

Vergaderjaar 2024–2025

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 96

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 3 oktober 2024 inzake de 21e voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 95).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 november 2024. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Kunt u aangegeven wat het precieze verschil is tussen hoe Nederland ERTMS uitrolt en hoe België dit doet?

Antwoord 1

Ieder land volgt (in afstemming met de Europese Commissie) een eigen uitrolstrategie en planning, die zoveel mogelijk recht doet aan de specifieke omstandigheden van het betreffende spoornetwerk. De uitgangssituatie en de doelstellingen voor de invoering van ERTMS zijn in elk land anders. In België is er – na enkele grote treinongelukken – voor gekozen om zo snel mogelijk de treinbeveiliging te vervangen. Het netwerk bestaat daar uit een combinatie van verschillende levels (level 1 en level 2) en baselines (2 en 3). Een groot deel van het netwerk wordt voorzien van een eerdere versie met minder functionaliteit, die relatief snel te implementeren is naast het bestaande systeem. Dit zorgt wel voor een combinatie aan versies.

In Nederland gaan we over van een goed werkend systeem (Automatische Treinbeïnvloeding, ATB) naar ERTMS. Dit maakt dat er bij het Kabinetsbesluit ERTMS van 2019¹ voor gekozen is om het hoofdspoornet in Nederland gelijk te voorzien van de meest actuele versie (level 2 baseline 3). We voeren in Nederland ERTMS only in, waarbij de oude treinbeveiliging tegelijk verwijderd wordt. Dit maakt dat de implementatie complexer is en meer tijd in beslag neemt.

Vraag 2

Wat is de reden dat de test in Zeeland vier maanden duurt (en niet drie of bijvoorbeeld vijf)? Kunt u dit nauwkeurig toelichten met heldere onderbouwing?

Antwoord 2

Het Nederlandse spoor is druk bereden en kent een hoge mate van vervlechting van lijnen waardoor storingen ook doorwerken naar andere delen van het netwerk. Met de gekozen stapsgewijze aanpak en een integraal proefbedrijf wordt invulling gegeven aan de lessen van de Fyra-enquête. De duur van de buitendienststelling is gebaseerd op lessen die geleerd zijn bij de invoering van nieuwe materieelseries en systemen. Hierbij wordt zo min mogelijk reizigershinder veroorzaakt door zo kort mogelijk buiten te testen.

Voordat wordt overgegaan op het testen buiten wordt bijvoorbeeld uitgebreid getest in gespecialiseerde laboratoriumruimtes. Het eerste proefbaanvak – van vervoerder Arriva met ProRail – wordt ingericht op het relatief eenvoudige baanvak Harlingen Haven – Leeuwarden. Vervolgens wordt de stap gemaakt naar een complexer baanvak waar NS en de goederenvervoerders gaan testen en beproeven met ProRail. Bij de uitwerking van het proefbaanvak op de Hanzelijn bleek 3 tot 4 maanden nodig te zijn voor het testen en beproeven. Voor de Zeeuwse Lijn wordt dit momenteel nog uitgewerkt. De huidige inschatting is dat de doorlooptijd van het testen en beproeven vergelijkbaar zal zijn. Op de baanvakken die daarna volgen, neemt deze periode naar verwachting een veel kortere periode in beslag.

Vraag 3

¹ Kamerstuk 33 652, nr. 65

Kunt u de onderliggende stukken, op basis waarvan de naar de Kamer gestuurde vergelijking van de baanvakken is opgesteld, met de Kamer delen?

Antwoord 3

Bij de 21e voortgangsrapportage ERTMS is het tussenrapport van het onderzoek naar de alternatieve locatie voor het proefbaanvak meegestuurd. Bijlage 1 bij deze brief bevat het eindrapport van dit onderzoek.

Vraag 4

Kunt u nauwkeurig aangeven hoe het project in een stabiele fase wordt gebracht?

Antwoord 4

Begin 2023 zijn de verwachte tegenvallers in tijd en geld met de Kamer gedeeld. Sindsdien zijn deze tegenvallers beter doorgrond en wordt met een andere bril naar de opgave gekeken. In de zomer van 2023 is een second opinion uitgevoerd op de kostenraming en uitrolstrategie door internationale experts. Alle maatregelen die genomen worden in de herijking die op dit moment plaatsvindt, zijn erop gericht het programma zo verantwoord mogelijk uit te voeren. Een van de meest zichtbare maatregelen om stabiliteit te verkrijgen, is het opdelen van de programmascope in tranches. Een tranche is een deel van de uitrol waarbij we de technische scope en wijze van aanpak bevroren. Het streven is om zo focus en stabiliteit aan te brengen en te leren, voordat we verder gaan. Voor elke tranche adviseert de programmadirectie ERTMS welke nieuwe technologische ontwikkelingen volwassen genoeg zijn om in te voeren. Een andere aanbeveling uit de second opinion is de uitrol te starten aan de randen van het netwerk.

