

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
19 april 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.04.00891	2030409490
Onderwerp	
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Bij deze ontvangt u de antwoorden op de vragen van de leden Hofstra en Van Hijum over de categoriale indeling van de spoorwegen.

1. Wanneer wordt de indeling van het Nederlandse railnet vastgesteld in categorieën, zoals voorzien in de nieuwe spoorwegwetgeving?
1. Er is een dwingende indeling van de spoorwegen in Nederland zoals voorzien in artikel 2 van de nieuwe Spoorwegwet. Deze volgt in principe beleidsneutraal de reeds bestaande indeling in hoofdspoor-, lokaalspoor-, stadsspoor- en tramwegen volgens de huidige Spoorwegwet en de Locaalspoor- en tramwegwet. De nieuwe indeling is vereenvoudigd tot hoofdspoorwegen ('gewoon' spoor) dan wel lokale (tram/metro) of bijzondere spoorwegen (museumlijnen, sporaansluitingen, etc.).

Inzake de nieuwe Spoorwegwet en het KB Hoofdspoorwegen zullen spoorwegen slechts worden aangewezen in de categorie hoofdspoorweg. Zolang de nieuwe Spoorwegwet nog niet is aangepast voor de toekomstig aan te wijzen lokale of bijzondere spoorwegen, blijft de oude Spoorwegwet en de Locaalspoor- en tramwegwet<sup>1</sup> van kracht voor de overige spoorwegen.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 28843, nr. 6

Wijzigingen van de indeling treden op als gevolg van afwegingen als beschreven in antwoord op vraag 3.

2. Via welke procedure verloopt bedoelde vaststelling en hebben andere overheden en het parlement daar nog invloed op?
2. Het vaststellen van de indeling verloopt bij koninklijk besluit, zoals beschreven in artikel 2, lid 1 en 6 van de nieuwe Spoorwegwet. Het besluit en de toekomstige wijzigingen daarvan doorlopen de procedure van een klein KB, hetgeen betekent dat hierover de Raad van State niet wordt gehoord. Dit besluit kent geen wettelijke plicht tot voorleggen aan de Tweede Kamer. Het zal na vaststelling of wijziging telkens worden geplaatst in het Staatsblad.  
Daar waar het gaat om een intrekking van de aanwijzing als hoofdspoorweg kan het reguliere debat tussen kabinet en kamer aan een wijziging van het besluit voorafgaan.
3. Kunt u bevestigen dat de reeds lang niet meer gebruikte spoorlijn Santpoort Noord – IJmuiden geen deel meer zal uitmaken van het spoorwegnet? Zo neen, waarom niet en welke argumenten gelden daar dan voor en welke consequenties heeft dat dan voor de gemeentelijke plannen om over een deel van het oude spoorwegtracé een lokale verkeersweg te realiseren?
3. Er is nu geen uitsluitsel over te geven. Handhaving van de huidige status van hoofdspoorweg door aanwijzing als hoofdspoorweg op grond van de nieuwe Spoorwegwet is afhankelijk van een nog lopende afweging. Afgewogen worden de belangen en verzoeken van de volgende drie situaties:
  - a. Toekomstig openbaar personenvervoer of goederenvervoer  
Er bestaat - afhankelijk van de ontwikkelingen in de haven van IJmuiden - een kleine kans dat een (goederen)vervoerder in de toekomst belangstelling heeft. Er zijn echter sinds 1996 geen verzoeken meer ingediend. Bij besluitvorming over een dergelijk verzoek worden de kosten van reactivering van de spoorlijn in de afweging betrokken.  
De provincie Noord-Holland heeft in haar programmabegroting 2004 afgesproken een quick-scan naar heringebruikname uit te laten voeren. Afhankelijk van de invulling van een eventuele heringebruikname ligt aanwijzing als hoofdspoorweg in de rede.
  - b. Museumspoorlijn  
Er ligt een formeel verzoek van de stichting HIJSM om de lijn te mogen gebruiken als museumspoorlijn. Indien dit verzoek wordt gehonoreerd, ligt aanwijzing als hoofdspoorweg niet in de rede en zal vooralsnog het regime van de oude Spoorwegwet en de Locaalspoor- en tramwegwet blijven gelden.
  - c. Geen spoorlijn  
Aanwijzing tot hoofdspoorweg, noch handhaving van het regime van de oude Spoorwegwet en de Locaalspoor- en tramwegwet liggen in de rede indien ook op lange termijn geen spoorvervoer kan worden verwacht of wenselijk zal worden geacht. Plannen van de gemeente Velsen spelen een rol in het bepalen van deze verwachting of wenselijkheid.

