



Notitie oplossingsrichtingen keerspoor Kersenboogerd

Zaaknummer: 1615869

K. Boon

19 september 2018



Inhoudsopgave

1	Inleiding en probleemstelling.....	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Probleemstelling	3
1.3	Leeswijzer.....	3
1.4	Gewenst resultaat	3
2	Achtergrond keerspoor Kersenboogerd.....	4
2.1	Beschrijving locatie.....	4
2.2	Belanghebbenden	5
2.3	Voorgeschiedenis	6
2.4	Wat is al gedaan.....	7
2.5	Juridisch kader	8
3	Mogelijke oplossingen.....	9

1 Inleiding en probleemstelling

1.1 Inleiding

Het keerspoor bij station Kersenboogerd is al langere tijd onderwerp van discussie. Het keerspoor wordt voor 2 doeleinden gebruikt:

1. Het keerspoor is nodig in de dienstregeling NS. Treinen worden tijdelijk geparkeerd zodat de snellere trein kan passeren.
2. Het keerspoor wordt gebruikt bij vertragingen of onvoorziene situaties. In die gevallen wordt het keerspoor gebruikt om andere treinen te laten passeren.

Bewoners ervaren overlast van de treinen op en naar het keerspoor. Deze bewoners hebben zich verenigd in BASP (Bewoners Aan het SPoor). Deze overlast wordt vooral ervaren in de jaren dat gebruik van het keerspoor is opgenomen in de dienstregeling. Omdat het keerspoor in 2013-2016 buiten gebruik was, lag de discussie over de ervaren overlast ook stil, tot NS aankondigde het keerspoor weer nodig te hebben. Ondanks talloze pogingen is het niet gelukt om tot een voor alle betrokkenen aanvaardbare oplossing te komen. Een blijvende klacht daarbij was dat NS-personeel de afspraken niet nakwam. Daarbij liepen de meningen uiteen over de fysieke en dienstregelingstechnische mogelijkheden. Daarop is besloten een second opinion te laten uitvoeren. Om het proces op gang te houden heeft de gemeente de kosten van het onderzoek op zich genomen.

Op 28 juni 2018 is het rapport van Inno-V besproken in een overleg met BASP, gemeente en NS. In dit overleg is afgesproken om 2 oplossingen uit het rapport van Inno-V, plaatsing van zichtschermen en aanpassen dienstregeling, aan de gemeenteraad en de raad van bestuur van NS voor te leggen.

De rapportage is opgeleverd en besproken met BASP, NS en gemeente. BASP en de gemeenteraad zijn hierover per brief geïnformeerd. In deze brief hebben wij toegezegd het vraagstuk na het zomerreces aan de raad voor te leggen.

1.2 Probleemstelling

De second opinion van Inno-V heeft in de kern de volgende mogelijkheden om de overlast te verminderen:

- een zichtscherm;
- keren op station Kersenboogerd tussen de eerste trein en 16:00. De trein staat dan dus niet op het keerspoor. Hiervoor is een aanpassing van de dienstregeling NS nodig.

De vraag ligt voor of de gemeenteraad wil dat het college bijdraagt aan een concrete oplossing van de kwestie rondom het keerspoor. De informatie in dit rapport moet de raad helpen bij het beantwoorden van deze vraag.

1.3 Leeswijzer

In deze rapportage staat informatie over de locatie, belanghebbenden, de voorgeschiedenis, juridische aspecten en de resultaten van de Second Opinion van Inno-V.

1.4 Gewenst resultaat

Een aantal bewoners ervaart overlast van het keerspoor. Deze discussie loopt sinds 2010. Het is van belang dat er uitsluitel komt in deze casus.

2 Achtergrond keerspoor Kersenboogerd

2.1 Beschrijving locatie

Het keerspoor ligt aan de noordwestzijde van het spoor en wordt aan de andere kant begrensd door de Plevier. Langs het keerspoor is een laag geluidsscherm aangelegd. Deze is zo laag dat wachtend NS personeel in de tuinen kan kijken. Bewoners ervaren ook alles wat om en in de treinen gebeurt.

