

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

1131

Vragen van de leden **Grinwis** (ChristenUnie) en **Vedder** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het opheffen van de directe treinverbinding tussen Enschede en Deventer en Schiphol* (ingezonden 12 februari 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 maart 2024).

Vraag 1

Hoe luidt uw reactie op het opheffen van de directe treinverbinding tussen Enschede en Deventer en Schiphol?¹

Antwoord 1

Begin februari heeft NS de adviesaanvraag ingediend voor de beoogde dienstregeling van 2025. De dienstregeling 2025 betreft volgens NS de grootste structuurverandering in jaren. Veel reizigers zullen hiervan profiteren. In totaal gaat NS zo'n 1600 treinen per week extra rijden ten opzichte van 2024. Helaas heeft NS ook een lastige afweging moeten maken (zie antwoord vraag 4). Dit betreft het tijdelijk opheffen van deze directe verbinding, met instandhouding van de frequentie tussen Enschede en Amersfoort van twee keer per uur. Ik begrijp dat dit te maken heeft met de vertraagde instroom van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) en de snelheidsbeperking op de HSL. Hoewel het in deze fase passend is het advies van de consumentenorganisaties op deze nieuwe dienstregeling af te wachten, heb ik zowel NS als ProRail opgeroepen om alles op alles te zetten om het tijdelijk niet kunnen rijden van een directe trein Enschede-Schiphol van zo kort mogelijke duur te laten zijn.

Vraag 2

Erkent u dat de rechtstreekse verbinding tussen Enschede, Deventer en Schiphol van groot belang is voor de regio Oost-Nederland? Hoe spant u zich in voor het behoud en verbetering van deze verbinding?

¹ NOS, 8 februari 2024, «Directe trein van Enschede en Deventer naar Schiphol verdwijnt,» <https://nos.nl/regio/overijssel/artikel/486583-directe-trein-van-enschede-en-deventer-naar-schiphol-verdwijnt-regio-is-weer-de-dupe>.

Antwoord 2

Ik herken dat dit een belangrijke verbinding is. Ik zet mij in voor een robuuste verbinding met alle landsdelen. Zoals aangegeven verwacht ik dat het opheffen van deze directe verbinding van tijdelijk duur is en zo snel mogelijk hersteld kan worden. Ik zal daar bij NS en ProRail op aandringen.

Vraag 3

Kunt u uitsluitel bieden of het schrappen van deze verbinding een tijdelijke of permanente maatregel betreft? Indien tijdelijk, kunt u aangeven wanneer deze verbinding terugkeert?

Antwoord 3

Zoals NS in de Adviesaanvraag Dienstregeling 2025 heeft aangegeven verandert NS tijdelijk de lijnvoering tussen Enschede en de Randstad. Dit is nu één keer per uur Enschede-Den Haag en één keer per uur Enschede-Schiphol (beide rechtstreeks). Dit wordt tijdelijk twee keer per uur Enschede-Den Haag (rechtsreeks) met een robuuste overstap in Amersfoort van en naar Schiphol. Volgens NS is de duur van deze tijdelijke verandering afhankelijk van het moment dat de door ProRail (extra) opgelegde snelheidsbeperkingen op de hogesnelheidslijn weer zijn opgeheven en/of er voldoende ICNG-treinen ingestroomd zijn, zoals door NS in de adviesaanvraag is aangegeven.

Vraag 4

Op welke wijze zijn de belangen van de reizigers, de regionale overheden en de bedrijven in Oost-Nederland meegewogen in het besluit om de directe verbinding Enschede-Schiphol te schrappen?

