

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

210

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de snelle trein van Breda naar België* (ingezonden 23 september 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 oktober 2016).

Vraag 1

Kent u het bericht «Werkgevers: waar blijft die snelle trein»?¹.

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat NS inderdaad niet durft te beloven dat er in april 2017 snelle treinen van Breda naar België rijden? Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot eerder gemaakte afspraken, met name in het kader van de kabinetsreactie op het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra?²

Antwoord 2

Bij Voortgangsrapportage HSL-Zuid 38³ heb ik uw Kamer gemeld dat de start van de IC Brussel over de HSL-Zuid via Breda later zal plaatsvinden dan het beoogde moment per dienstregeling 2017. De oorzaak hiervan is volgens NS vertraging bij Bombardier – de fabrikant van de locomotieven – in de ontwikkeling en toelating van noodzakelijk treinbeveiligingssoftware voor het Belgische deel van de HSL.

Aanvankelijk was de inschatting dat de vertraging enkele maanden zou bedragen. Inmiddels heeft Bombardier NS en NMBS geïnformeerd dat deze vertraging verder is opgelopen. Op basis van de nieuwe planning is het volgens NS onwaarschijnlijk dat deze stap nog vóór dienstregeling 2018 kan worden gezet.

De door Bombardier aangekondigde vertraging is door NS niet geaccepteerd. NS zal al het mogelijke doen om te zorgen dat Bombardier op korte termijn een betrouwbare planning oplevert. NS laat daartoe onder andere een

¹ Werkgevers: waar blijft die snelle trein? BN/DeStem, 10 september 2016

² Kamerstuk 33 678, nr. 11

³ Kamerstuk 22 026, nr. 486

externe partij de planning van Bombardier controleren. NS verwacht in december duidelijkheid te kunnen bieden over het moment waarop de IC Brussel via Breda kan gaan rijden. Samen met NS ga ik het gesprek aan met Bombardier om het Nederlandse belang van een snelle oplossing te onderstrepen.

Vraag 3

Geldt de toezegging onverkort dat de dienstregeling het eind 2017 mogelijk maakt dat de reistijd van de intercity Amsterdam – Brussel met ongeveer een half uur verkort wordt en dat de IC-direct 64 keer per dag tussen Amsterdam en Rotterdam rijdt en dat die 32 keer per dag doorrijdt naar Breda?

Antwoord 3

Mijn inzet blijft om vanaf begin dienstregeling 2018 de IC Brussel over de HSL-Zuid te laten rijden (12x per dag). De rijtijd wordt daardoor ongeveer een half uur korter ten opzichte van de huidige rijtijd van 3h23.

De dienstregeling van de binnenlandse IC direct wordt niet beïnvloed door de problemen met de levering van software door Bombardier. IC direct rijdt sinds december 2015 64 keer per dag tussen Amsterdam en Rotterdam, waarbij deze 32 keer per dag doorrijdt naar Breda. Sinds maandag 26 september rijden alle treinen van IC direct in «sandwich» met twee locomotieven (één voor, één achter). Hierdoor kan de trein bij een storing op de HSL makkelijker omkeren, waardoor IC direct treinen minder snel uitvallen. Ook het keerproces in Breda wordt hierdoor vereenvoudigd.

Vraag 4

Bent u bereid met het gemeentebestuur van Breda en betrokkenen overleg te voeren en daarbij duidelijke toezeggingen te doen inzake de termijn waarop snelle treinen naar België zullen rijden?

Antwoord 4

Er is contact geweest met de gemeente Breda over de vertraging bij Bombardier. Het is voor de reizigers uit Zuid-Nederland vervelend dat de snelle verbinding tussen Breda en Antwerpen niet op tijd wordt gerealiseerd. NS doet er daarom alles aan om de software voor de treinen zo snel mogelijk geleverd te krijgen. Samen met NS ga ik het gesprek aan met Bombardier om het Nederlandse belang van een snelle oplossing te onderstrepen.