

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011

Nr. 7

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 november 2010

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen (2010D40017) voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de spoorlijn Santpoort Noord–IJmuiden.

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 november 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Vacature (PVV).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. Van (CDA), Karabulut, S. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Bommel, J.J.G. van (PVV).

1

Bent u bekend met het feit dat het spoor bij Velsen door vrijwilligers, onder leiding van de Werkgroep IJmuider Spoorlijn, vrijwel kosteloos klaar gemaakt kan worden voor exploitatie en dat ook de exploitatie daarvan vrijwel geheel op vrijwillige basis kan geschieden?

Op 30 augustus 2010 heeft mijn voorganger een brief ontvangen van de Werkgroep IJmuider Spoorlijn (WIJS). Volgens de brief beijvert de WIJS zich om de spoorlijn te berijden met historisch spoormaterieel.

2

Bent u bekend met de plannen van de gemeente Velsen om een peperdure busverbinding op ditzelfde traject te financieren en bent u ervan op de hoogte dat zij hiervoor geld lenen van de provincie Noord-Holland?

Ik ben bekend met dit plan van de gemeente Velsen. Ik ben ervan op de hoogte dat de provincie Noord-Holland 5 juli 2010 heeft besloten € 60 mln. ter beschikking te stellen voor de realisatie van een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verbinding op het traject Haarlem–IJmuiden.

3

Wat vindt u van het feit dat ondanks het gegeven dat de bewoners zich vrijwillig inzetten voor de spoorbaan en dit bovendien wordt toegejuicht door derden, onder meer door Engelse Ferry partijen, rail-inframaatschappijen en de plaatselijke middenstand van IJmuiden, de provincie Noord-Holland toch vasthoudt aan het peperdure snelbusproject waarvoor nog geen dekking gevonden is?

Ik heb hier geen oordeel over. De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het regionale verkeer- en vervoersbeleid. Ook is de provincie het bevoegde gezag voor het verlenen van de vervoersconcessie voor het regionale openbaar vervoer.

4

U wijst in uw reacties op vragen van de heer Bashir (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2009–2010, nr. 3274) terecht op de rapporten van Ecorys en Arcadis, waaruit zou blijken dat een rendabele exploitatie van de spoorlijn Santpoort Noord–IJmuiden niet mogelijk is. Echter gezien de vele vrijwilligers die zich achter dit project hebben geschaard en de breed uitgesproken wens vanuit de spoorbranche, lijkt het ons dat de situatie ten opzichte van de onderzoeksperiode dusdanig is gewijzigd dat een heroverweging van de kosten en baten op zijn plaats is. Deelt u deze mening?

De beleidsverantwoordelijkheid voor deze voormalige spoorlijn ligt niet meer bij mij, maar bij de provincie Noord-Holland. Bij besluit van 20 december 2004 (Stb. 2004, 722) zijn de spoorwegen aangewezen die vanaf 1 januari 2005 onder de reikwijdte van de Spoorwegwet vallen. De spoorlijnen die niet zijn aangewezen, waaronder spoorlijn Santpoort Noord–IJmuiden, kunnen in beginsel worden gesaneerd, indien er geen redelijk perspectief is op hervatting van het spoorverkeer op de desbetreffende spoorlijn. Daarenboven zijn bij besluit van 17 oktober 2009 (Stb. 2009, 444) de stamlijnen en raccordementen aangewezen die vanaf 1 januari 2010 onder de reikwijdte van de Spoorwegwet vallen. De stamlijnen en raccordementen die niet zijn aangewezen, waaronder Santpoort Noord–IJmuiden, kunnen in beginsel worden gesaneerd.

Tegen de besluiten van 20 december 2004 en 17 oktober 2009 is door geen enkele partij bezwaar aangetekend. In dit kader heb ik ingestemd met het opbreken van de spoorweginfrastructuur en de verkoop van de gronden.

5

Deelt u de mening dat een gefaseerde aanpak, waarbij in eerste instantie naar een strikt lokale exploitatie van de spoorlijn Santpoort Noord–IJmuiden wordt gezocht, eventueel gecombineerd met het parallel opereren van een historisch-cultureel product gebruikmakend van gerestaureerd materieel, economisch gezien waardevol zou kunnen zijn voor de regio?

Ik heb hier geen mening over. Zie het antwoord op vraag 3 en 4.

