

1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/104303

Uw kenmerk

2010Z11446

Bijlage(n)

-

Datum 6 september 2010

Onderwerp Kamervragen Bashir over verkoop van het spoor bij Velsen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die het lid Bashir heeft gesteld over de verkoop van het spoor bij Velsen.

1. Is het waar dat u ProRail toestemming hebt gegeven om een stuk spoorlijn aan de gemeente Velsen te verkopen? Zo neen, wat is de huidige stand van zaken ten aanzien van het spoor in de gemeente Velsen? Zo ja, waarom hebt u deze toestemming gegeven?

1. Ja. Ik heb ingestemd met het verzoek van ProRail om over te gaan tot opbreken van de spoorlijn Santpoort Noord - IJmuiden en het verkopen van de grond aan de gemeente Velsen. Mijn instemming betreft de verkoop van opstallen en gronden. De spoorlijn is op basis van de Spoorwegwet niet aangewezen als hoofdspoorweg en de spoorlijn heeft geen openbare functie meer (zie antwoord op vraag 8). Tegen het niet aanwijzen van de spoorlijn als hoofdspoor zijn géén bezwaren geuit.

Uit studies is gebleken dat er voor de spoorlijn Santpoort Noord – IJmuiden in redelijkheid onvoldoende potentie is om deze spoorlijn ooit nog maatschappelijk rendabel te kunnen exploiteren. Zo is uit onderzoek van Ecorys (2005) naar de potentie van deze spoorlijn voor het goederenvervoer gebleken dat deze potentie minimaal is. De haven is kleinschalig en leent zich niet goed voor een rendabele aan- en afvoer per trein.

Reguliere exploitatie ten behoeve van reizigersvervoer in de toekomst is ook niet aan de orde. Dit is aangetoond met het mislukken van Lovers en in de planstudie Zuidtangent West. Het spoortracé ligt te ongunstig ten opzichte van bestaande bebouwing om een rendabele exploitatie mogelijk te maken en intensieve ruimtelijke ontwikkelingen rond het spoor zijn niet voorzien.

In 2004 zijn de voornemens van Prorail over te gaan tot het opbreken van de infrastructuur voorgelegd aan de vervoerders. Hierop zijn er, vanuit de vervoerders, geen bezwaren geuit.

De gemeente Velsen heeft, mede namens de provincie Noord Holland, ProRail verzocht over te gaan tot het opbreken van de spoorlijn. De provincie Noord Holland is, in samenwerking met onder andere de gemeente Velsen, bezig met de planvorming voor een gedeeltelijk vrije busbaan over (een deel van) het tracé van de spoorlijn Santpoort Noord – IJmuiden. Zo kan een nieuwe hoogwaardige OV-verbinding op de relatie Haarlem – IJmuiden worden gerealiseerd.

Datum

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/104303

Door in te stemmen met het opbreken van het spoor stel ik de gemeente Velsen en de provincie Noord Holland in staat om over te gaan tot herbestemming van de vrij komende gronden.

2. Kunt u aangeven waarom u geen toekomst meer ziet voor dit spoor? Heeft u hierbij rekening gehouden met zowel personenvervoer als goederenvervoer?

2. Zie mijn antwoord onder 1.

3. Kunt u aangeven of het spoor bij Velsen alleen maar in gebruik te nemen is als onderdeel van het hoofdrailnet of eventueel ook onder de verantwoordelijkheid van een andere (publieke) opdrachtgever?

3. Om de spoorlijn opnieuw in gebruik te kunnen nemen en onder de werking van de Spoorwegwet te brengen zal de spoorlijn eerst in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen moeten worden aangewezen als hoofdspoorweg. Door het terugleggen van de aansluitwissel bij Santpoort Noord is de spoorlijn aan te sluiten op het hoofdrailnet. Rail Infratrust BV (RIT) is momenteel eigenaar van de infrastructuur en de gronden. ProRail treedt hier namens RIT op als beheerder. Andere opdrachtgevers zouden zich in principe kunnen wenden tot ProRail met een ondernemingsplan om de spoorlijn als lokaal spoor of raccordement te beheren en te exploiteren.

4. Is het waar dat er nog initiatieven zijn om deze spoorverbinding nieuw leven in te blazen door samenwerking met de ferry-maatschappijen aan te gaan? Ziet u nog potentieel voor dit stuk spoor indien er meer goederen per veerboot van Engeland naar IJmuiden komen?