De overlast van het keerspoor wordt met name ervaren door bewoners van de Plevier die aan het keerspoor wonen.

Afbeelding: luchtfoto van de Plevier en de locatie van het keerspoor.



Blauw: woningen met de grootste overlast
Rood: keerspoor

Afbeelding: bestaande geluidswal



2.2 Belanghebbenden

Bij de discussie rondom het keerspoor zijn verschillende partijen direct of indirect betrokken. Elke partij heeft zijn of haar eigen belangen.

a. **Bewoners Plevier, verenigd in BASP (Bewoners Aan SPOor)**

Wanneer iemand een huis koopt let hij of zij op de ontwikkelingen die in de omgeving mogelijk zijn. Doorgaans gebeurt dit door het bestemmingsplan te bekijken. Desondanks kan men geconfronteerd worden met overlast die zij zelf niet hebben voorzien. Acceptatie van overlast heeft zijn grenzen. Huidige situatie: BASP ervaart aantasting van privacy en woongenot. Dit komt door geluidsoverlast door te snel rijden, generatoren, de signaalhoorn etc., treinen die met de lampen aan staan te wachten, ergernis door het niet nakomen van de afgesproken gedragsregel door NS-personeel en gedrag van NS personeel zoals urineren, roken en over de schutting kijken.

b. **Reizigers**

Reizigers zijn gebaat bij comfort en een vlotte treinreis. Dit betekent korte wachttijden op stations en korte overstaptijden.

Huidige situatie: De wachttijd op station Hoorn is beperkt. Reizigers die opstappen op station Kersenboogerd zien de trein op het keerspoor, terwijl ze wachten tot deze voorrijdt. Dit wachten is niet bij alle weersomstandigheden aangenaam.

De overstap van trein op een andere trein is hier niet van toepassing. De overstap van trein op de bus is onvoordelig. Bij de overstap bus-trein moeten reizigers bijna een half uur wachten. Bij de overstap trein-bus rijdt de bus weg als de trein aankomt. Treinreizigers die met de bus verder de Kersenboogerd in willen rijden, zijn sneller als zij overstappen op station Hoorn.

c. **NS**

NS ontwerpt de dienstregeling aan de hand van de eisen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze dienstregeling sluit zo goed mogelijk aan op de vervoervraag die er leeft in de verschillende regio's, waaronder in West-Friesland. De NS is daarmee ook verantwoordelijk voor het maken van een betrouwbare dienstregeling die zij ook goed kan uitvoeren.

Huidige situatie: NS is bereid om beide opties uit het bewonersoverleg van 28 juni ter overweging voor te leggen aan zijn Raad van Bestuur. Ook bespreken zij dit dilemma met Locov¹, het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer. Verder zegde NS toe extra maatregelen te treffen, om ervoor te zorgen dat NS personeel zich aan de gedragsregels en afspraken houdt.

d. **ProRail**

ProRail is de beheerder van de spoorinfrastructuur. Eén van de beheerstaken is het toedelen van de capaciteit op het spoor. Dat wil zeggen dat ProRail de dienstregelingen van de verschillende vervoerders, waaronder goederenvervoerders, toetsen aan de capaciteit van het spoornetwerk. Ook worden de dienstregelingen getoetst aan de wet- en regelgeving, waaronder regelgeving over geluid. Wanneer de dienstregelingen passen binnen die capaciteit en de wet- en regelgeving geeft ProRail een akkoord. Dat wordt de capaciteitstoedeling genoemd.

Huidige situatie: ProRail heeft toestemming gegeven voor gebruik van het keerspoor. Gebruik van het keerspoor valt binnen de wet- en regelgeving, waaronder de Wet Geluidhinder en de BOR. In oktober 2018 wordt een nieuw geluidbepaling gedaan.

