Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> 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

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/296709

Uw kenmerk
2024Z15082
2024Z15089
2024Z15094

Bijlage(n)
1

Datum 23 oktober 2024
Betreft Beantwoording vragen leden Vedder (CDA), Bamenga (D66) en Veltman en Van den Hil (beiden VVD) over berichten proefbaanvak ERTMS in Zeeland

Geachte voorzitter,

Hierbij de antwoorden op de vragen gesteld door de leden Vedder (CDA)[1], Bamenga (D66)[2] en Veltman en Van den Hil (beiden VVD)[3] op 4 oktober 2024. De vragen gaan over twee berichten in de media naar aanleiding van het besluit om het proefbaanvak ERTMS in te richten in Zeeland.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen

[1] Kamerstukken 2024Z15082
[2] Kamerstukken 2024Z15089
[3] Kamerstukken 2024Z15094

Vragen van het lid Vedder (CDA) over het bericht 'Vier maanden geen treinen tussen Goes en Vlissingen in 2029' (vraagnummer 2024Z15082)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/296709

Uw kenmerk
2024Z15082
2024Z15089
2024Z15094

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht 'Vier maanden geen treinen tussen Goes en Vlissingen in 2029'?[4]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
In hoeverre en op welke manier heeft u in de communicatie rondom het aanwijzen van een proefbaanvak voor ERTMS rekening gehouden met de grote zorgen die er bij Zeeuwen leven rondom de bereikbaarheid per spoor en de uitval van treinverbindingen?

Antwoord 2
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 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 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 vlekkeloos 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 verladers in een veel groter gebied onverwacht met problemen worden geconfronteerd.

De komende periode zal de spoorsector zich er samen met IenW 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 tussen IenW en de Provincie Zeeland over een maatregelpakket voor hinderbeperking en betrouwbaarheid. Niet alleen de Provincie maar ook andere belanghebbende partijen als gemeenten, onderwijsinstellingen, haven en bedrijven zullen nauw betrokken worden bij de verdere uitwerking van het proefbaanvak en de maatregelen. Hierbij zal de reiziger centraal staan.

Vraag 3
Hoe reflecteert u op uw communicatie rondom het aanwijzen van een baanvak voor ERTMS in het licht van eerdere zorgen over gebrekkige communicatie rondom

[4] Omroep Zeeland, 3 oktober 2024, "Vier maanden geen treinen tussen Goes en Vlissingen in 2029," https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/16878371/vier-maanden-geen-treinen-tussen-goes-en-vlissingen-in-2029

de storing in september 2023[5] en de gevolgen van verzakkingen voor de bereikbaarheid per spoor van Zeeland?[6]

Antwoord 3
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. Dat is erg vervelend voor de Zeeuwse treinreiziger. Deze eerdere werkzaamheden, verstoringen en communicatie hierover zijn geëvalueerd met de spoorpartijen en de Zeeuwse overheden. Deze ervaringen zullen benut worden.

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 Zeeland, IenW, ProRail, NS en de spoorgoederenvervoerers zetten in op proactieve, bijtijdse en volledige communicatie over hinder en vervangend vervoer. Dit zal de komende jaren – in voorbereiding op de periode van buitendienststelling van het proefbaanvak – samen met andere belanghebbende partijen in de regio verder uitgewerkt worden. Periodiek zal stilgestaan worden bij de voortgang. Aangezien het testen en beproeven op de Zeeuwse Lijn niet voor 2028 plaats zal vinden, is hier voldoende voorbereidingstijd voor.

Vraag 4
Heeft u contact gehad met de provincie Zeeland, over de aankondiging en communicatie rondom het aanwijzen van een proefbaanvak voor ERTMS? Zo ja, welke aandachtspunten had de provincie hiervoor en in hoeverre en op welke manier zijn deze opgevolgd?

Antwoord 4
De komst van een proefbaanvak heeft een aanzienlijke impact. Daarom begrijp ik dat dit een vervelende boodschap is voor de regio. Er is een uitgebreide inhoudelijke analyse uitgevoerd naar de meest geschikte locatie. Zoals te lezen in de bijlagen bij de 21e voortgangsrapportage ERTMS kwam de Zeeuwse Lijn hieruit als voorkeurslocatie. 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. Er zijn zorgen geuit over het vertrouwen van reizigers in het spoor. Ook is aandacht gevraagd voor de kwetsbaarheid van de bereikbaarheid per spoor van Zeeland en de recente uitval van deze treinverbinding.

Begin oktober is overeenstemming bereikt over het pakket met maatregelen voor hinderbeperking en om de betrouwbaarheid te vergroten, opgesteld op basis van de zorgen en wensen van Zeeland. Dit zal de komende jaren – in voorbereiding op de periode van buitendienststelling van het proefbaanvak – samen met andere belanghebbende partijen in de regio verder uitgewerkt worden.

