

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

357

Vragen van de leden **Veltman** en **Van den Hil** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht ««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»?¹

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.

¹ 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>

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 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. 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 lenW voor inspannen om de 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 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. 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 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 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 verladere 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 verladere 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 verladere 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 verladere in een veel groter gebied onverwacht met problemen worden geconfronteerd.

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, tijds- 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.

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.