¹ * Locov: In het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) behartigen consumentenorganisaties de belangen van de treinreiziger. Zij doen dat door het voeren van overleg met de Nederlandse Spoorwegen (NS), ProRail en met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De consumentenorganisaties geven advies aan NS, ProRail en het ministerie.

e. **OV en spoortafels**

Bij een nieuwe dienstregeling is NS verplicht om de consumentenplatforms en diverse overheden om advies te vragen over de nieuwe dienstregeling. Dit gebeurt via de OV en Spoortafels waar diverse overheden, ProRail, NS en andere branchepartijen met elkaar in overleg zijn. Naast de Landelijke OV en Spoortafel kent elk landsdeel een dergelijke tafel. De provincie Noord-Holland vertegenwoordigt onze regio in de OV en Spoortafel van de Noordvleugel (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht). De OV en spoortafels behartigend de belangen van de treinreizigers en stuurt op beleid.

Huidige situatie: de geadviseerde maatregelen zijn niet voorgelegd aan de OV en spoortafels. Daarmee is niet bekend wat het standpunt is van de OV en Spoortafel.

f. **Gemeente**

De gemeente heeft een zeer beperkte rol als het gaat om het spoorvervoer. Via de provincie kunnen wij grote dossiers aandragen bij de OV en Spoortafel. Ook kan de gemeente in goed overleg met alle partijen bepaalde zaken bespreekbaar maken. Bijvoorbeeld in het dossier rond het keerspoor is de gemeente facilitator van het gesprek tussen NS, ProRail en bewoners. De gemeente komt hierbij op voor belangen van bewoners wonende bij het keerspoor, als ook die van de treinreizigers en het algemeen belang.

In het bestemmingsplan is het spoor aangewezen met de bestemming spoorweg. Het stukje spoor bij de Plevier is expliciet in het bestemmingsplan benoemd als rangeerstrook.

Huidige situatie: Tijdens het laatste overleg tussen de BASP, NS en de gemeente op 28 juni j.l. is afgesproken dat ook de gemeente de twee opties en de daaruit volgende dilemma's voor gaat leggen aan de gemeenteraad.

g. **Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor het organiseren van het spoorvervoer. Dat wil zeggen dat zij bepaalde eisen stelt waar een vervoerder aan moet voldoen. Bijvoorbeeld op welke momenten van de dag treinen moeten rijden en hoe vaak een station aangedaan moet worden. Daarnaast zorgt het ministerie voor de aanleg van (extra) spoorinfrastructuur en heeft daarmee ook een financieringsrol. Onderzoeken of extra infrastructuur nodig is worden uitgevoerd door ProRail in opdracht van het ministerie.

2.3 Voorgeschiedenis

In de periode 2009-2013 was het keerspoor in gebruik. In deze periode werd duidelijk dat bewoners overlast ervaren. Afspraken tussen NS en de medewerkers waren niet afdoende om de overlast te verhelpen.

Fase 1:

7 feb. 2012	collegebesluit om een privacy scherm van gaaswerk aan te brengen (corsa nr. 11.39384)
December 2013	keerspoor wordt niet meer gebruikt.
9 augustus 2013	collegebesluit om het plaatsen van het privacy scherm en bijbehorend krediet te schrappen. Bewoners worden geïnformeerd dat wanneer het keerspoor weer in gebruik wordt genomen de gemeente bekijkt of en zo ja welke maatregelen getroffen moeten worden (zaaknummer 1004306)

Fase 2

Begin 2016	NS laat weten dat het keerspoor weer nodig is voor de dienstregeling 2017. College besluit samen met NS in gesprek te gaan met bewoners van de Plevier en na dit overleg een besluit te nemen over de te nemen maatregelen en bijbehorende kosten.
------------	--