In de eerste tranche zal de nadruk komen te liggen op het stapsgewijs leren van de implementatie van ERTMS, en vooral op het veilig en efficiënt laten rijden van treinen met ERTMS op het bestaande netwerk. Dat gebeurt door binnen deze tranche in kleinere stappen te werken. Hierbij ligt de focus op kritieke integrale mijlpalen waarbij meerdere disciplines en organisaties betrokken zijn. Deze aanpak is gebaseerd op projecten zoals Thameslink en de Noord/Zuidlijn. Het programma streeft hierbij naar een zo eenvoudig mogelijke opbouw van het vervoerssysteem. Omdat 90% van de functies van het centrale veiligheidssysteem in de baan en treinen al nodig zijn voor het eerste proefbedrijf is het huidige beeld dat tranche 1 vrij omvangrijk wordt.

Vraag 5

Kunt u een nadere onderbouwing geven van het potentiële tekort van 1 miljard euro?

Antwoord 5

Begin 2023 is de Kamer geïnformeerd over de actualisatie van de kostenraming en het verwachte potentieel tekort van afgerond 1 miljard. In de 18e voortgangsrapportage ERTMS² is hiervan een nadere onderbouwing geleverd. Deze onderbouwing is op hoofdlijnen nog gelijk. Samengevat betekent dit dat de grootste kostenstijgingen voortkomen uit:

- Gewijzigde omstandigheden op de leveranciersmarkt;
- Krapte op de arbeidsmarkt;
- Duurder uitvallen van de ombouw van baanvak Kijfhoek – Belgische grens;
- Extra kosten voor het centrale veiligheidssysteem in de infrastructuur;
- Beperkte marktwerking;

² Kamerstuk 33 652, nr. 88

- Duurder uitvallen van de ombouw van materieel; en
- Langere doorlooptijd van het programma.

Vraag 6

Hoe gaat u voorkomen dat het potentiële tekort tot een forse vertraging van het project leidt?

Vraag 6

Op dit moment is er nog voldoende verplichtingenruimte, waardoor aanvullende vertraging als gevolg van het potentieel tekort niet in de rede ligt. Dat laat onverlet dat er onvoldoende budget is voor de landelijke uitrol van ERTMS. Zoals aangegeven in de brief bij de 21^e voortgangsrapportage ERTMS wordt uw Kamer bij de voortgangsrapportage in het voorjaar van 2025 geïnformeerd over de definitieve invulling en de vervolgstappen. De budgettaire effecten worden verwerkt in de Voorjaarsnota 2025 en de Ontwerpbegroting 2026.

Vraag 7

Kunt u in het kader van de afspraken met Zeeland nader duiden wat de volgende passage concreet betekent: «uitgebreide communicatie over de hinderplanning en vervangend vervoer waarbij 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»?

Antwoord 7

De passage waarnaar wordt verwezen betekent allereerst dat er tijdige, proactieve en volledige communicatie naar reizigers zal zijn over het moment waarop de daadwerkelijke buitendienststelling plaatsvindt. Het exacte moment waarop deze buitendienststelling is, wordt de komende jaren in de verdere uitwerking bepaald. Daarnaast betekent het dat er bij het regelen van vervangend vervoer aandacht zal zijn voor specifieke aandachtspunten in Zeeland, bijvoorbeeld het vermijden van een drukke verkeersader of een extra stop op een locatie die veel gebruikt wordt door reizigers. Een concreet voorbeeld hiervan is het inrichten van een expresdienst per bus tussen Vlissingen, Middelburg en Goes. Hiervoor wordt de samenwerking met de regionale belanghebbende partijen gezocht om in te kunnen spelen op de specifieke Zeeuwse situatie.

Vraag 8

Kan in het kader van de afspraken met Zeeland nader worden geduid wat «optimalisatie van de werkzaamhedenplanning in Zeeland voor, tijdens en na de implementatie van ERTMS» concreet betekent?

Antwoord 8

De werkzaamheden en buitendienststellingen voor het proefbaanvak ERTMS zijn niet de enige werkzaamheden waar Zeeland de komende jaren mee te maken zal krijgen. Ook voor het verbeteren van de baanligging zullen nog de nodige werkzaamheden gedaan moeten worden. Op dit moment wordt hier nog onderzoek naar gedaan. Om de overlast voor reizigers zo beperkt mogelijk te houden, wordt bij de uitwerking van alle werkzaamheden die de komende jaren gedaan moeten worden gekeken wat slim gecombineerd kan worden, zodat er zo min mogelijk buitendienststellingen nodig zijn.

Vraag 9

Waar is de 2,1 miljoen euro voor vervangend busvervoer in Zeeland precies op gebaseerd?

Antwoord 9

Het genoemde bedrag is bestemd voor vervangend vervoer voor specifiek de parallel aan het spoor rijdende scholierenlijnen. Het is dus niet het bedrag voor al het vervangend busvervoer in Zeeland. Dit bedrag is de uitkomst van gesprekken met de Provincie Zeeland over het maatregelpakket voor hinderbeperking en het vergroten van de betrouwbaarheid. De Provincie heeft aangegeven rekening te houden met een kostenpost van € 0,7 miljoen (excl. BTW) voor drie jaar.

Vraag 10

Wat is de maximaal mogelijke bezetting van de extra ov-fietsen? Betreft dit ook ebike-ov-fietsen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

De maximaal mogelijke bezetting van de extra OV-fietsen zal de komende jaren bij de uitwerking van de maatregelen bepaald worden, in samenwerking tussen NS en de regionale partijen. Hierbij wordt ook gekeken of hier e-bike-OV-fietsen ingezet worden.

