

## Vragen van het statenlid Kooman (PVV) ingevolge artikel 44 reglement van orde

### AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2016 nummer 049.

#### Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Terugkeer Intercity in Zeeland

(ingekomen 26 januari 2016)

#### Antwoorden van gedeputeerde staten:

1. Is het college het met de PVV eens dat vier treinen per uur in één richting erg onrealistisch is? Zo nee, waarom niet?

1. Leeuwarden, Groningen en Maastricht hebben vanaf 2017 allen minimaal twee Intercity's en twee sprinters per uur in één richting. Het beleid van de NS / I&M is meer treinen, snellere treinen, snellere overstaptijden en betere aansluitijden. De provincie Zeeland wordt in 2017 evenals nu ontsloten door twee Sprinters die bovendien vijf minuten langer stil staan in Roosendaal met een te krappe overstaptijd naar Breda en slechtere aansluitingen b.v. naar Schiphol. Dat is volgend jaar realiteit.

Het college wenst minimaal handhaving van de huidige kwaliteit. Dat wil zeggen:

- twee Intercity's per uur die alle huidige stations aan doen,
- een directe verbinding naar Schiphol,
- goede overstap mogelijkheden in Roosendaal richting Breda en verder en in Rotterdam richting Utrecht.

Daarnaast is het de doelstelling van het college te komen tot een versnelling van de verbinding met de Randstad. Zoals in het collegeprogramma aangegeven zullen daarbij ook de mogelijkheden van de interlokale trein in combinatie met de terugkeer van de (echte) Intercity worden onderzocht. Er zijn verschillende mogelijkheden en variaties die kunnen worden onderzocht. Of deze realistisch en/of haalbaar zijn moet blijken uit de overleggen met de NS en het ministerie.

2. Volgens de woordvoerder van de NS zijn er twee opties: handhaving van de bestaande situatie of het sluiten van de kleinere Zeeuwse stations. In hoeverre denkt het college over sluiting van de kleinere Zeeuwse stations?

2. Het is de vraag of de woordvoerder van de NS door de krant juist is geciteerd. Er zijn wat ons betreft veel meer mogelijkheden dan deze twee. Het sluiten van stations is bij ons niet in beeld en de situatie die ontstaat met ingang van de dienstregeling 2017 achten wij zeer ongewenst.

Zie: <http://www.pzc.nl/regio/zeeuws-nieuws/snellere-treinverbinding-is-luchtkasteel-1.5650034>

3. In hoeverre denkt het college dat het haalbaar is om, binnen een afzienbare tijd, een intercity terug te laten komen in Zeeland?  
Zie: <http://www.pzc.nl/regio/zeeuws-nieuws/intercity-mogelijk-terug-in-zeeland-1.5646259>
3. Wij proberen allereerst de voorgestelde verslechtering in de dienstregeling 2017 van tafel te krijgen. Tegelijkertijd gaan we in gesprek met partijen als de NS, het ministerie van I&M, gemeenten en reizigersorganisaties hoe de kwaliteit van het OV systeem in Zeeland te verbeteren. Terugkeer van de Intercity kan daar een onderdeel van uitmaken.
4. Hoe is het college van plan om deze plannen financieel uit te werken?
4. De dienstregeling voor de treinen is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de Nederlandse Spoorwegen als concessiehouder en in tweede instantie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu als concessieverlener. In deze heeft de Provincie Zeeland geen financiële rol. De bekostiging is een zaak tussen concessiehouder en -verlener. Wij zijn van plan de verantwoordelijkheid daar te leggen waar deze hoort te liggen, namelijk bij bovengenoemde twee partijen.

MIDDELBURG, 16 februari 2016

Namens de fractie van PVV,

Kooman

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman  
A.W. Smit