Begin 2016	Er is een gesprek gepland met de commissie BASP (Bewoners Aan het Spoor Plevier). Tijdens dat gesprek is toegelicht waarom het keerspoor mogelijk weer nodig is. Ook is een aantal vragen en alternatieven vanuit de bewoners naar voren gekomen.
Feb 2016-juli2016	NS onderzoekt de vragen en opmerkingen van bewoners. In deze periode laat ProRail weten dat het in 2012 te plaatsen privacy scherm niet voldoet aan de eisen. ProRail betaalt verder niet mee aan mogelijke maatregelen, omdat wettelijk geen scherm nodig is.
13 juli 2016	NS geeft in wijkcentrum Kersenboogerd een toelichting op de dienstregeling van 2017 en het gebruik van het keerspoor
Augustus 2016	Na verder onderzoek, contacten met bewoners en een bewonersbijeenkomst is duidelijk dat gebruik van het keerspoor noodzakelijk is.
10 november 2016	Bewoners ontvangen een brief van NS met daarin een vraag- en antwoordlijst.
16 november 2016	informatiebijeenkomst voor raadsleden waarin NS en bewoners een toelichting geven.
Eind 2016	Keerspoor is in gebruik genomen.
Eind 2017	Na vastlopen van het overleg over het keerspoor wordt besloten tot het laten uitvoeren van een second opinion.
April 2018	Second opinion gereed.
Voorjaar 2018	Bewoner verzendt formele ingebrekestelling, bezwaarschrift en schadeclaims (ProRail, NS en gemeente).
28 juni 2018	Overleg BASP, NS en gemeente over het rapport van Inno-V. Afsproken is dat de gemeente 2 oplossingsrichtingen aan de gemeenteraad voorlegt, en NS aan de Raad van Bestuur en Locov (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer), waarbij ook de financiering aan de orde komt. Verder zegde NS toe extra maatregelen te treffen, om ervoor te zorgen dat NS personeel zich aan de gedragsregels en afspraken houdt.
16 juli 2018	Brief aan de raad met de stand van zaken.

2.4 Wat is al gedaan

De afgelopen jaren heeft de NS enkele maatregelen getroffen:

- Invoeren van gedragsregels voor personeel
- Een centraal meldpunt voor meldingen en klachten
- Belofte om klachten snel en adequaat af te handelen
- Inzet van enkeledeks treinen
- Niet combineren en splitsen van treinen op het keerspoor
- Plaatsen van een bordes om in- en uitstappen makkelijker te maken
- Keertijd is terug gebracht van 11 naar 7 minuten
- Gebruik van het keerspoor is 's ochtends en 's avonds terug gebracht door het keerspoor alleen te gebruiken bij noodzaak

De uitvoering was niet altijd naar tevredenheid van bewoners. NS heeft gezegd hier aandacht voor te houden.

2.5 Juridisch kader

Binnen het juridisch kader zijn er twee onderwerpen waarop ofwel de gemeente, danwel NS, ProRail of het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor zijn: het bestemmingsplan en, afhankelijk, van de oorzaak, geluid.

Bestemmingsplan

Het gebruik van het keerspoor valt binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. Wij hebben dan ook geen rol in de besluitvorming over het wel of niet gebruiken van het keerspoor.

Geluidhinder

Op geluidhinder veroorzaakt door de treinen zijn drie regelgevingen van toepassing.

1. de Wet geluidhinder
2. het Activiteitenbesluit/BOR als het geluid is toe te rekenen aan de inrichting.
3. De APV

APV is lagere wetgeving, en die is altijd ondergeschikt aan hogere wetgeving. Als de Wet geluidhinder van toepassing is dan is de Apv niet van toepassing. Het een sluit het ander uit. Daarnaast kan het Activiteitenbesluit/BOR van toepassing zijn als het geluid is toe te rekenen aan de inrichting.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de geluidswetgeving. ProRail toetst de dienstregelingen van de verschillende vervoerders, waaronder goederenvervoerders, aan de capaciteit van het spoor netwerk. Ook worden de dienstregelingen getoetst aan de wet- en regelgeving, waaronder regelgeving over geluid. Wanneer de dienstregelingen passen binnen die capaciteit en de wet- en regelgeving geeft ProRail een akkoord. Dat wordt de capaciteitstoedeling genoemd. ProRail legt hierover verantwoording af aan de normsteller van de naleavingsverslagen. Het toedelen van capaciteit in Hoorn geeft geen overschrijding van de wettelijke normen.

De APV is van toepassing als de Wet Geluidhinder en het activiteitenbesluit/BOR niet van toepassing is, zoals bij slijpwerkzaamheden aan het spoor. De APV is dus niet aan de orde bij de dagelijkse gang van zaken op het keerspoor. De APV is voor incidentele ontheffingen bij nachtwerk, slijpen, boren, heien en ander overlast veroorzakende tijdelijke werkzaamheden, zowel bij publieke werken als bij particuliere opdrachten.