Vraag 11

Wat betekent «de sprinterdienst van Zeeland naar Breda zo lang als mogelijk doorzetten» precies? Hoe wordt bepaald wat zo lang als mogelijk is?

Antwoord 11

Op station Roosendaal zijn verschillende aanpassingen gepland aan de sporen voor onder meer de programma's Behandelen en Opstellen en ERTMS. Ook is een extra treindienst naar Antwerpen voorzien. De combinatie van extra treinen en spooraanpassingen maakt dat de sprinterdienst van Zeeland naar Breda tijdelijk is, maar wel zo lang mogelijk wordt voortgezet. Tot wanneer dit precies is, zal in de uitwerking van de programma's blijken.

Vraag 12

Kan in het kader van de afspraken met Zeeland nader worden geduid wat de volgende passage precies betekent: «In het kader van de Pilot Publiek Vervoer bekijken Provincie, Rijk en NS de mogelijkheden om drempels te verlagen op het gebied van plannen boeken en betalen van reizen»?

Antwoord 12

Onderdeel van de Pilot Publiek Vervoer is één boekingssysteem waarmee de reiziger een reis kan boeken. Het is echter niet mogelijk om hiermee een reis met NS te boeken. Dit is voor NS lastig om regionaal te realiseren. Met deze afspraak wordt echter wel de betrokkenheid van alle partijen gewaarborgd bij deze pilot, zodat samen gekeken wordt of er andere mogelijkheden zijn om de drempels van het plannen, boeken en betalen van reizen te verlagen.

Vraag 13

Waarom is de bijdrage aan het vervangend busvervoer in Zeeland exclusief btw en de bijdrage aan het onderwijspakket inclusief btw?

Antwoord 13

De bedragen zijn de uitkomst van gesprekken met de Provincie Zeeland over het maatregelpakket voor hinderbeperking en het vergroten van de betrouwbaarheid.

Vraag 14

Welke afspraken zijn gemaakt over de toegankelijkheid van het vervangend vervoer voor mensen met een beperking? Kan gegarandeerd worden dat dit op precies hetzelfde niveau blijft als bij het treinvervoer?

Antwoord 14

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 die zijn opgedaan bij eerdere werkzaamheden en verstoringen en communicatie hierover zullen benut worden. Vanzelfsprekend zal er hierbij aandacht zijn voor de toegankelijkheid van het vervangend vervoer voor mensen met een beperking. 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.

Vraag 15

Is het ruimtelijk en technisch mogelijk om de lijn uit richting Vlissingen-Roosendaal bij Lage Zwaluwe ook aan te sluiten op de HSL? Zo ja, welke tijdswinst zou dit kunnen opleveren tussen Rotterdam en Zeeland? En wat zouden de globale kosten van deze aansluiting zijn?

Antwoord 15

Binnen «Wind in de Zeilen» zijn afspraken gemaakt over een beoogde reistijdverkortung van 1 uur tussen Amsterdam en Zeeland, die naar verwachting eind 2025 zal worden gerealiseerd. Dit is onderdeel van de geplande dienstregelingswijziging, waarbij een overstap op Rotterdam noodzakelijk is. De afspraak die in het kader van «Wind in de Zeilen» is gemaakt, gaat iets verder. In stap 2 wordt de reistijdswinst van 1 uur beoogd mede door de versnelde IC op Rotterdam via de HSL direct door te leiden richting Schiphol en Amsterdam Zuid.

Na een verdiepende studie blijkt dat deze op korte termijn negatief uitpakt voor de Zeeuwse reiziger. Dit komt doordat er meer reizigers van en naar Zeeland richting Schiedam, Delft, Den Haag en verder reizen en deze groep nu te maken krijgt met een overstap op Rotterdam. Dit geeft op de korte termijn meer Zeeuwse reizigers hinder door verlies van een directe verbinding dan dat er baat hebben van de directe trein over de HSL. De stuurgroep «Wind in de Zeilen» heeft stap 2 daarom aangepast. De reistijdswinst van 1 uur tussen Vlissingen en Amsterdam uit de oorspronkelijke afspraak blijft behouden door middel van een (snelle) overstap op Rotterdam. Deze reistijdswinst wordt per december 2025 gerealiseerd. Hier is ook zo over gerapporteerd in de achtste voortgangsrapportage Wind in de Zeilen.³

Vraag 16

Is in het kader van het compensatiepakket voor Zeeland ook gesproken over de lijn Terneuzen-Gent? Wordt het personenvervoer al volledig meegenomen in de plannen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

Nee. In het kader van het proefbaanvak ERTMS is met de Provincie Zeeland enkel gesproken over hinderbeperkende maatregelen en maatregelen om de betrouwbaarheid van de Zeeuwse Lijn te vergroten.

Het separate project Rail Gent-Terneuzen richt zich specifiek op spoorgoederenvervoer en niet op personenvervoer. De bijdrage vanuit het Nationaal Groeifonds is geënt op het wegnemen van knelpunten voor goederenvervoer per spoor, waarmee het bedrijfsleven in de regio meer gebruik kan maken van deze duurzamere en veiligere modaliteit voor het vervoeren van goederen. Wel wordt rekening gehouden met eventuele

³ Kamerstuk 33 358, nr. 45

toekomstige ontwikkelingen qua personenvervoer. Het project richt zich erop die ontwikkeling niet onmogelijk te maken.