4. Een initiatief van Herik Ferry Rail voor een spooraansluiting IJmuiden – Amsterdam, waarbij ferry-maatschappijen trein-ferrys zouden moeten laten varen tussen Hull en IJmuiden, is mij bekend. De heer van den Herik heeft zich 5 juli 2010 ook schriftelijk gericht tot de President-directeur van ProRail. In deze brief verzoekt de heer van de Herik aan ProRail om de faculteit Ruimtelijke Economie van de Vrije Universiteit in Amsterdam de opdracht te geven om een onderzoeksvoorstel in te dienen bij het Duurzaamheid en Innovatiefonds van de Haven van Amsterdam. Het onderzoek zou zich volgens de heer van den Herik moeten beperken tot de vraag of het haalbaar is nu een spoorlijn IJmuiden – Amsterdam aan te leggen, waarbij de spoorlijn een bijdrage moet leveren aan de innovatieontwikkeling van het zeehavengebied.

Begin jaren 2000 is al eens door een Britse initiatiefnemer voor een trein-ferry naar Hull gezocht naar een geschikte locatie in het Noordzeekanaalgebied. Geconcludeerd werd dat de haven van IJmuiden niet in aanmerking kwam, onder

andere door ruimtegebrek. Toen al is gebleken dat voor spoorvervoer het Corusterrein en Amsterdam Westpoort meer geschikt zijn.

Datum

Ook op basis van informatie van ProRail en Rijkswaterstaat zie ik géén potentieel voor de spoorlijn Santpoort Noord - IJmuiden. Uit het onder 1. genoemde onderzoek van Ecorys en de planstudie Zuidtangent West is gebleken dat in redelijkheid onvoldoende potentie is om deze spoorlijn ooit nog maatschappelijk rendabel te kunnen exploiteren. Dit geldt voor zowel reizigers- als goederenvervoer.

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/104303

5. Klopt het dat de provincie het huidige spoor in Velsen geschikt gaat maken voor busvervoer en in de toekomst eventueel voor light-rail? Zo ja, hoeveel (extra) kosten zal deze ombouw met zich meebrengen? Acht u dit verantwoord? Kunt u aangeven wat de Rijksbijdrage hieraan zal zijn?

5. Ja. Van de provincie heb ik vernomen dat zij 5 juli 2010 heeft besloten € 60 mln. voor de realisatie van een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verbinding op het traject Haarlem – IJmuiden ter beschikking te stellen. Een aanzienlijk gedeelte van het voorkeustracé bestaat uit een vrijliggende busbaan over de niet meer in gebruik zijnde spoorlijn Santpoort Noord – IJmuiden. Er is geen Rijksbijdrage verleend aan het project.

6. Kunt u aangeven welke voor- en nadelen u ziet van een busverbinding ten opzichte van een treinverbinding?

6. Omdat ik de conclusies van ProRail en Rijkswaterstaat deel ten aanzien van de vaststelling dat de spoorlijn Santpoort Noord – IJmuiden geen potentieel heeft, is een dergelijke afweging hier niet aan de orde. Overigens is de provincie Noord Holland hier de concessieverlenende overheid voor het regionale openbaar vervoer.

7. Wat zouden de kosten zijn van een eventuele heringebruikname van dit stuk spoor?

7. In 2005 heeft Arcadis een studie uitgevoerd genaamd Quick Scan spoorlijn IJmuiden. Daarin is berekend dat reactivering van de spoorlijn voor goederenvervoer ordegrrootte € 25 mln. zou kosten. Daarbij was nog niet voorzien in de (her-)aanleg van bovenleiding en ATB-beveiliging. Deze berekening uit 2005 is alleen gericht geweest op goederenvervoer. Nieuwe omstandigheden en andere scope, bijvoorbeeld de spoorlijn opnieuw geschikt maken voor reizigersvervoer, zal leiden tot aanmerkelijk hogere investeringskosten.

8. Is het nog mogelijk om de verkoop van dit stuk spoor te voorkomen? Zo ja, tot wanneer is dat mogelijk? Zo neen, waarom niet?

8. De spoorlijn Santpoort Noord – IJmuiden is een voormalig stamlijn. Bij besluit van 17 oktober 2009 (Stb. 2009, 444) zijn de stamlijnen aangewezen die vanaf 1 januari 2010 onder de reikwijdte van de Spoorwegwet vallen. Tegen het besluit van 17 oktober 2009 is door geen enkele partij bezwaar aangetekend. Inmiddels

is de termijn verstreken en is bezwaar maken niet meer mogelijk. De spoorlijnen die niet zijn aangewezen, waaronder spoorlijn Santpoort Noord – IJmuiden worden in beginsel gesaneerd en kunnen worden verkocht door de eigenaar. De verkoop van het stuk spoor is het gevolg van het genoemde besluit. Rail Infratrust BV (RIT) is eigenaar van de infrastructuur en de gronden en daarmee verantwoordelijk voor de verkoop. De Spoorwegwet bevat in beginsel geen publiekrechtelijke mogelijkheid om hierin te treden.

Datum

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/104303

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings