

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

2526

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het schrappen van de laatste trein tussen Hoorn–Enkhuizen* (ingezonden 17 juni 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 juli 2014).

Vraag 1

Kunt u zich voorstellen dat een behoorlijk aantal reizigers gedupeerd is doordat de laatste trein tussen Hoorn en Enkhuizen niet meer rijdt?¹

Antwoord 1

Het is altijd vervelend als reizigers hinder ondervinden van een aangepaste treindienst. Het gebruik van de laatste twee treinen tussen Hoorn en Enkhuizen was zeer beperkt. Het gaat in beide treinen samen om circa 10–35 reizigers per dag. Mede daarom heeft NS in de dienstregeling de laatste twee treinen, zolang de onderhoudswerkzaamheden duren, geschrapt.

Vraag 2

Klopt het dat deze laatste trein is komen te vervallen vanwege onderhoud aan het spoor? Zo ja, zijn er alternatieven onderzocht om de dienstregeling te handhaven terwijl er gewerkt wordt aan het spoor, bijvoorbeeld door te rijden over enkel spoor waarbij het andere spoor wordt afgezet middels een magnetisch hek? Zo nee, wat is dan de reden van het schrappen van deze trein?

Antwoord 2

De laatste twee treinen zijn inderdaad vervallen in verband met onderhoud aan het spoor in combinatie met het aantal reizigers. Het onderhoud vindt zo veel mogelijk plaats in de nacht om de effecten voor de reizigers te beperken. In het nieuwe onderhoudsrooster moet railinfrastructuur driemaal per week gedurende vier uur per nacht beschikbaar zijn voor onderhoud. Dit betekent dat NS enkele treinen niet kan rijden. Bij het schrappen van treinen heeft NS de keuze gemaakt de laatste treinen te laten vervallen en niet de eerste treinen. Als gekozen zou worden voor de eerste treinen dan zouden drie

¹ <http://www.noordhollandsdagblad.nl/algemeen/binnenland/article26277603.ece/Nieuwe-dienstregeling-NS-van-start>

treinen moeten uitvallen. Hiermee worden circa vijf keer zoveel reizigers (veelal forenzen) getroffen als het laten uitvallen van de laatste twee treinen (waar vooral recreatieve reizigers gebruik van maken). In het weekend rijden de laatste treinen wel.

Het baanvak Hoorn Kersenboogerd-Enkhuizen is overigens enkelsporig waardoor alternatieve oplossingen om een naastgelegen spoor in bedrijf te houden niet aan de orde zijn.

Vraag 3

Wat is het resultaat van de overleggen met ProRail over innovatieve oplossingen om veilig aan het spoor te werken zonder dat dit geheel wordt afgesloten, die u tijdens de plenaire behandeling op 3 oktober 2013 van het Verslag van het algemeen overleg (VAO) Spoor heeft toegezegd te zullen voeren?

Antwoord 3

Het zoeken naar innovaties is een voortdurend proces. Onlangs heb ik u geïnformeerd op welke manier deze zoektocht al tot resultaten heeft geleid voor de bereikbaarheid van Schiphol (zie mijn brief Kamerstuk 290984 nummer 488 d.d. 2 juni 2014). ProRail investeert daar in vaste fysieke afscheidingen tussen de sporen voor de veiligheid van baanwerkers en in zelfsignalerende kortsluitlansen om het spoor sneller buiten dienst te kunnen nemen zodat al het onderhoud in de beperkte tijdslots kan worden uitgevoerd. Bij dergelijke investeringen moet wel een afweging worden gemaakt van kosten en baten: wat kost een oplossing en hoeveel reizigers worden ermee geholpen. Zodoende kan het zo zijn dat een oplossing die voor Schiphol wel gekozen wordt, voor Hoorn – Enkhuizen niet haalbaar is.

Vraag 4

Wat is de reden dat NS geen alternatief aanbiedt voor reizigers die zijn aangewezen op de laatste trein, bijvoorbeeld door bussen in te zetten?

Antwoord 4

De bezetting van de twee laatste treinen is tussen Hoorn en Enkhuizen dusdanig laag (zie mijn antwoord op vraag 1) dat NS ervoor gekozen heeft om op dit traject de dienstregeling aan te passen en geen vervangend busvervoer te regelen.

Vraag 5

Bent u bereid om met NS en ProRail in gesprek te gaan om op korte termijn met een oplossing te komen voor de reizigers in de regio West-Friesland die gedupeerd zijn door het uitkleden van de dienstregeling? Zo ja, op welke termijn denkt u de Kamer te kunnen informeren over de uitkomsten hiervan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ik vind het niet nodig hierover met ProRail en NS in gesprek te gaan. De spoorsector moet een balans zoeken tussen het benodigde onderhoud en de kwaliteit van het reizigersvervoer. Daarbij is de dienstregeling de verantwoordelijkheid van NS. NS heeft de relevante zaken betrokken in haar afweging.