

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

1657

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu naar *aanleiding van een werkbezoek van de VVD-fractie aan het station in Hoorn op 11 maart jl.* (ingezonden 14 maart 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 9 april 2014).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de wijzigingen in de dienstregeling tussen Amsterdam en Enkhuizen en de gevolgen daarvan voor de reizigers op dit traject, met name in Hoorn en Kersenboogerd?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het overslaan van station Kersenboogerd in de dienstregeling van de NS een slechte zaak is, nu dit leidt tot minder treinen op Kersenboogerd waardoor de overblijvende treinen overvol zitten en mensen moeten staan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

NS probeert elk jaar in de dienstregeling zo goed mogelijk het aanbod (aantal en lengte van de treinen) af te stemmen op de vraag (reizigersaantallen). Na de start van de dienstregeling monitort NS waar zich problemen voordoen en probeert die zo snel mogelijk op te lossen.

Voor wat betreft het station Hoorn Kersenboogerd speelt het volgende. In verband met werkzaamheden in het kader van OV SAAL, die heel 2014 duren, en de daardoor benodigde aanpassing van de dienstregeling, zijn in de nieuwe dienstregeling zeven extra stops geschrapt. Hoorn Kersenboogerd blijft echter vier keer per uur bediend worden.

De invoering van de nieuwe dienstregeling op Hoorn en Hoorn Kersenboogerd is niet vlekkeloos verlopen. Door een samenloop van omstandigheden had de Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp punctualiteitsproblemen en kwam deze trein regelmatig te laat aan op de eindpunten Hoofddorp en Hoorn Kersenboogerd. Om te voorkomen dat de vertraging steeds verder opliep en dat ook andere treinen vertraging kregen, liet NS de Sprinter in zo'n geval keren in Hoorn en niet doorrijden naar Hoorn Kersenboogerd. Het percentage uitgevallen en vertraagde treinen rondom Hoorn Kersenboogerd

was hierdoor hoger dan gewenst, waardoor de overgebleven treinen (te) vol werden.

NS pakt dit probleem aan en heeft in februari enkele maatregelen genomen die de vertraging van de Sprinter beter opvangen, waardoor de uitval van de Sprinter op Hoorn Kersenboogerd zou moeten verlagen:

- *Keren langs het perron op Hoofddorp*
- NS laat de Sprinter voortaan aan het perron op Hoofddorp keren in plaats van door te rijden naar een rangeerterrein. Dit vermindert de kans dat de trein te laat vertrekt. Deze maatregel is begin februari ingegaan.
- *Een «wisselmachinist» voor de Sprinter Hoorn – Hoorn Kersenboogerd*
- Op station Hoorn stapt voortaan een extra machinist in de Sprinter naar Hoorn Kersenboogerd (de «wisselmachinist»), waardoor de trein daar sneller kan keren. Ook dit verkleint het risico van vertragingen en de trein kan met meer vertraging vanaf Hoorn doorrijden naar Hoorn Kersenboogerd. Deze maatregel is midden februari ingegaan.

Sinds februari is een duidelijke verbetering zichtbaar en NS verwacht dat deze lijn zich in maart verder doorzet. De situatie heeft de nadrukkelijke aandacht van NS en zij volgt de ontwikkelingen nauwkeurig en grijpt opnieuw in wanneer dit nodig blijkt.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de NS zou dienen te streven naar «beter en meer» en dat dit eerder lijkt op slechter en minder? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ik deel de mening dat alle bij het openbaar vervoer betrokken partijen moeten proberen om het openbaar vervoer voor de reizigers aantrekkelijker te maken. Dat is precies de reden waarom NS maatregelen heeft genomen en de ontwikkelingen nauwkeurig volgt.

Vraag 4

Deelt u de mening dat stations waar heel veel in- en uitstappers zijn, zoals station Kersenboogerd, bediend moeten worden met meer treinen in plaats van minder treinen? Kunt u een overzicht geven van de aantallen reizigers van en naar Kersenboogerd en de reizigers die nu op station Hoorn instappen in plaats van op Kersenboogerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Zoals hierboven aangegeven stemt NS bij het vorm geven van de dienstregeling het aanbod zoveel mogelijk af op de vraag.

Het gemiddeld aantal in- en uitstappers op Hoorn Kersenboogerd op een gemiddelde werkdag is in de dienstregeling 2014 als volgt.

| Dagdeel | Aantal |
|----------------|--------|
| Totale werkdag | 3.990 |
| Ochtendspits | 1.000 |
| Avondspits | 920 |
| Dal | 2.070 |

Met deze cijfers is station Hoorn Kersenboogerd (bediend met vier sprinters per uur) vergelijkbaar met bijvoorbeeld station Diemen (vier sprinters per uur) en station Wijchen (twee sprinters per uur).

Het aantal in – uitstappers op station Hoorn Kersenboogerd in de extra ochtendspits-intercity Enkhuizen-Amsterdam Centraal was in dienstregeling 2013 ongeveer 300, verdeeld over vier treinen in de ochtendspits. Deze reizigers zullen zich nu over de andere treinen in de ochtend verdelen. NS kan zonder een uitvoerig klantenonderzoek niet vaststellen hoe deze reizigers nu reizen en hoeveel reizigers nu op station Hoorn instappen in plaats van op Kersenboogerd.

Vraag 5

Kunt u aangeven wat de strategie is van de NS op het traject Amsterdam-Enkhuizen in dit verband? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

In lijn met de wens van uw Kamer en die van mij wil NS, indien mogelijk, de spitsIC weer laten stoppen op Hoorn Kersenboogerd.

Vraag 6

Bent u bereid om met de NS tot een betere dienstverlening te komen op dit traject waarbij in ieder geval weer meer treinen stoppen op Kersenboogerd? Zo ja, hoe dan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Zie antwoord 5. NS werkt samen met ProRail aan het inzichtelijk maken van wat nodig is voor een duurzame oplossing. Te denken valt aan een aanpassing van het spoor tussen station Bovenkarspel Grootebroek en Hoorn Kersenboogerd. Ik wacht de bevindingen van de sector af.