Vraag 17

Kan per station waar gedurende vier maanden geen trein stopt precies worden weergegeven hoe groot het reistijdverlies is?

Antwoord 17

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. De komende jaren worden het proefbaanvak en de maatregelen gezamenlijk met alle belanghebbende partijen verder uitgewerkt. Hierbij zal de reiziger centraal staan, met als doel de hinder zoveel mogelijk te beperken en verzachten. De inzet daarbij is om het reistijdverlies zoveel als mogelijk te minimaliseren.

Vraag 18

Hoeveel reizigers zullen naar verwachting door het maandenlang niet laten rijden van treinen kiezen voor de auto en hoeveel hiervan zullen naar verwachting niet meer terugkeren in het OV?

Antwoord 18

Er zijn 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 en wordt voorkomen dat reizigers tijdelijk of definitief van de trein in de auto stappen.

Vraag 19

Hoe groot is het risico dat de proeffase in Zeeland langer dan vier maanden duurt?

Antwoord 19

Zie het antwoord op vraag 2 voor een toelichting op de doorlooptijd van het testen en beproeven. Voor de Zeeuwse Lijn wordt dit momenteel nog uitgewerkt. De huidige inschatting is dat de doorlooptijd van het testen en beproeven vergelijkbaar zal zijn met de veronderstelde doorlooptijd voor de Hanzelijn.

Vraag 20

Wat is op dit moment de planning in welke maanden er geen treinen zullen rijden?

Antwoord 20

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. Ten slotte is ook de programmaplaning van de landelijke implementatie van ERTMS van belang.

Vraag 21

Wat is de oorzaak van een toename van 4 miljoen euro in de programma-kosten tussen deze en de vorige voortgangsrapportage?

Antwoord 21

Dit betreft het saldo van allerhande wijzigingen op detailniveau. De voornaamste aanpassing betreft het opnemen van de kosten voor de planuitwerking voor het proefbaanvak op de Zeeuwse Lijn van circa € 6 miljoen (incl. BTW). Overige verschuivingen hebben vooral betrekking op de werkelijke begeleidings- en managementkosten ten opzichte van de begropte kosten voor de afgelopen periode.

Vraag 22

Hoe verhoudt zich de stijging in de programmakosten tot de verbetermaatregelen om meer grip te krijgen op de budgetspanning en de uitgevoerde second-opinion?

Antwoord 22

De kostenstijging van € 4 miljoen betreft een stijging van zo'n 0,1% op de totale kostenraming. Onderdeel van de nieuwe werkwijze en sturing is dat we zaken naar boven halen die tot nu onder de oppervlakte zijn gebleven. Dit komt omdat gezamenlijk een beter beeld wordt verkregen van de opgave. Paradoxaal genoeg zal deze nieuwe aanpak naar verwachting eerst tot een ongunstigere prognose leiden. Dat laat overigens onverlet dat ook kansen zullen ontstaan. De verwachting is dat met verloop van tijd en het opbouwen van ervaring de uitrol sneller en goedkoper zou moeten kunnen worden uitgevoerd.

Vraag 23

Op welke wijze draagt u zorg dat Nederland niet andere, niet compatibele, versies/baselines van ERTMS gaat implementeren dan onze buurlanden Duitsland en België?

Antwoord 23

De eisen aan het ERTMS-systeem (specificatie) zijn vastgelegd in Europese regelgeving, de zogenaamde technical specifications for interoperability (TSI's). Elke fabrikant van zowel trein als infrastructuur moet zich hieraan houden. Op deze wijze is de universele norm internationaal geregeld, net als bij bijvoorbeeld ook de normstelling voor USB-aansluitingen (stekker en poort). Het Europees Spooragentschap houdt toezicht op het toepassen van de eisen en verleent vergunningen voor materieel en infrastructuur. De Europese Commissie en de ERA zijn verantwoordelijk voor het borgen van de interoperabiliteit van verschillende versies als er in de toekomst andere wensen qua specificaties zijn. Nederland zet zich er actief voor in om te voorkomen dat versies elkaar te snel opvolgen en om kosten zoveel mogelijk te beperken.

De uitrol van ERTMS in Europa neemt vele decennia in beslag, waarbij alle landen hun eigen tempo aanhouden en een eigen keuze maken voor één van de versies van ERTMS in de infrastructuur die past binnen de geldende EU-specificaties. Via de corridor-organisaties voor de drie Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T-routes) die in Nederland starten of eindigen, en met België en Duitsland in het bijzonder, is regelmatig overleg. Dit om goede afstemming te hebben over de ERTMS-versies op de grensbaanvakken, operationele afspraken, aansluiten van gebruikersprocessen op de grens en de toelating van het materieel. Dit is altijd nodig, zelfs als beide landen dezelfde versie van ERTMS uitrollen.

Vraag 24

Hoe zorgt u ervoor dat reizigers in Zeeland geen hinder ondervinden van de maanden waarin met ERTMS getest gaat worden? Is er al een busvervoerder benaderd?

Antwoord 24

De komst van een proefbaanvak heeft hoe dan ook impact op de desbetreffende regio. Dat is vervelend maar niet te voorkomen. De komende periode 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 tussen lenW 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.

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 die zijn opgedaan bij eerdere werkzaamheden en verstoringen en communicatie hierover zullen benut worden. Hierbij wordt ingespeeld op de specifieke Zeeuwse situatie. 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).

Vraag 25

Is er gekeken naar de mogelijkheid te testen op een dubbelsporig baanvak waarbij er slechts één van de twee sporen wordt uitgevoerd met ERTMS? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan er meer duiding komen waarom dit niet tot de mogelijkheden behoort?

Antwoord 25

Een dergelijke oplossing zou betekenen dat de twee sporen veilig van elkaar gescheiden zouden moeten worden en onder verschillende treinbeveiligingsregimes gebracht, inclusief bijbehorende veiligheidsmaatregelen. Daarmee zou de capaciteit per deelspoor fors afnemen en zou het aantal test- en beproevingsscenario's wat uitgevoerd kan worden in de beschikbare tijd klein zijn. Dit zou ook betekenen dat er geen representatief proefbedrijf uitgevoerd kan worden. Zelfs als dit technische maakbaar zou zijn, zou er slechts ook zeer beperkt reizigersvervoer mogelijk zijn. Naast de vraag of er wel een veilige situatie gecreëerd kan worden, zou het de periode van hinder verlengen doordat de beschikbare testcapaciteit omlaag gaat. Testen zouden dan over een langere periode uitgesmeerd moeten worden, of er wordt meer risico gelopen op hinder op het eerstvolgende baanvak (Kijfhoek – Belgische grens) omdat een aantal zaken niet getest en beproefd wordt.

Vraag 26

Wat is de exacte afbakening van het deel van de Zeeuwse lijn dat als proefbaanvak zal worden gebruikt?

Antwoord 26

Op het stuk spoor tussen Vlissingen en Goes zal volgens de huidige inzichten gedurende 3 tot 4 maanden getest en beproefd worden 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. Dan wordt ook ook op het traject Goes – Roosendaal overgeschakeld op ERTMS. Gedurende een langere periode wordt de gewone dienstregeling gereden met reizigers in de trein met aanvullende maatregelen op de achtergrond.

Vraag 27

Kunt u ook het eindrapport van het «onderzoek naar alternatieven voor de Hanzelijn als proefbaanvak» naar de Kamer sturen? Welke grote verschillen bestaan er tussen het tussenrapport en het eindrapport voor de Zeeuwse lijn?

Antwoord 27

Ja, zie bijlage 1. Tussen het tussenrapport en het eindrapport zitten een aantal verschillen. Zo zijn tabellen en tekstjes aangepast, verplaatst of verwijderd. Daarnaast is informatie zoals de stand van contracten, tenders en andere projecten geactualiseerd naar maart 2024. Tot slot is hoofdstuk 8 vervangen voor een uitgebreide beantwoording van de gestelde vragen naar aanleiding van het tussenrapport (wat oorspronkelijk hoofdstuk 8 was).

Vraag 28

Zal de volgende voortgangsrapportage weer een volledige en concrete planning bevatten van alle migratiestappen van de programmascope?

Antwoord 28

De inzet is inderdaad om de volgende voortgangsrapportage aan te sluiten op de nieuwe aanpak en werkwijze. Het programma werkt toe naar een planning in meerdere stappen, die dan nog niet is afgerond. Waar mogelijk zullen referenties worden opgenomen om tegen te rapporteren.

Vraag 29

Waarom zijn de toevoeging van de Noordelijke lijnen en de assentellers uit 2021 en 2022, die voor een groot extra budgettekort zorgen, nog steeds niet verwerkt in de programmaring en het programmabudget? Welke kostenraming wordt momenteel gehanteerd voor de toevoeging van de Noordelijke lijnen en de assentellers aan de programmascope?

Antwoord 29

De uitvoering van deze projecten ligt bij ProRail, waardoor de kostenraming en het budget nog onderdeel zijn van de reeksen voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV). De Noordelijke lijnen en de assentellers zullen onderdeel vormen van de nog vast te stellen eerste tranche. Naar verwachting zal het budget voor de Noordelijke lijnen in 2025 worden toegevoegd aan het programmabudget. Het is overigens niet zo dat er nog een tekort is op deze gelden; bij het BKN spoor is de financiering voor de Noordelijke lijnen (met uitzondering van de emplacementen) en de assentellers geregeld.

Vraag 30

Hoe hoog is het saldo van de aanlegkosten voor het proefbaanvak Zeeuwse lijn en de uitgespaarde kosten voor het proefbaanvak Hanzelijn?

Antwoord 30

De budgettaire aanpassingen voor de proefbaanvakken worden nu uitgewerkt en doorgevoerd in de Voorjaarsnota 2025 en Ontwerpbeegroting 2026. Over de kostenramingen wordt u bij de 22e voortgangsrapportage ERTMS geïnformeerd, die in het voorjaar van 2025 verschijnt.

