

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

28

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de spoorverbinding Roosendaal-Antwerpen* (ingezonden 7 juli 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 september 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht «Tweede trein sneller»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat er inmiddels principe afspraken zijn gemaakt tussen alle betrokken partijen over het treinaanbod tussen Roosendaal en Antwerpen zodra de Beneluxtrein verdwijnt en dat er hierbij wordt uitgegaan van een snelle stoptrein door de tunnel in Antwerpen, naast de bestaande langzame stoptrein?

Antwoord 2

Ik streef de aanbeveling van het Beneluxparlement om te komen tot afspraken over verbetering van het treinaanbod tussen Roosendaal en Antwerpen ten volle na. Ik ben in gesprek met de verschillende partijen over een snelle stoptrein, maar er zijn nog geen principe-afspraken gemaakt.

Vraag 3

Waarom is gekozen voor een extra stoptrein en niet voor het doortrekken van de bestaande intercity IC-N Antwerpen–Essen, die een veel snellere verbinding kan bieden en bovendien nu al een veel hogere kostendekkingsgraad heeft dan de stoptrein?

Antwoord 3

NMBS heeft mij sinds 2009 gemeld dat ze geen mogelijkheden ziet om de intercity Charleroi–Brussel–Essen tot Roosendaal door te trekken. Dit heeft niet alleen te maken met technische zaken (aanpassing van treinstellen), maar

¹ BN De Stem, 3 juli 2011 <http://www.bndestem.nl/regio/roosendaal/9049229/Tweede-trein-snellere.ece>

ook logistieke (inpassing dienstregeling, opzetten deelparken en een te krappe keertijd in Roosendaal).

Vraag 4

Kent u de plannen van de Belgische spoorvervoerder NMBS voor spoorlijn 12 (Antwerpen–Roosendaal), zoals gepresenteerd op 21 maart 2011?²

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

Klopt het dat in de toekomstvisie van de NMBS voor de korte termijn helemaal geen sprake is van een extra stoptrein per december 2011 en dat alleen voor de lange termijn een uitbreiding naar 2 stoptreinen wordt overwogen, maar alleen als er voldoende potentieel aanwezig is en operationele en financiële middelen voorhanden zijn?

Antwoord 5

NMBS heeft mij gemeld op korte termijn (december 2011) geen mogelijkheid voor uitbreiding van het aanbod naar/van Roosendaal te zien. De huidige stoptreinbediening voldoet volgens NMBS aan de lokale marktvraag (in België en lokaal over de grens) voor de lijn Roosendaal–Essen–Antwerpen. Het afsluiten van een nieuw beheerscontract per 2013 tussen NMBS en de Belgische Staat kan een nieuwe aanleiding vormen om hier opnieuw naar te kijken.

NMBS onderzoekt tevens in het kader van haar lange termijnvisie op treinvervoer (2020–2030) of er ruimte is voor een halfuurdienst tussen Antwerpen en Roosendaal, indien daarvoor op de lange termijn voldoende potentieel aanwezig is en ook de noodzakelijke capaciteiten en middelen voorhanden zijn.

Vraag 6

Is er inmiddels, conform het beheerscontract van NMBS en conform de wens van de Kamer, voor deze verbinding een business case opgesteld waarbij niet alleen is gekeken naar het huidige gebruik van de verbinding, maar ook naar de groeikansen, inclusief een vergelijking tussen de opties: extra stoptrein of doortrekken van de intercity N Antwerpen–Essen naar Roosendaal? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

NMBS organiseert de bediening van station Roosendaal conform het beheerscontract dat zij met de Belgische overheid heeft afgesloten. Deze bediening is volgens NMBS sterk verlieslatend. Mijn ambtvoorganger heeft daarom aan zijn Belgische collega aangeboden om een financiële bijdrage te leveren aan de totstandkoming van een betere grensoverschrijdende verbinding via Roosendaal.

Daarnaast is volgens NMBS het doortrekken van de intercity N Antwerpen–Essen naar Roosendaal dienstregelingstechnisch niet mogelijk, hoofdzakelijk omwille van de betrouwbaarheid.

Vraag 7

Klopt het dat de reistijdverkorting van de «snelle stoptrein» door de route via de tunnel slechts tijdelijk is in verband met spoorwerkzaamheden op de ringlijn in Antwerpen, zodat uiteindelijk toch weer sprake zal zijn van de lange reistijd van 49 minuten in plaats van de huidige reistijd van 28 minuten met de intercity of 42 minuten met de snellere stoptrein?

Antwoord 7

NMBS heeft mij gemeld dat zij voorziet dat de stoptrein door de tunnel blijft rijden na beëindiging van de werkzaamheden.

² <http://www.2910essen.net/lijn12/NMBS.pdf>