

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

3106

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de dienstregeling rond Hoorn*. (Ingezonden 4 juni 2009)

1 Bent u bekend met het bericht «Treinreizigers Kersenboogerd: «Zo jagen ze ons de auto in»»¹ en het bericht «Prutsrail»?²

2 Is het waar dat het schrappen van de sprinter Hoorn Kersenboogerd–Schiphol tussen de stations Hoorn en Hoorn–Kersenboogerd – wat leidt tot een extra reistijd van 10 minuten – is veroorzaakt door het ontbreken van een milieuvergunning?

3 Waarom is deze wijziging van de dienstregeling slechts één dag van te voren aangekondigd? Was het probleem met de vergunningen niet al veel langer bekend?

4 Is het waar dat de problemen kunnen worden opgelost door het verlengen van het kopspoor met 500 meter zodat de treinstellen buiten de bebouwing staan? Zo ja, kan deze aanpassing op korte termijn worden gerealiseerd uit het budget kleine projecten, dat bedoeld is voor aanpassingen om knelpunten gedurende het jaar aan te pakken?

5 Deelt u de mening dat de gang van zaken slecht is voor het imago van het spoor, reizigers uit de trein jaagt en daarmee niet bijdraagt aan de groei-doelstelling van 5% per jaar van dit kabinet?

6 Per wanneer gaat de geschrapte trein weer rijden conform de reguliere dienstregeling?

¹ Noord-Hollands Dagblad, 11 mei 2009
http://www.noordhollandsdagblad.nl/nieuws/stadstreek/enkhuizen-westfriesland/article4686946.ece/Treinreizigers_Kersenboogerd_Zo_jagen_ze_ons_de_auto_in
² Rover website, 12 mei 2009
<http://www.rover.nl/nieuws/columns/column.php?id=col090512>

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 29 juni 2009)

1 Ja.

2 Ja. Begin april 2009 hebben bewoners van de wijk Plevier in Hoorn Kersenboogerd een brief aan gemeentebestuur, NS en ProRail gestuurd waarin beklag werd gedaan van geluidsoverlast van kerende en stationair draaiende treinen. De overlast zou veroorzaakt zijn door splitsen, combineren, rangeren, en keren van treinen. Op basis van de

resultaten van het onderzoek naar aanleiding van de klachten was de conclusie van ProRail dat er sprake is van vergunningplichtige activiteiten en dus sprake van een overtreding van de Wet Milieubeheer. Na het constateren van de overtreding door ProRail restte NS als enig maakbare oplossing om de treindienst tussen Schiphol en Hoorn Kersenboogerd te eindigen en te starten in Hoorn, en niet meer in Hoorn Kersenboogerd. Reizigers vanuit Hoorn Kersenboogerd dienen hierdoor in de nieuwe situatie de trein richting Amsterdam Centraal te nemen en vervolgens op station Hoorn over te stappen op de trein naar Schiphol. Reizigers uit de richting Schiphol dienen op station Hoorn over te stappen op de trein richting Enkhuizen.

NS heeft aangegeven zo spoedig mogelijk de oorspronkelijke treindienst binnen de wettelijke kaders van de Wet Milieubeheer te willen hervatten. Hierover loopt overleg tussen gemeente, bewoners, ProRail en NS.

3 Bij de capaciteitsaanvraag is in eerste instantie geen overtreding op de Wet Milieubeheer geconstateerd. Deze overtreding werd pas geconstateerd toen de treinen al reden. ProRail had bij de toetsing van de capaciteitsaanvraag geen zicht op de

feitelijke treinbewegingen die ter plekke zouden plaatsvinden. Uit het onderzoek dat is ingesteld naar aanleiding van de ingediende klachten blijkt dat de treinen op Hoorn Kersenboogerd worden gesplitst en gecombineerd. Hiervoor is inderdaad een vergunning nodig. Dit heeft vervolgens geleid tot het stoppen van de vergunningplichtige handelingen op de kortst mogelijke termijn. Hiermee is dus (voorlopig) gestopt met het rijden van de Sprinter van Schiphol naar Hoorn Kersenboogerd. Hoorn Kersenboogerd wordt sindsdien alleen nog bediend door de Intercity Amsterdam CS-Enkhuizen.

4

Nee, het verlengen van het spoor is niet noodzakelijk om het stoppen en keren op Hoorn Kersenboogerd mogelijk te maken. Zie antwoord op vraag 6.

5

De dienstregeling moet worden uitgevoerd binnen wettelijke (milieu)kaders. Deze (milieu)kaders kunnen beperkingen opleggen aan de dienstregeling. Daarbij is het van belang dat bij de totstandkoming van de dienstregeling door ProRail aan milieuvoorschriften wordt getoetst. Op dat moment kan bij een eventueel knelpunt naar mogelijke oplossingen worden gezocht. In dit geval is het knelpunt helaas niet bij de toetsing van de capaciteitsaanvraag naar boven gekomen, maar pas op het moment dat de treinen al reden. Dit vind ik niet wenselijk, omdat dit niet leidt tot een betrouwbare dienstregeling voor de reizigers. Ik beschouw dit als een incident.

6

NS heeft zeer recent een wijzigingsverzoek voor de dienstregeling gedaan. NS zal voortaan niet langer splitsen en combineren op het keerspoor van Hoorn Kersenboogerd. Daardoor zal het keren op het keerspoor van Hoorn Kersenboogerd naar het oordeel van ProRail niet langer vergunningplichtig zijn. Om zorgvuldig op te treden naar de omwonenden zal NS op korte termijn overleg voeren met hen en de situatie uitleggen. ProRail vraagt in de tussentijd aan de gemeente naar hun zienswijze op de stelling van ProRail dat er geen vergunning nodig is voor enkel het keren bij Hoorn Kersenboogerd.

Als alle betrokken partijen het eens zijn over het mogen keren bij Hoorn Kersenboogerd kan NS haar logistieke processen binnen enkele weken aanpassen zodat op dat moment de oorspronkelijke dienstregeling weer kan worden uitgevoerd.