[5] Omroep Zeeland, 19 september 2023, "Kamervragen over chaos op Zeeuwse treinstations: 'NS heeft het nog steeds niet op rde'," https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/15889249/kamervragen-over-chaos-op-zeeuwse-treinstations-ns-heeft-het-nog-steeds-niet-op-orde
[6] RTL Nieuws, 11 december 2023, "Bodem onder rails zwak: meer onderzoek nodig naar spoordijken," https://www.rtl.nl/nieuws/artikel/5423643/spoordijken-veiligheidsnorm-onderzoek-prorail

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/296709

Uw kenmerk
2024Z15082
2024Z15089
2024Z15094

Vraag 5
Zou u in kaart willen laten brengen welke gevolgen er zijn voor studenten van de Hogeschool Zeeland en Scalda? Welke acties gaat u ondernemen om ongewenste gevolgen tegen te gaan?

Antwoord 5
De komende jaren zullen alle partijen in de spoorsector zich er samen met IenW 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 IenW 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 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.

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 6
Hoe gaat u ervoor zorgen dat studenten toch op tijd hun bestemming bereiken, aangezien alternatief busvervoer met aanzienlijke fileproblematiek te maken zal krijgen?

Antwoord 6
Hoewel hinder van het proefbaanvak onvermijdelijk is, zijn betrouwbaarheid en voorspelbaarheid belangrijk voor reizigers. 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.

Het exacte moment van de buitendienststelling is op dit moment nog niet bekend. Bij het bepalen daarvan wordt bijvoorbeeld ook gekeken naar de planning van werkzaamheden van Rijkswaterstaat, de Provincie Zeeland en gemeenten. Dit om te voorkomen dat de buitendienststelling van het spoor samenvalt met eventuele werkzaamheden op de weg. Ook wordt bij het bepalen van het exacte moment zoveel mogelijk gekeken naar de belangen van de reizigers.

Vraag 7
Deelt u de opvatting dat de gebruikte argumentatie voor de gemaakte keuze "dat het proefbaanvak aan het einde van een treinverbinding moet liggen, omdat de impact op andere verbindingen dan geminimaliseerd kan worden" vanuit perspectief van reizigers ook omgedraaid kan worden, aangezien aan het einde van een lijn er geen alternatieve treinverbindingen beschikbaar zijn en in gebieden met meer verbindingen wel? Zo ja, waarom is er dan op deze wijze gecommuniceerd?

Antwoord 7
We zetten in op een beheerste en maakbare uitrol van ERTMS. Hierbij past dat de implementatie start aan de randen van het spoornetwerk, waar de uitstralingseffecten van eventuele hinder op de rest van het spoornetwerk het best te beheersen zijn. Indien in het midden van het netwerk wordt gestart, hebben verstoringen mogelijk alsnog effect tot de randen van het netwerk, terwijl dit omgekeerd niet het geval is.

De komst van een proefbaanvak heeft hoe dan ook impact op de desbetreffende regio, in welke regio dit dan ook is. Dat is vervelend, maar niet te voorkomen. Hoewel hinder van het proefbaanvak onvermijdelijk is, zijn betrouwbaarheid en voorspelbaarheid belangrijk voor reizigers. Als basis hiervoor zijn er afspraken gemaakt over een maatregelpakket voor hinderbeperking en betrouwbaarheid tussen IenW en de Provincie Zeeland. Communicatie is hier een belangrijk onderdeel van. De komende jaren worden het proefbaanvak en de maatregelen gezamenlijk met alle belanghebbende partijen verder uitgewerkt. Hierbij zal de reiziger centraal staan.

Vragen van het lid Bamenga (D66) over 'Ongewenst en onacceptabel, maar we hebben geen keus, provincie woedend over treinloze maanden in 2029' (vraagnummer 2024Z15089)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/296709

Uw kenmerk
2024Z15082
2024Z15089
2024Z15094

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht 'Ongewenst en onacceptabel, maar we hebben geen keus, provincie woedend over treinloze maanden in 2029'?[7]

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 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.

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 IenW 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 IenW en de Provincie Zeeland. Niet alleen de Provincie maar ook andere belanghebbende partijen als gemeenten,

[7] Omroep Zeeland, 3 oktober 2024, 'Ongewenst en onacceptabel, maar we hebben geen keus', provincie woedend over treinloze maanden in 2029 - Omroep Zeeland

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 verladers 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 afgevallen?

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 IenW 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

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/296709

Uw kenmerk
2024Z15082
2024Z15089
2024Z15094

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 IenW 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, IenW, 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 IenW 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 IenW 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 IenW 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 IenW 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 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.

