parallel aan de eerste gesprekken met de Provincie Zeeland is daarom contact gelegd met twee andere provincies. Echter, de mogelijkheden om leerervaring op te doen voor alle relevante partijen was voor het Zeeuwse traject veruit het grootst. De spoorsector heeft dan ook een sterke voorkeur voor een tweede proefbedrijf in Zeeland (na een eerste proefbedrijf in Fryslân).

Ondanks de weerstand van de Provincie Zeeland tegen de komst van het proefbaanvak is – nadat duidelijk werd dat de Zeeuwse Lijn de voorkeur bleef houden – samen gekeken naar randvoorwaarden en maatregelen om het

proefbaanvak hier in te kunnen richten. De Provincie Zeeland gaf daarbij aan dat – als het proefbaanvak dan toch in Zeeland ingericht zou worden – er extra maatregelen genomen moeten worden om de overlast voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken. Begin oktober is overeenstemming bereikt over het pakket met maatregelen voor hinderbeperking en om de betrouwbaarheid te vergroten. Toen is het definitieve besluit genomen om het proefbaanvak in Zeeland in te richten. Het proefbaanvak zal de komende jaren – in voorbereiding op de periode van buitendienststelling- samen met andere belanghebbende partijen in de regio verder uitgewerkt worden.

#### Vraag 4

Welke andere trajecten behoorden tot de kanshebbers om ERTMS op te testen en waarom zijn deze trajecten uiteindelijk afgefallen?

#### Antwoord 4

Zie voor deze trajecten en het doorlopen proces het antwoord op vraag 3. De andere kanshebber voor het proefbaanvak was aanvankelijk Roosendaal – Lage Zwaluwe. Daarnaast is ook nog met twee andere provincies, namelijk Limburg en Fryslân, gesproken over een mogelijk tweede proefbaanvak.

#### Vraag 5

Heeft u de keuze voor dit traject met alle overheden die het aangaat in Zeeland goed afgestemd? Zo ja, hoe en wanneer zijn alle overheden geïnformeerd. Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Het Rijk gaat over Hoofdspoorweginfrastructuur, waar de Zeeuwse Lijn deel van uitmaakt. Dat maakt dat een besluit over de locatie van het proefbaanvak aan lenW is. Vanwege de impact van een proefbaanvak is ervoor gekozen hiervoor wel draagvlak te zoeken in de desbetreffende regio en afspraken te maken over hoe de hinder zoveel mogelijk te beperken. Vanaf het voorjaar van 2024 is er daarom met de Provincie Zeeland gesproken over de mogelijkheid om het proefbaanvak op de Zeeuwse Lijn in te richten. Niet alleen de provincie maar ook andere belanghebbende partijen als gemeenten, onderwijsinstellingen, haven en bedrijven in de regio worden nauw betrokken bij de verdere uitwerking van het proefbaanvak en de maatregelen. Een eerste gesprek met een aantal partijen heeft inmiddels plaatsgevonden en zal op korte termijn vervolg krijgen.

#### Vraag 6

Bent u op de hoogte van het feit dat dit traject al heel erg vaak te maken heeft gehad met problemen, zoals verzakkingen en de daarmee gepaard gaande vertraging en uitval? Wat denkt u dat dit doet met het vertrouwen van de Zeeuwen in het spoor?

#### Antwoord 6

De afgelopen periode zijn er meerdere onverwachte storingen en daaropvolgende werkzaamheden op de Zeeuwse Lijn geweest. Daarbij is de communicatie en het vervangend vervoer niet altijd van voldoende kwaliteit geweest. De eerdere werkzaamheden, verstoringen en communicatie hierover zijn geëvalueerd met de spoorpartijen en de Zeeuwse overheden. Deze ervaringen zullen benut worden. De grote zorgen die leven bij de inwoners van Zeeland rondom de bereikbaarheid per spoor en de uitval van treinverbindingen zijn mij bekend. Het verbeteren van de betrouwbaarheid van het Zeeuwse spoor heeft daarom niet alleen mijn aandacht, maar die van alle partijen in de spoorsector. Ik ben mij ervan bewust dat de inrichting van een proefbaanvak voor ERTMS in Zeeland in de eerste periode negatieve impact zal hebben op het Zeeuwse OV-systeem, en daarmee op de Zeeuwse reizigers. Daarom begrijp ik dat dit een vervelende boodschap is. De komende jaren zal de spoorsector zich er samen met lenW voor inspannen om de inrichting van het proefbaanvak in goede banen te leiden en de hinder zoveel mogelijk te beperken en verzachten. Onderdeel van de nu gemaakte afspraken met de Provincie Zeeland is dat er uitgebreide communicatie over de hinderplanning en vervangend vervoer zal zijn. De Provincie, lenW, ProRail en NS geven aan te hechten aan proactieve,

bijtijdse en volledige communicatie over hinder en vervangend vervoer. Niet alleen de Provincie maar ook andere belanghebbende partijen als gemeenten, onderwijsinstellingen, haven en bedrijven worden nauw betrokken bij de verdere uitwerking van het proefbaanvak en de maatregelen. Periodiek zal stilgestaan worden bij de voortgang. Hierbij zal de reiziger centraal staan.

#### Vraag 7

Hoe kan het zo zijn dat niet alleen de 4 maanden dat ERTMS wordt getest er sprake is van uitval, maar dat ook in de 9 maanden daarna sprake is van onbetrouwbaar treinverkeer?

#### Antwoord 7

Het programma ERTMS hanteert op dit moment als uitgangspunt dat gedurende 3 tot 4 maanden geen reizigers vervoerd kunnen worden als gevolg van het uitvoeren van het test- en proefbedrijf op het stuk spoor tussen Vlissingen en Goes. In die periode zullen reizigers gebruik moeten maken van vervangend vervoer.

Als het test- en proefbedrijf naar tevredenheid is verlopen, kan de dienstregeling weer worden opgestart. We schakelen dan ook op het traject Goes – Roosendaal over op ERTMS. Gedurende een langere periode wordt de gewone dienstregeling gereden met reizigers in de trein maar met aanvullende maatregelen op de achtergrond. De aanvullende maatregelen zijn er om eventueel reizigers op een andere manier te vervoeren of de dienstregeling tijdelijk aan te passen als er problemen optreden. Spoorpartijen en leveranciers houden in deze periode extra personeel achter de hand om bij eventuele kinderziektes snel tot oplossingen te komen. De ervaringen uit binnen- en buitenland leren namelijk dat uiteindelijk pas in de operatie blijkt waar de knelpunten zitten bij de implementatie van een nieuw digitaal spoorbeveiligingssysteem.

#### Vraag 8

Hoeveel extra treinreizigers jaagt u met deze keuze de auto en daarmee de file in verwacht u?

#### Antwoord 8

De laatste jaren is er een toename van onverwachte storingen op de Zeeuwse Lijn geweest. Deze spoorlijn is essentieel voor werk en studeren in Zeeland. En daarmee om Zeeland bereikbaar en leefbaar te houden. De komende jaren zal de spoorsector zich er samen met lenW voor inspannen om de inrichting van het proefbaanvak in goede banen te leiden en de hinder zoveel mogelijk te beperken en verzachten.

Als basis hiervoor zijn er afspraken gemaakt over een maatregelpakket voor hinderbeperking en betrouwbaarheid tussen lenW en de Provincie Zeeland. Daarin zijn afspraken gemaakt over robuust en uitgebreid vervangend busvervoer, waarbij wordt ingespeeld op de specifieke Zeeuwse situatie. Daarnaast is ook het (bij)plaatsen van OV-fietsen onderdeel van de afspraken. Hiermee bieden we de treinreizigers een alternatief.

#### Vraag 9

Hoeveel middelbare scholieren en hoeveel studenten, van onder andere de HZ University of Applied Sciences (HZ), maken dagelijks gebruik van deze verbinding? Wat zijn de effecten voor de bereikbaarheid van de HZ? Deelt u de mening dat uw keuze voor dit traject een afschrikwekkende werking kan hebben op nieuwe studenten bij het maken van een keuze voor de HZ?

#### Antwoord 9

De komende jaren zal de spoorsector zich er samen met lenW voor inspannen om de inrichting van het proefbaanvak in goede banen te leiden en de hinder zoveel mogelijk te beperken en verzachten. Als basis hiervoor zijn er afspraken gemaakt over een maatregelpakket voor hinderbeperking en betrouwbaarheid tussen lenW en de Provincie Zeeland. Vervangend vervoer is onderdeel van deze afspraken. Hierbij wordt ingespeeld op de specifieke Zeeuwse situatie. Bussen starten eerder en rijden langer door dan de treindienst. Ook wordt voorzien in een expresdienst Vlissingen – Middelburg – Goes. Daarnaast draagt lenW bij aan vervangend busvervoer voor de parallel aan het spoor rijdende scholierenlijnen. De beschikbaarheid van

bussen en chauffeurs om de grote groepen scholieren te vervoeren wordt zeker gesteld door dit in de busconcessie Zeeland te verwerken. Niet alleen de Provincie maar ook andere belanghebbende partijen als onderwijsinstellingen zullen nauw betrokken worden bij de verdere uitwerking van het proefbaanvak en de maatregelen. Bij de uitwerking wordt de samenwerking gezocht met de belanghebbende partijen om specifieke aandachtspunten te kunnen meenemen. Hierbij zal de reiziger – waaronder ook scholieren en studenten – centraal staan. Onderdeel van de uitwerking is inzicht te krijgen in de scholieren en studenten die hinder ondervinden van de komst van het proefbaanvak, zodat gekeken kan worden hoe zij zo goed mogelijk gefaciliteerd kunnen worden in hun vervoersvraag.

Vraag 10

Welke maanden van het jaar vinden de testen plaats? Kunt u toezeggen zoveel mogelijk te testen op de maanden van het jaar dat er het minst gebruik wordt gemaakt van het spoor?

Antwoord 10

Het exacte moment van de buitendienststelling is op dit moment nog niet bekend. Het proefbaanvak wordt de komende jaren gezamenlijk met alle belanghebbende partijen verder uitgewerkt, waarbij ook de timing bepaald zal worden.

Vraag 11

Welk vervangend openbaar vervoer is er als alternatief beschikbaar in de 4 maanden dat er getest wordt?

Antwoord 11

Vervangend vervoer is onderdeel van de afspraken die gemaakt zijn met de Provincie Zeeland. Hierbij wordt ingespeeld op de specifieke Zeeuwse situatie. Bussen starten eerder en rijden langer door dan de treindienst. Ook wordt voorzien in een expresdienst Vlissingen – Middelburg – Goes. Daarnaast draagt IenW bij aan vervangend busvervoer voor de parallel aan het spoor rijdende scholierenlijnen. De beschikbaarheid van bussen en chauffeurs om de grote groepen scholieren te vervoeren wordt zeker gesteld door dit in de busconcessie Zeeland te verwerken. Bij de uitwerking van de maatregelen wordt de samenwerking gezocht met de belanghebbende partijen om specifieke aandachtspunten te kunnen meenemen. Naast busvervoer wordt ook ingezet op het gebruik van andere vervoermiddelen. NS realiseert in afstemming met ProRail de maximaal mogelijke bezetting van OV-fietsen in de stallingen van Middelburg, Goes en Vlissingen. Daarnaast realiseren zij in afstemming met gemeenten en ProRail OV-fiets uitgiftepunten op twee nieuwe locaties: Arnemuiden en Vlissingen Souburg.

Vraag 12

Kunt u garanderen dat er voldoende en frequent genoeg vervangend openbaar vervoer beschikbaar zal zijn in de 4 maanden dat er getest wordt? En dat er ook genoeg capaciteit beschikbaar is en zal worden ingezet voor vervangend vervoer in de 9 maanden daarna, als er een groot risico is op verstoringen?

Antwoord 12

Het proefbedrijf betreft een langere aaneengesloten buitendienststelling die ver van tevoren gepland wordt. Dit maakt het vervangend vervoer beter te plannen. Normaliter wordt deze aanvraag 40 dagen van tevoren gedaan bij een geplande buitendienststelling. Bij een storing is dat op het moment zelf (of heel krap van tevoren). Met deze voorbereidingstijd kan een goede opdracht in de markt gezet worden. Daarbij zal aandacht zijn voor zowel de 3 tot 4 maanden test- en proefbedrijf als de langere periode daarna, waarin er een verhoogde kans op kinderziektes is. Ook hier worden eerder opgedane ervaringen benut.

Vraag 13

Wat is uw visie op de huidige en toekomstige OV-bereikbaarheid van Zeeland?

Antwoord 13

De laatste jaren is er een toename van onverwachte storingen op de Zeeuwse Lijn geweest. Deze spoorlijn is essentieel voor werk en studeren in Zeeland. En daarmee om Zeeland bereikbaar en leefbaar te houden. Het verbeteren van de betrouwbaarheid van het Zeeuwse spoor heeft niet alleen mijn aandacht, maar die van alle partijen in de spoorsector.

Vanuit de Regionale Mobiliteitsstrategie wordt gewerkt aan vernieuwing van het OV. IenW ondersteunt dit met de Pilot Publiek Vervoer. Ondertussen wordt er vanuit Wind in de Zeilen geïnvesteerd in het spoor, met als inzet groei van het aantal treinreizigers door snellere en betere verbindingen met de Randstad en Brabant. Voor het bespreken van de lange termijn ontwikkelingen van de treindienst is Zeeland partner bij het Toekomstbeeld OV. De inzet hierbij is een betrouwbaar OV wat past bij de mobiliteitsdoelen van Zeeland.

Vraag 14

Kunt u deze vragen afzonderlijk van elkaar beantwoorden?

Antwoord 14

Ja.