Samenvattend

De dienstregeling voldoet aan het bestemmingsplan. Ook zijn er geen overschrijdingen op geluidniveau. Dit wordt ondersteund door de second opinion van Inno-V. Het rapport geeft aan dat de ervaren overlast is samen te vatten onder aantasting van de privacy en woongenot. Overschrijding van normen en richtlijnen zijn niet gemeld.

3 Mogelijke oplossingen

De second opinion van Inno-V heeft in de kern de volgende mogelijkheden om de overlast te verminderen:

- Keren op station Kersenboogerd tussen de eerste trein en 16:00. De trein staat dan dus niet op het keerspoor. Hiervoor is een aanpassing van de dienstregeling nodig;
- Een zichtscherm.

Naast deze oplossingen zijn er oplossingen waar niet de keuze op is gevallen in het overleg van 28 juni 2018 met BASP, NS en gemeente over het rapport van Inno-V:

- Quick win maatregelen ter plekke keerspoor;
- In combinatie met keren op station Kersenboogerd: wissel verplaatsen;
- Verlengen keerspoor;
- Gemeente is geen partij en draagt niet bij.

Keren op station Kersenboogerd, niet op het keerspoor

Zonder de huidige dienstregeling veel te verstoren is het mogelijk om de sprinter Leiden-Hoorn Kersenboogerd te laten keren op station Kersenboogerd in plaats van op het keerspoor. Dit kan door de treinen 3 minuten langer te laten wachten op station Hoorn. Op werkdagen moeten in totaal 5 treinen per dag gebruik maken van het keerspoor na 16:00 uur. Deze wijziging betekent dus dat de trein van Leiden naar Kersenboogerd van 's ochtend tot 16:00 uur, 3 minuten langer wacht op station Hoorn. In de avondspits, na 16:00 uur, is deze extra wachttijd er niet.

Dit is een tijdelijke oplossing tot medio december 2021, wanneer de dienstregeling landelijk wordt gewijzigd. Inno-V adviseert dan ook om vòòr 2021 een definitieve oplossing te vinden.

Inno-V geeft verder aan dat de wachttijd op het station ook positief is voor het personeel: in- en uitstappen is makkelijker en er kan wellicht een toilet gerealiseerd worden.

Deze maatregel heeft positieve effecten voor de bewoners, zowel overlast van de aanwezigheid van de trein met personeel als het geluid vermindert sterk. Bijkomend voordeel is dat de spoorwegovergang Maasweg minder vaak dicht is. BASP ziet deze maatregel graag snel ingevoerd.

Keren op station Kersenboogerd leidt tot een dilemma tussen de belangen van de bewoners versus de NS reizigers en gebruikers van de spoorwegovergang Koepoortsweg.

- NS reizigers: reizigers profiteren enerzijds van deze maatregel, anderzijds worden zij gedupeerd. Doordat de trein op het station keert, kunnen wachtende reizigers sneller instappen. Dit is voor hen comfortabel. Tegelijkertijd moeten reizigers naar Kersenboogerd voor 16:00 rekening houden met 3 minuten extra reistijd. Dit is de tegenspitsrichting, waardoor het aantal reizigers dat hiermee te maken heeft klein is. Ook verandert de vertrektijd vanaf station Hoorn gedurende de dag. Dat kan voor reizigers vervelend zijn. Als zij gewend zijn dat een trein om .06 vertrekt en nemen een latere trein dan gewoonlijk, dan vertrekt deze om .03. Als de passagier dat niet weet of even vergeten is, kan hij de trein missen. Het is niet bekend wat de reizigers van de extra wachttijd vinden. Belangenorganisatie Locov moet nog geconsulteerd worden.
- Spoorwegovergang Koepoortsweg: de Koepoortsweg is een hoofdfietsroute. Doordat de trein naar Kersenboogerd iets langer wacht, rijden de treinen niet meer tegelijk over de spoorwegovergang Koepoortsweg, maar met ongeveer 2 minuten tussentijd.

- Positief:
- De ervaren overlast wordt voor het grootste deel opgelost.
 - BASP staat achter deze oplossing.
 - De spoorwegovergang Maasweg is minder lang dicht.
 - Reizigers kunnen op station Kersenboogerd sneller de trein instappen, doordat de trein niet op het keerspoor wacht, maar bij het perron. Hierdoor is wachten tot vertrek comfortabeler.
- Aandachtspunten:
- Reizigers naar Kersenboogerd hebben tot 16:00 een langere reistijd.
 - De vertrektijd vanaf station Hoorn verandert gedurende de dag, na 16:00 uur vertrekt de trein drie minuten eerder.
 - Fietsers op de hoofdfietsroute Koepoortsweg moeten vaker wachten; spoorwegovergang Koepoortsweg is vaker dicht doordat treinen nu na elkaar vertrekken in plaats van tegelijk.
 - Het vermindert de robuustheid van de dienstregeling: vertraagde intercity's kunnen achter de wachtende sprinter op station Kersenboogerd komen te staan. Omdat de sprinter niet meer op het keerspoor staat maar op het station, staat hij soms letterlijk in de weg bij vertragingen.
 - Bij een dienstregelingwijziging moeten de OV- en spoortafels, waaronder Locov (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer), geconsulteerd worden. Een positief advies van de gemeente leidt daardoor niet automatisch tot een wijziging in de dienstregeling.
 - Het is geen toekomstvaste oplossing. Het is een tijdelijke oplossing, tot de landelijk vernieuwde dienstregeling in december 2021. Als in deze dienstregeling het keerspoor weer nodig is, kan de vraag van bewoners voor een zichtschermbank terug komen. Omgekeerd kan het ook zijn dat het keerspoor dan niet nodig is, maar dat is een kleine kans.

Zichtschermbank

Een zichtschermbank is een scherm tegen de visuele overlast. Inno-V geeft aan dat deze op de bestaande geluidswal kan worden gemaakt, dat de fundering van de geluidswal sterk genoeg is. De kosten schat Inno-V op circa €250.000 - €350.000.

Inno-V geeft aan dat het zichtschermbank mogelijk ook geluid dempt. Er is niet onderzocht wat het effect is op geluid. Het is ook mogelijk dat geluid over het scherm slaat of dat geluid juist weerkaatst wordt door het scherm. Of het een positief of negatief effect heeft op geluid is onbekend.

Het zichtschermbank lost een deel van de ervaren overlast van bewoners op. Tegelijkertijd vermindert het uitzicht en is nog niet bekeken wat het zichtschermbank voor gevolgen heeft voor de zon en geluid in de tuinen.

- Positief:
- Bewoners merken minder van NS-personeel en verlichting van treinen.
 - Het zichtschermbank dempt wellicht ook het geluid.

- Aandachtspunten:
- De door Inno-V genoemde kosten, tussen de € 250.000 – € 350.000, zijn een schatting.
 - Niet elke bewoner wil deze oplossing.
 - BASP geeft de voorkeur aan een zicht- én geluidsschermbank. Inno-V heeft een geluidsschermbank niet als oplossingsrichting opgenomen in het rapport. Het keerspoor voldoet aan de geldende regelgeving voor geluid.
 - Geluidnormen zijn duidelijk kwantificeerbaar, andere vormen van overlast, zoals zichtoverlast, niet. Dit betekent dat het nemen van maatregelen tegen geluidsoverlast zonder dat daar geluidstechnische noodzaak toe is kan leiden tot precedentwerking.

- Wellicht dat door plaatsing van het zichtschermbord de trein vaker langs het Plevier parkeert en niet doorrijdt naar het stootblok.
- Het zichtschermbord komt op het spoorlichaam en wordt 3 à 3,5 meter hoog: het zichtschermbord kan door zijn hoogte effect hebben op de bezonning van de tuin, vooral in de winter.
- Het effect op het geluid is niet bekend.

Quick win maatregelen ter plekke keerspoor

In het rapport van Inno-V worden enkele kleinere maatregelen genoemd om de overlast te verminderen. Het gaat dan om het plaatsen van een bord met instructies voor het personeel, plaatsing van een bordes voor de cabinedeur, eventueel een smal reinigingsperron, plaatsing van een mobiel toilet of pauzegelegenheid en plaatsing van bekkenborden met aanduiding waar de trein moet stoppen.