Antwoord 4

Ik begrijp van NS dat het oorspronkelijk plan was om in 2025 vier ICNG's per uur vanaf de HSL door te trekken: twee naar Lelystad en twee naar Groningen/Leeuwarden. Vanwege vertraging bij fabrikant Alstom heeft NS veel minder ICNG's geleverd gekregen dan gepland. Daardoor bleek uitvoering van het oorspronkelijke plan niet mogelijk en was het plan om de ICNG's voor Noord-Nederland tijdelijk te keren in Almere. Daar bovenop kwam de door ProRail opgelegde Tijdelijke Snelheidsbeperking (TSB) op een deel van de HSL. Hierdoor komt in het initieel beoogde plan de aansluiting in Almere op Zwolle en Groningen/Leeuwarden in het geding. Het gevolg zou zijn geweest dat er voor een grote groep reizigers tussen de Randstad en Noord-Nederland een reistijdverlenging van 30 minuten bij zou komen. Daarnaast zou de vertraagde aankomst in Almere grote negatieve impact hebben op onder andere de sprinterdiensten rond Weesp. Vanwege het feit dat de snelheidsbeperking op de HSL in Dienstregeling 2025 voor nog onbekende tijd zal bestaan, is door ProRail en NS geconcludeerd dat keren van de ICNG in Almere onacceptabele gevolgen zou hebben voor de dienstregeling. Daarom is een noodzakelijk robuust alternatief ontwikkeld, waarbij 2 HSL-treinen per uur via Schiphol en Amsterdam-Zuid niet naar Almere rijden maar afbuigen naar Amersfoort en daar keren. Deze rijden dan in de plaats van de IC Enschede-Schiphol. Dit heeft als gevolg dat reizigers tussen Enschede en Schiphol (en vice versa) tijdelijk een twee keer per uur «cross-platformoverstap» (andere zijde van het perron) moeten maken en daarvoor 3–4 minuten de tijd hebben. Daarmee blijft de reistijd tussen Enschede en Schiphol goeddeels gelijk. De IC Enschede rijdt tijdelijk twee keer per uur rechtstreeks naar Utrecht en Den Haag. Er is gekozen voor het tijdelijk schrappen van deze rechtstreekse verbinding vanwege de genoemde grote nadelen en logistieke onmogelijkheden om het anders te doen. Helaas gaat dit ten koste van de rechtstreekse verbinding tussen Enschede en Schiphol, maar ik begrijp dat NS op dit moment geen andere oplossing ziet. NS heeft de nieuwe dienstregeling – conform de hiertoe vastgestelde procedure – voor advies voorgelegd aan decentrale overheden en reizigersorganisaties. Uiterlijk op 21 maart brengen deze partijen advies uit aan NS over de dienstregeling voor 2025. NS blijft in gesprek met reizigers en overheden over de voorgestelde wijzigingen in de dienstregeling en suggesties voor aanpassingen.

Vraag 5

Welke garanties heeft u van NS gekregen dat de kwaliteit en de capaciteit van de treindienst tussen Oost-Nederland en de Randstad niet verder zal verslechteren in de toekomst?

Antwoord 5

In de nieuwe HRN-concessie zijn afspraken gemaakt over de kwaliteit en capaciteit van de treindiensten in het land, zo ook tussen Oost-Nederland en de Randstad. Deze afspraken gelden uiteraard ook in de toekomst. Als onderdeel van de HRN-concessie heb ik specifiekere afspraken met NS gemaakt over het volume en de minimale stationsbediening om ook in de regio de bereikbaarheid van stations op peil te houden. NS behoudt echter de vrijheid over de precieze lijnvoering en de ontwikkeling van de dienstregeling

Vraag 6

Hoe verhoudt het schrappen van de directe verbinding Enschede-Schiphol zich tot uw inzet voor een hoogwaardig en landelijk dekkend treinaanbod, waarbij ook de regionale bereikbaarheid is gegarandeerd?

Antwoord 6

Het tijdelijk niet rijden van de directe verbinding Enschede-Schiphol heeft geen invloed op een hoogwaardig en landelijk dekkend treinaanbod en de regionale bereikbaarheid. Zo wijzigt het aantal ritten tussen Enschede en de Randstad niet ten opzichte van het oorspronkelijke plan en wordt in Amersfoort twee keer per uur een robuuste cross-platformoverstap (overstappen op hetzelfde perron) geboden van 3 tot 4 minuten op de Intercity naar Schiphol (de normtijd bedraagt 2 minuten).

Zoals hierboven aangegeven, heb ik NS en ProRail opgeroepen om zo snel mogelijk het oorspronkelijk plan te herstellen en weer een directe verbinding te garanderen tussen Schiphol en Oost-Nederland. Ten opzichte van Dienstregeling 2024 wil NS bovendien op vrijdag- en zaterdagavond een extra late Intercity van Enschede naar de Randstad rijden waardoor de bereikbaarheid tussen Oost-Nederland en de Randstad verder toeneemt. Ook wil NS de regionale bereikbaarheid in Dienstregeling 2025 sterk verbeteren door diverse verbeteringen door te voeren in de dienstregeling van de Sprinter tussen Apeldoorn en Twente, passend binnen het geëiste volume van de concessie.

Vraag 7

Wilt u in gesprek met NS treden om te voorkomen dat de directe treinverbinding tussen Enschede en Deventer en Schiphol wordt opgeheven?