Vraag 31

Waarom worden niet alle risico's waarvan honderd procent zeker is dat zij optreden toegevoegd aan de programmaring? In hoeverre hangt dit samen met het feit dat de risicoreservering van 270 miljoen euro onvoldoende is om het risicoprofiel van 744 miljoen euro te dekken?

Antwoord 31

Met de besluitvorming van tranche 1 worden de risico's waarvan honderd procent zeker is dat ze optreden opgenomen in de raming. Dit staat los van het totale risicoprofiel van € 744 mln. In het proces om te komen tot besluitvorming over tranche 1 wordt ook de post onvoorzien en het budget hiervoor herijkt waar mogelijk. Voor een deel betreft het echter onzekerheid in de financiering van materieelombouw voor spoorgoeder-vervoerders. Het financieel effect noch de wijze van alternatieve financiering hiervan zijn op dit moment uitgewerkt.

Vraag 32

Hoe worden de risico's van het test- en proefbedrijf in Zeeland verwerkt in de projectraming?

Antwoord 32

Dit verloopt hetzelfde als bij de uitwerking van de andere baanvakken in de scope. Op basis van de werkzaamheden wordt gekeken welke risico's zich kunnen voordoen bij het test- en proefbedrijf. Deze risico's worden uiteindelijk verwerkt in de raming.

Vraag 33

De aanlegkosten ERTMS op de Zeeuwse lijn zijn nog niet opgenomen in het programmabudget en in de programmering; een eerste schatting is 200 miljoen euro. Is dit inclusief of exclusief risico's?

Antwoord 33

De aanlegkosten van het programma en dus ook het proefbaanvak Zeeuwse lijn, worden inclusief risico's geraamd. Er is nu een eerste schatting bekend. De omvang hiervan kan in de uitwerking nog wijzigen.

Vraag 34

Kunt u een uitgesplitst overzicht geven van de kosten die zijn gemoeid met de Zeeuwse lijn als proefbaanvak, inclusief de maatregelen die worden genomen om de overlast hiervan voor de reizigers en vervoerders te beperken?

Antwoord 34

De verdere uitwerking van het proefbaanvak op de Zeeuwse Lijn bevindt zich momenteel in de opstartfase. Onderdeel hiervan is het verder uitwerken van het exacte ontwerp en de scope, evenals de nadere uitwerking van alles wat in, op en rondom het proefbaanvak dient te gebeuren. Zoals gebruikelijk bij dit soort grote infrastructurele projecten zal een volgende, meer gespecificeerde inschatting van de kosten voor de overgang naar de volgende fase beschikbaar komen.

Het overzicht van de kosten van de maatregelen die worden genomen om de overlast voor reizigers en vervoerders te beperken is opgenomen in de brief aan het College van gedeputeerde staten van Zeeland, die als bijlage bij de VGR 21 ERTMS met de Kamer gedeeld is. De bijdrage aan de overwegen en aan het in stand houden van de scholierenlijn zal aan de Provincie Zeeland gedaan worden, de bijdrage aan de railtechniekopleiding aan de desbetreffende partijen. Overige maatregelen zijn zaken die bijvoorbeeld NS regelt en financiert, zoals vervangend vervoer en extra OV-fietsen.

Vraag 35

In het verleden bleken er geregeld te weinig bussen te zijn als treinvervangend vervoer; hoe gaat u ervoor zorgen dat dit in Zeeland niet opnieuw gebeurt? Kunt u daarbij ook toelichten hoe het werkt als er plotseling vervangend vervoer nodig is en hoe ervoor gezorgd wordt dat

mensen dan nog steeds zo spoedig mogelijk op de plaats van bestemming aankomen?

Antwoord 35

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 de beschikbare 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 36

Hoe monitort en evalueert u het aanbod van het treinvervangend vervoer, en hoe onderneemt u stappen als dit niet volgens afspraak en naar tevredenheid wordt geleverd?

Antwoord 36

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 die zijn opgedaan bij eerdere werkzaamheden en 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.

Vraag 37

Wie heeft het besluit genomen om de test in Zeeland plaats te laten vinden?

Antwoord 37

Het Rijk is verantwoordelijk voor de 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.

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 spoor netwerk 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 besluit genomen om het proefbaanvak in Zeeland 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.

Vraag 38

Op basis van welke gegevens heeft u het besluit voor de Zeeuwse lijn genomen?

Antwoord 38

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 bekeken. 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 vanaf dit baanvak eenvoudiger de stap in de uitrol te maken naar het baanvak dat na de Zeeuwse Lijn op de uitrolplanning staat: Kijfhoek – Belgische grens.

Vraag 39

Is uw besluit om de test op het Zeeuwse traject uit te voeren nog terug te draaien?

Antwoord 39

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar een geschikte locatie. De Zeeuwse Lijn voldoet het best aan de opgestelde eisen waaraan een proefbaanvak moet voldoen. 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). 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. Dit maakt dat het besluit genomen is om het proefbaanvak in te richten op de Zeeuwse Lijn.

Vraag 40

Welke andere trajecten zijn, naast de Zeeuwse lijn, nog in beeld (geweest) voor een test?

Antwoord 40

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 bekeken. 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).

Vraag 41

Wanneer heeft u het besluit voor de Zeeuwse lijn genomen?