6

Bent u bereid, indien er een volwaardig en geactualiseerd businessplan kan worden overlegd, opnieuw te kijken naar de mogelijkheden tot het herstellen van de aansluiting op het hoofdrailnet zodat uiteindelijk opnieuw een volwaardige spoorverbinding Amsterdam–IJmuiden geëxploiteerd kan worden?

Naast het feit dat mijn beleidsverantwoordelijkheid voor de spoorlijn is geëindigd, ben ik niet bereid om in te gaan tegen regionale beleidsvoornemens. De gemeente Velsen en provincie Noord-Holland zijn voornemens om tot aankoop van gronden en opstallen over te gaan met als doel om op het tracé een hoogwaardige, snelle, busverbinding tussen IJmuiden en Haarlem te realiseren.

7

Blijft het, bij het opbreken van de spoorbaan en het ter plaatse realiseren van de busbaan en de aansluitende bustunnel onder het spoor tussen station Driehuis en Santpoort-Noord, ruimtelijk mogelijk om in de toekomst een spoor voor lightrail of goederenvervoer aan te leggen dat aansluit op het spoor Beverwijk–Haarlem zoals voorheen de IJmuider spoorlijn?

Door het niet aanwijzen van de spoorlijn Santpoort Noord–IJmuiden als hoofdspoorweg is er van rijkswege niet langer een belang toegekend aan het handhaven of reserveren van een bestemming van gronden voor (spoor)verkeersdoeleinden. Of het ruimtelijk mogelijk dient te blijven om een spoorverbinding te maken tussen IJmuiden en het hoofdspoor Beverwijk–IJmuiden is nu een regionale afweging.

8

Wordt in het ontwerp van de bustunnel conform het voorstel in de ChristenUnie notitie «Bollensprinter» (zie de bijlage bij het verslag AO Nieuwe Stations d.d. 22 april 2010 met Kamerstuknummer 31 801-14) rekening gehouden met het in de toekomst mogelijk realiseren van een nieuw treinstation ter plaatse (ter vervanging van de in de directe nabijheid gelegen stations Driehuis en Santpoort-Noord) en een HOV-halte zodat een snelle overstap van trein op HOV-bus mogelijk wordt? Zo nee, bent u bereid in overleg met de gemeente Velsen en provincie Noord-Holland het ontwerp van de bustunnel op dit punt aan te passen?

Het verknopen van netwerken, hier mogelijk bus en trein, vergroot de bereikbaarheid en is een goed uitgangspunt van beleid. De afweging om bijkomende investeringen te doen om een verknoping van het busnetwerk met de trein te realiseren is een verantwoordelijkheid van de regionale initiatiefnemers.

9

Kunt u aangeven welke plannen beschikbaar zijn voor een achterlandverbinding per spoor voor de haven van IJmuiden?

Ik heb geen beschikbare plannen voor een achterlandverbinding per spoor voor de haven van IJmuiden voorliggen.

10

Bent u bereid de verkoop van dit spoortraject op te schorten totdat hier duidelijkheid over is?

Rail Infratrust BV (RIT) is momenteel eigenaar van de infrastructuur en de gronden en kan deze na het besluit van 17 oktober 2009 verkopen.

11

Wanneer zal de verkoop plaatsvinden van het betreffende spoortraject en welk bedrag is hiermee gemoeid?

ProRail, dat handelt namens RIT, heeft mij laten weten dat op dit moment niet is aan te geven wanneer de grondtransactie plaats zal vinden en welk bedrag hiermee gemoeid is.

12

Kunt u aangeven waarom dit spoortraject niet tot het hoofdrailnet behoort, terwijl de sporen in Noord-Holland hier verder wel allemaal toe behoren?

Ten tijde van het in werking treden van de spoorwegwet en het verlenen van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet aan NS was de spoorlijn Santpoort Noord-IJmuiden reeds buiten exploitatie. Het spoor heeft nooit deel uitgemaakt van het hoofdrailnet en als gevolg van de besluiten van 20 december 2004 en 17 oktober 2009 maken infrastructuur en gronden van de spoorlijn Santpoort-Noord-IJmuiden ook geen deel uit van de hoofdspoorwegen die onder de Spoorwegwet vallen.

13

Kunt u aangeven wat de vervoerwaarde van dit stuk spoor is voor reizigers in vergelijking met een door de provincie gewenste HOV-verbinding?

Ik heb hier geen mening over. De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het regionale verkeer- en vervoersbeleid.

14

Welke mogelijkheden voor een lightrailverbinding (zoals in de Achterhoek) ziet u hier?

Zie antwoord op vraag 13.