Antwoord 7

Ik heb NS en ProRail opgeroepen om de aanpassing in de dienstregeling tussen Enschede en Deventer en Schiphol van zo kort mogelijke duur te laten zijn. Daarbij wacht ik nu eerst het advies van de consumentenorganisaties af en het effect hiervan op de plannen van NS. NS verwacht medio maart het advies van de consumentenorganisaties, waarna zij in april de capaciteitsaanvraag voor 2025 zal indienen bij ProRail.

Vraag 8

Kunt u toelichten welke rol het ontbreken van het vierde perronspoor in Deventer speelt in het besluit de rechtstreekse verbinding te schrappen? Kunt u toelichten welke «overige maatregelen in de corridor tussen Amersfoort en Hengelo/Enschede» nodig zijn?²

Antwoord 8

Ik begrijp van NS dat er geen relatie is tussen het ontbreken van het vierde perronspoor in Deventer en het tijdelijk opheffen van de rechtstreekse verbinding tussen Enschede en Schiphol.

² NS.nl, «Advies aanvraag dienstregeling 2025», <https://nieuws.ns.nl/download/edfd3553-437d-49e8-9a20-486f23a29411/adviesaanvraagdienstregeling2025.pdf>

Vraag 9

Kunt u nader toelichten waarom het ontbreken van het vierde perronspoor bij Deventer leidt tot vertraging van de intercity's tussen Deventer en Amersfoort? Kunt u nader toelichten waarom deze intercity's vervolgens tot wel 8 minuten moeten wachten in Apeldoorn?

Antwoord 9

Ik begrijp van NS en ProRail dat er op de huidige drie perronsporen in de dienstregelingsstructuur gelijktijdig vier Intercity's afgewikkeld moeten worden op de momenten dat er in de spitsuren een Intercity uit Berlijn naar Amsterdam rijdt (in 2025 ca. drie keer per dag) zodat overstappen gefaciliteerd kunnen worden. Door het ontbreken van het vierde perronspoor in Deventer moet een binnenkomende of vertrekkende Intercity Amsterdam – Deventer op het deeltraject Apeldoorn – Deventer acht minuten wachten voordat er ruimte is om verder te rijden naar Deventer.

Vraag 10

Kunt u toelichten hoeveel reizigers dagelijks te maken hebben met een vertraagde trein als gevolg van het ontbreken van het vierde perron op station Deventer?

Antwoord 10

Gegeven de huidig veronderstelde opzet van de Dienstregeling 2025 gaat het dagelijks om circa 100 reizen. Afhankelijk van de uitwerking van de toekomstige dienstregeling en de behoefte aan meer internationaal verkeer over deze corridor, zal dit getal oplopen. Dit is ook de reden waarom als onderdeel van de tweede fase van de Berlijntrein een extra perronspoor op Deventer één van de maatregelen is die verder uitgewerkt wordt (zie ook de antwoorden op de vragen hieronder).

Vraag 11

Welke infrastructurele maatregelen zijn nodig om dit knelpunt bij Deventer te verhelpen? Welke maatregelen onderneemt u al? Voor welke maatregelen is op dit moment nog geen zicht op realisatie?

Antwoord 11

De precieze maatregelen op knooppunt Deventer zijn nog niet bekend. Binnenkort start ProRail een verkenning naar de verbetering van de corridor Amersfoort – Bad Bentheim als onderdeel van vervolgstappen op de Berlijntrein. Onderdeel van deze verkenning is ook de knoop Deventer, waar wordt gekeken naar een nieuw zijperron. Een nieuw zijperron betekent dat er ook aanvullende maatregelen op het emplacement en in het station nodig zijn. Uit de verkenning zal volgen welke maatregelen nodig en financieerbaar zijn.

Vraag 12

Kunt u aangeven op welke termijn en tegen welke kosten het spoorknelpunt bij Deventer opgelost kan worden?

Antwoord 12

Het is nog niet bekend op welke termijn het spoorknelpunt bij Deventer opgelost kan worden. De maatregelen die nodig zijn rond Deventer worden integraal bekeken met de benodigde maatregelen op andere delen van de corridor. Het verkennend onderzoek door ProRail wordt naar verwachting medio 2025 afgerond. Het is nu wel al duidelijk dat de te treffen maatregelen aan de infrastructuur in elke variant meer kosten dan het nu beschikbare budget en dat realisatie waarschijnlijk de eerstkomende jaren niet reëel is. Een besluit over de volgende stappen na het verkennend onderzoek is aan een nieuw kabinet, waarbij ik zal streven naar een zo snel mogelijk resultaat en zo nodig een passende fasering en tijdsplanning.