Antwoord 41

Begin 2024 werd duidelijk dat de Zeeuwse Lijn als voorkeurslocatie uit het onderzoek naar een alternatieve locatie voor het proefbaanvak kwam. Vervolgens zijn er in mei 2024 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.

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 besluit genomen om het proefbaanvak in Zeeland in te richten.

Vraag 42

Wanneer is uw besluit aan de Zeeuwse collega's medegedeeld en aan wie?

Antwoord 42

Vanaf mei 2024 is er met de Provincie Zeeland gesproken over de mogelijkheid om het proefbaanvak op de Zeeuwse Lijn in te richten. Nadat aan het eind van de zomer duidelijk werd dat de Zeeuwse Lijn de voorkeur bleef houden heeft de Provincie contact gelegd met een aantal regionale partners, voorafgaand aan en net nadat het besluit begin oktober met de Kamer gedeeld werd. Het besluit is vastgelegd in een brief aan het Zeeuwse College van gedeputeerde staten die ook aan de Kamer is gestuurd bij de 21e voortgangsrapportage ERTMS.

Vraag 43

Op welke wijze is de compensatie voor het ongemak voor Zeeland tot stand gekomen? Met wie is hierover overlegd? Welke gedeputeerden zaten aan tafel?

Antwoord 43

Zie voor een beschrijving van het doorlopen proces en de hierbij betrokken partijen het antwoord op vraag 40 en 41. Vanuit de Provincie Zeeland is gesproken met de gedeputeerde verantwoordelijk voor infrastructuur en mobiliteit.

Vraag 44

In hoeverre is het compensatiepakket voor Zeeland al vaststaand? Kunnen hier nog wijzigingen in aangebracht worden?

Antwoord 44

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 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 centraal staan.

Vraag 45

Kan gegarandeerd worden dat het alternatieve vervoer in Zeeland bij doorgang van de test ook adequaat is?

Antwoord 45

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 46

Wordt er ook meegenomen bij inzet van vervangend vervoer dat de ochtend- en avondspitsmomenten in Goes druk zijn en bussen in de file komen te staan?

Antwoord 46

Bij het regelen van vervangend vervoer zal aandacht zijn voor specifieke aandachtspunten in Zeeland, bijvoorbeeld het vermijden van een drukke verkeersader of een extra stop op een locatie die veel gebruikt wordt door reizigers. Een concreet voorbeeld hiervan is het inrichten van een expresdienst per bus tussen Vlissingen, Middelburg en Goes. Hiervoor wordt de samenwerking met de regionale belanghebbende partijen gezocht. Dit om in te kunnen spelen op de specifieke Zeeuwse situatie.

Vraag 47

Kan het traject dat getest wordt niet korter gemaakt worden, zodat de treinen tot Arnemuiden kunnen rijden?

Antwoord 47

Er is een uitgebreide inhoudelijke analyse uitgevoerd naar de meest geschikte locatie. De spoorlijn tussen Vlissingen en de Sloeboom blijkt het meest geschikt. Goes heeft meer sporen, wissels en uitwijkmogelijkheden dan Arnemuiden. Door te stoppen in Goes kunnen er meer treinen rijden (zowel reizigerstreinen richting Roosendaal als testtreinen), er daardoor meer verbindingen worden aangeboden en grotere aantallen reizigers overstappen. Het station van Arnemuiden is slecht bereikbaar voor grote touringcars en daarom niet geschikt als locatie voor starten en eindigen van vervangend vervoer.

Vraag 48

Worden er op het traject Goes-Rosendaal meer treinen ingezet tijdens de test?

Antwoord 48

Er worden tijdens het test- en proefbedrijf op dit traject geen extra reizigerstreinen ingezet. Een belangrijke reden hiervoor is dat er op Goes zowel treinen gekeerd moeten worden die van het proefbaanvak komen als uit de reguliere dienstregeling tussen Goes en Rosendaal.

Vraag 49

Was er geen optie tot testen op een traject waar meer dan één spoorlijn is, anders dan in Zeeland?

Antwoord 49

Er zijn 58 potentiële baanvakken onderzocht in het onderzoek naar alternatieven voor de Hanzelijn als proefbaanvak. Dit is gedaan aan de hand van een set van zes criteria waar alleen de baanvakken Rosendaal-Sloe, Sloe-Vlissingen en Rosendaal-Lage Zwaluwe aan voldeden, met als sterke voorkeur voor Sloe-Vlissingen. Deze voorkeur is gebaseerd op het feit dat het aan de rand van het spoornetwerk ligt, de aantallen dagelijkse reizigers beter te verbussen zijn dan de alternatieven en het wenselijk is om te testen en beproevingen met NS, Arriva en de spoorgoederenvervoerders.

Vraag 50

Kan het goederentransport naar het Sloegebied wel doorgang vinden?

Antwoord 50

De haven van Sloe blijft tijdens het testen en beproeven tussen Vlissingen en Goes bereikbaar voor goederenvervoer.

Vraag 51

Is het zeker dat in Zeeland geen enkele economische schade ontstaat? Zo ja, wordt deze volledig gecompenseerd?