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.

Vragen van de leden Veltman en Van den Hil (beiden VVD) over het bericht 'Ongewenst en onacceptabel, maar we hebben geen keus, provincie woedend over treinloze maanden in 2029' (vraagnummer 2024Z15094)

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht 'Ongewenst en onacceptabel, maar we hebben geen keus', provincie woedend over treinloze maanden in 2029'?[8]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Bent u het eens dat Zeeland al veel heeft moeten slikken qua overlast op het spoor, door de vele keren dat sprake is geweest van uitval van treindiensten?

Antwoord 2
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 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, en de ervaringen zullen benut worden.

Vraag 3
Zo ja, hoe heeft u hiermee rekening gehouden in de afspraken die u met de provincie Zeeland heeft gemaakt?

Antwoord 3
De komende jaren zal de spoorsector zich er samen met IenW 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 IenW 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. Periodiek zal stilgestaan worden bij de voortgang. Hierbij zal de reiziger centraal staan.

Vraag 4
Deelt u de verwachting dat deze proef van grote invloed gaat zijn op de mobiliteit van inwoners van Zeeland, wat van vitaal belang is voor levenskwaliteit van inwoners en het economisch functioneren van de regio?

Antwoord 4
De komst van een proefbaanvak heeft hoe dan ook impact op de desbetreffende regio, in welke regio dit dan ook is. Dat is vervelend maar niet te voorkomen. De komende jaren zal de spoorsector zich er samen met IenW voor inspannen om de

[8] Omroep Zeeland, 3 oktober, 2024, https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/16872761/ongewenst-en-onacceptabel-maar-we-hebben-geen-keus-provincie-woedend-over-treinloze-maanden-in-2029

inrichting van het proefbaanvak in goede banen te leiden en de hinder zoveel mogelijk te beperken en verzachten. Er wordt goed gekeken naar de mogelijkheid om de duur van hinder te beperken door simulaties, testen in een lab en het inrichten van meerdere proefbaanvakken.

Vraag 5
Zo ja, hoe gaat u ervoor zorgen dat de reizigers in Zeeland geen hinder ondervinden van de treinloze maanden in 2029?

Antwoord 5
De komende jaren zal de spoorsector zich er samen met IenW 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 IenW 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. Periodiek zal stilgestaan worden bij de voortgang. Hierbij zal de reiziger centraal staan.

Vraag 6
Zo nee, hoe gaat u ervoor zorgen dat de reizigers in Zeeland geen hinder ondervinden van de treinloze maanden in 2029?

Antwoord 6
De komende jaren zullen alle partijen in de spoorsector zich er samen met IenW 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 IenW en de Provincie Zeeland. Niet alleen de Provincie maar ook andere belanghebbende partijen als gemeenten, onderwijsinstellingen, haven en bedrijven zullen nauw worden 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
Wat is de noodzaak voor de lange duur van de proef?

Antwoord 7
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 operatie wel werkt. Na ervaringen die de afgelopen jaren zijn opgedaan in binnen- en buitenland met de (voorbereiding van) de uitrol is helder dat de overgang naar ERTMS hoe dan ook 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 op de Zeeuwse Lijn.

Het proefbaanvak is een cruciale stap voordat de uitrol kan beginnen. Alleen zo kan getest worden of infrastructuur en materieel in alle omstandigheden op elkaar aansluiten en of personeel, machinisten en verkeersleiding hiermee kunnen werken. Dit gebeurt door het uitvoeren van zogenaamde testscenario's. Met de diversiteit aan onder meer materieel van verschillende leveranciers is in de

praktijk gebleken dat kinderziektes niet te voorkomen zijn. Wel zijn deze grotendeels op te vangen door uitgebreid te testen om zo de kans op landelijke verstoringen te beperken. Minder testen en beproeven betekent een groter risico dat reizigers en verladers in een veel groter gebied onverwacht met problemen worden geconfronteerd. 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.

Voor reizigers en verladers is een periode van 3 tot 4 maanden lang. Maar de spoorpartijen hebben deze periode hard nodig om alle benodigde scenario's te testen. Want het is de bedoeling dat reizigers na de herstart van de exploitatie zo min mogelijk merken van de komst van ERTMS. Minder testen en beproeven betekent een groter risico dat reizigers en verladers in een veel groter gebied onverwacht met problemen worden geconfronteerd.

De komende periode wordt het test- en proefbedrijf verder uitgewerkt, waarbij duidelijk wordt hoe dit er precies uit zal gaan zien voor de Zeeuwse Lijn. Er wordt goed gekeken naar de mogelijkheid om de duur van hinder te beperken door simulaties, testen in een lab en het inrichten van meerdere proefbaanvakken.

Vraag 8
Heeft u overwogen om de proef korter te laten duren?

Antwoord 8
Zie voor een toelichting op de doorlooptijd het antwoord op vraag 7.

Vraag 9
Is het mogelijk om de proef, als blijkt dat het korter kan, ook korter te laten duren?

Antwoord 9
De komende periode wordt het test- en proefbedrijf verder uitgewerkt, waarbij duidelijk wordt hoe dit er precies uit zal gaan zien voor de Zeeuwse Lijn. Er wordt goed gekeken naar de mogelijkheid om de duur van hinder te beperken door simulaties, testen in een lab en het inrichten van meerdere proefbaanvakken. Als toch blijkt dat de proefbaanvakperiode minder lang hoeft te duren, dan wordt deze ingekort. Echter, de verwachting is niet dat het korter kan.

Vraag 10
Hoe werken uw ministerie en ProRail aan het voorkomen van kinderziektes en stremmingen na de treinloze periode?

Antwoord 10
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 operatie wel werkt. Bij de invoering van de Fyra is ervaren wat er kan gebeuren als dit niet gedaan wordt. De introductie gebeurt daarom stapsgewijs: eerst simulaties en testen in een lab, dan op het eerste proefbaanvak Harlingen Haven – Leeuwarden en vervolgens op het tweede proefbaanvak. Het proefbaanvak is een cruciale stap voordat de uitrol kan beginnen. Minder testen en beproeven betekent een groter risico dat reizigers en verladers in een veel groter gebied onverwacht met problemen worden geconfronteerd.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/296709

Uw kenmerk
2024Z15082
2024Z15089
2024Z15094

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 11
Hoe zorgen uw ministerie en ProRail ervoor dat ook bij kinderziektes en stremmingen de reizigers in Zeeland geen hinder ondervinden?

Antwoord 11
De komst van een proefbaanvak heeft hoe dan ook impact op de desbetreffende regio. Dat is vervelend maar niet te voorkomen. Er is goed gekeken naar de mogelijkheid om de duur van hinder te beperken door simulaties, testen in een lab en het inrichten van meerdere proefbaanvakken. Vanwege het belang van de OV-verbindingen voor de reizigers in Zeeland staan in de afspraken met de Provincie Zeeland hinderbeperking en betrouwbaarheid centraal. Zie voor een beschrijving van de periode na het test- en proefbedrijf het antwoord op vraag 10.

Vraag 12
Op welke wijze gaan uw ministerie, NS en ProRail de communicatie richting reizigers vormgeven, zowel in de treinloze periode als in de periode daarna?

Antwoord 12
Onderdeel van de nu gemaakte afspraken is dat er uitgebreide communicatie over de hinderplanning en vervangend vervoer zal zijn. Alle betrokken partijen geven aan te hechten aan proactieve, bijtijdse en volledige communicatie over hinder en vervangend vervoer. Dit zal de komende jaren – in voorbereiding op de periode van buitendienststelling van het proefbaanvak – samen verder uitgewerkt worden. Periodiek zal stilgestaan worden bij de voortgang van deze maatregelen. Aangezien het testen en beproeven op de Zeeuwse Lijn niet voor 2028 plaats zal vinden is hier voldoende voorbereidingstijd voor.

Vraag 13
Hoe wordt de hinder die de reizigers ondervinden tijdens de treinloze periode zodanig gemonitord dat direct kan worden bijgestuurd indien aanpassingen in het vervangend vervoer nodig zijn?

Antwoord 13
Vervangend vervoer is onderdeel van de afspraken die gemaakt zijn met de Provincie Zeeland. NS zorgt in de periode van het proefbedrijf voor vervangend vervoer conform deze afspraken en monitort dit. De ervaringen opgedaan bij de eerdere werkzaamheden, verstoringen en communicatie hierover zullen benut worden. Hierbij wordt ingespeeld op de specifieke Zeeuwse situatie. Bij de uitwerking van de maatregelen wordt de samenwerking gezocht met de belanghebbende partijen om specifieke aandachtspunten te kunnen meenemen.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/296709

Uw kenmerk
2024Z15082
2024Z15089
2024Z15094

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 14
Hoe wordt de hinder die de reizigers ondervinden tijdens de periode na de treinloze periode zodanig gemonitord dat snel wordt geacteerd en hinder wordt voorkomen door vervangend vervoer of anderszins?

Antwoord 14
Als het test- en proefbedrijf van 3 tot 4 maanden 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 15
In het verleden bleken er geregeld te weinig bussen te zijn als treinvervangend vervoer, hoe gaat u ervoor zorgen dat dit niet opnieuw gebeurt?

Antwoord 15
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.