Het zijn allemaal maatregelen die overlast iets verminderen, maar niet oplossen. Het is geen structurele oplossing. NS heeft op 28 juni 2018 wel toegezegd het bord met gedragsregels binnenkort te plaatsen.

Wissel verplaatsen, samen met keren op het station

Door de voorgestelde dienstregeling waarbij de trein op Kersenboogerd keert en niet op het keerspoor, moet de trein een deel van de dag 3 minuten langer wachten op station Hoorn. Om dat te voorkomen kunnen wissels verplaatst of toegevoegd worden. De kosten voor deze maatregel zijn echter hoog en de doorlooptijd is 2 jaar. De voorgestelde dienstregeling is tot december 2021 mogelijk. Deze oplossing is daardoor niet verder uitgewerkt door Inno-V.

Positief:

- De overlast wordt voor het grootste deel opgelost;
- BASP staat achter deze oplossing;

Aandachtspunten:

- De geschatte kosten bedragen 1 miljoen.

Verlengen keerspoor

Een oplossing die niet is opgenomen in het rapport van Inno-V is het verlengen van het keerspoor. Verlenging van het keerspoor is een duurzame oplossing. Treinen staan niet meer tussen huizen stil, maar achter de gemeentewerf IJsselweg.

Het verlengen van het keerspoor is opgenomen in de shortlist voor de corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Eind 2018 wordt duidelijk of de maatregel ook in het definitieve pakket komt. Uit de corridorstudie blijkt dat verlengen van het keerspoor vrijwel alleen resultaat geeft bij het oplossen van overlast in de Kersenboogerd. De vraag ligt nu voor of dit opweegt tegen de in de corridorstudie geraamde kosten van 10 tot 12 miljoen.

Positief:

- De ervaren overlast wordt voor het grootste deel opgelost;
- BASP staat achter deze oplossing;

Aandachtspunten:

- Besluitvorming over verlenging van het keerspoor ligt bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- De geraamde kosten bedragen 10 tot 12 miljoen.

Gemeente is geen partij

Formeel is de gemeente geen partij in dit dossier. De gemeente kan ervoor kiezen om niet meer actief te zijn in deze discussie.

Tot nu toe heeft de gemeente vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid meegedacht met de bewoners over de problematiek rondom het gebruik van het keerspoor. De gemeente heeft zich eerder ook – maar in beperkte mate – bereid getoond een financiële inspanning te doen op bijvoorbeeld een

geluids- en/of zichtschermb. Dit is er niet van gekomen omdat het keerspoor een aantal jaren niet meer werd gebruikt.

Positief: - De gemeente blijft in zijn formele rol en laat de verantwoordelijkheid bij de eigenaar en gebruiker van het spoor.

Aandachtspunten: - Bewoners vinden het geen optie dat de gemeente geen partij is. Zij wijzen op de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de gemeente en vinden dat de gemeente civielrechtelijk aansprakelijk is onder andere door psychische schade. Om die reden is dan ook de verzekeraar van de gemeente ingeschakeld.

- Als de gemeente uit het proces stapt, is het onduidelijk wat NS doet. Bij de NS zijn schadeclaims ingediend waarbij concrete bedragen zijn genoemd.

- NS is bereid een oplossing te overwegen als deze gesteund wordt door de gemeente.

- Als resultante van jarenlang overleg zijn de mogelijke oplossingen van het probleem tussen NS en bewoners het aanpassen van de dienstregeling en het plaatsen van een zichtschermb. Door aan een oplossing bij te dragen, wordt bijgedragen aan de leefbaarheid in de buurt.

- Tussen 2010 en 2018 heeft de gemeente vanuit het oogpunt van maatschappelijk belang meerdere keren gecommuniceerd binnen redelijke grenzen mee te willen werken aan realisatie van een oplossing.

Gemeente Hoorn

Nieuwe Steen 1
Postbus 603
1620 AR Hoorn
T 0229 25 22 00
www.hoorn.nl