Antwoord 51

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 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 52

Wordt er ook gekeken naar mogelijkheden tot opschaling van alternatief vervoer binnen Zeeland als dit nodig is?

Antwoord 52

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 eerdere werkzaamheden en 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.

Vraag 53

Wordt er gekeken naar chauffeurs die de weg kennen in Zeeland en de Nederlandse taal machtig zijn?

Antwoord 53

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. Hier worden eerder opgedane ervaringen benut. De taal die chauffeurs spreken en kennis van het Zeeuwse wegennet zullen waar mogelijk een aandachtspunt zijn bij het in de markt zetten van alternatief vervoer.

Vraag 54

Wordt er rekening gehouden met de evenementenagenda in Zeeland bij keuze tijdvak?

Antwoord 54

Waar mogelijk wordt rekening gehouden met de evenementenagenda in Zeeland bij het plannen van het exacte moment van testen en beproeven.

Vraag 55

Wordt er rekening gehouden met ander onderhoud aan infrastructuur in de provincie Zeeland, zodat dit niet gelijktijdig valt?

Antwoord 55

Ja. Zie voor een weergave van waar rekening mee wordt gehouden bij de planning van de benodigde buitendienststelling het antwoord op vraag 20.

Vraag 56

Wordt er na de eerste testen ook rekening gehouden met vervolgtesten en onderhoud zodat Zeeland niet weer verstoken is van treinvervoer op een ander traject?

Antwoord 56

Na de eerste serie testen en beproevingen tussen Vlissingen en Goes zullen er verdere werkzaamheden, testen en beproevingen plaatsvinden op de rest van het baanvak richting Roosendaal. Werkzaamheden elders in het land zijn niet uitgesloten. Het minimaliseren van geplande en ongeplande hinder voor reizigers en verladers is onderdeel van de verdere uitwerking van het testen en beproeven, en een directe aanleiding voor het proefbaanvak op de Zeeuwse Lijn. De uitrol van ERTMS zal uiteindelijk in heel Nederland gebeuren.

Vraag 57

Wordt er rekening gehouden met de periode van testen en onderhoud op het gehele traject Vlissingen-Amsterdam, zodat er na Goes niet nogmaals extra reistijd ontstaat?

Antwoord 57

Na de eerste serie testen en beproevingen tussen Vlissingen en Goes zullen er verdere werkzaamheden, testen en beproevingen plaatsvinden op de rest van het baanvak richting Roosendaal. Werkzaamheden elders in het land zijn niet uitgesloten. Het minimaliseren van geplande en ongeplande hinder voor reizigers en verladers is onderdeel van de verdere uitwerking van het testen en beproeven. De uitrol van ERTMS zal

uiteindelijk in heel Nederland gebeuren waaronder ook op het verdere traject van Vlissingen richting Amsterdam. Nadat ERTMS succesvol uitgerold is op Vlissingen – Roosendaal volgt het aansluitende baanvak Kijfhoek – Belgische grens.

Vraag 58

Kunt u garanderen dat Zeeuwen van verdere vertraging/stremming verstoken blijven?

Antwoord 58

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. Echter blijft er, zowel voor als na het proefbedrijf, altijd een kans op onverwachte storingen bestaan. Daarbij weten we dat er ook andere werkzaamheden voor de baanligging zullen moeten worden uitgevoerd de komende jaren. Dat is vervelend, maar niet te voorkomen.

Vraag 59

Komt er compensatie voor de extra intercity en betere bereikbaarheid van Zeeland vanuit het compensatiepakket «Wind in de zeilen» (Binnenlandse zaken), die op deze manier teniet wordt gedaan?

Antwoord 59

De inrichting van het proefbaanvak op de Zeeuwse Lijn heeft een raakvlak met het pakket Wind in de Zeilen. De afspraken van dit pakket kunnen gewoon doorgang vinden, behoudens de periode van ongeveer 3 tot 4 maanden waarin we gaan testen en beproeven. De komende jaren worden het proefbaanvak en de maatregelen voor hinderbeperking en het vergroten van de betrouwbaarheid gezamenlijk met alle belanghebbende partijen verder uitgewerkt.

Vraag 60

(Hoe) is extra reistijd meegenomen in de afweging en keuze voor een proefbaanvak in Zeeland?

Antwoord 60

Hinder was één van de criteria in het onderzoek naar een alternatieve locatie voor het proefbaanvak. Hierbij is gekeken naar het aantal reizigers dat gebruik zou moeten maken van vervangend vervoer. Omdat alle baanvakken in Nederland bekeken zijn, is geen inschatting gemaakt van de extra reistijd, die vaak per herkomst en bestemming verschilt, zelfs op één baanvak. De komst van een proefbaanvak heeft hoe dan ook impact, 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. De komende periode 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.

Vraag 61

(Hoe) gaan (vaste) reizigers in Zeeland gecompenseerd worden voor de extra wacht- en reistijd?

Antwoord 61

De komst van een proefbaanvak heeft hoe dan ook impact op de desbetreffende regio. Dat is vervelend maar niet te voorkomen. Vanwege het belang van de OV-verbindingen voor de reizigers in Zeeland staan in

de afspraken met de Provincie Zeeland hinderbeperking en betrouwbaarheid centraal. De komende periode 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 tussen lenW 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.