Het is mij bekend dat er in de gemeente Velsen plannen bestaan om delen van het tracé te gebruiken in verband met uitbreiding van wegcapaciteit voor het regionale verkeer en vervoer.

Voor het uitvoeren van dergelijke plannen is waarschijnlijk een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Hiertegen kan door een ieder, zoals de eigenaar of de beheerder, bezwaar worden gemaakt. Een wijziging van het bestemmingsplan is onderworpen aan provinciale goedkeuring, waarbij ook getoetst zal worden op verdraagzaamheid met het rijksbeleid.

De plannen van de gemeente Velsen zijn verdraagzaam met het rijksbeleid voor wat betreft spoorwegen indien aanwijzing tot hoofdspoorweg noch handhaving van het regime van de oude Spoorwegwet en de Locaalspoor- en tramwegwet in de rede liggen.

4. Kunt u een overzicht geven van andere voormalige spoorwegtrajecten waarvoor dezelfde problematiek speelt?
4. Op 26 april 2001 bent u schriftelijk geïnformeerd (DGP/VI/U.01.01052) over spoorwegen zonder exploitatie. In de tussenliggende tijd hebben zich geen belangrijke wijzigingen voorgedaan. Ten aanzien van deze spoorwegen volgen - indien opportuun - gelijke afwegingen als beschreven in antwoord op vraag 3. Voor zover het internationale verbindingen betreft, zoals Nijmegen – Kleef, zullen ook internationale verplichtingen in de afweging worden betrokken.
5. Wanneer kan de Kamer de uitvoering van de Kamermoties, die bij de spoorwegwetgeving zijn aangenomen en die zien op eigendom en beheer van spoorwegen, tegemoet zien?<sup>2</sup>
5. Over het voorbereiden van het in publieke handen laten komen van grondposities en vastgoedbezit van de NS, van het uitgeven van stations op het hoofdspoorwegennet in de concessie voor het vervoer op dat net en van het onder beheer van de Raad voor het Vastgoed brengen van het overig onroerend goed (nr. 47, later vervangen door nr. 70) bent u schriftelijk geïnformeerd op 15 december 2003 (DGP/SPO/U.03.02816).

Over de toegezegde uitwerking van een grondslag voor de waardebeoordeling -bij overgang van de vervoerconcessie- (nr. 50) wordt u geïnformeerd bij het voorhangen van het ontwerp van de vervoerconcessie hoofdrailnet. Datzelfde geldt voor de formulering van de concessievoorwaarden van NSR vanuit een benchmarkbenadering (nr. 51).

Voor wat betreft het benoemen van een commissaris in de raad van commissarissen van de NS op voordracht van de reizigersorganisaties (nr. 52) bent u schriftelijk geïnformeerd op 4 november 2002 (DGP/SPO/U.02.03571).

<sup>2</sup> Kamerstuk 27482/27216, nrs. 47, 50, 51, 52, 54, 55 en 58

Ook over de invoering van prestatiebeloning voor het management bij gunning van de concessie voor het kernnet aan NSR (nr. 54) wordt u geïnformeerd bij het voorhangen van het ontwerp van de vervoerconcessie hoofdrailnet.

Over de mogelijkheden en consequenties van de overgang van railinfrastructuur in bezit bij de BV NS Railaansluitingen naar de overheid (nr. 55) bent u schriftelijk geïnformeerd op 24 mei 2002 (DGP/PRI/02.00189). Het nadere onderzoek dat in die brief is aangekondigd is inmiddels afgerond. Ik zal u daarover binnenkort apart per brief informeren.

Over wijziging van de regels ten aanzien van de tarifiering zodanig dat de tarieven van de regionale vervoerders niet langer onverkort gekoppeld zijn aan de tarieven van de NS (nr. 58) bericht ik u bij deze het volgende.

Er is al tariefvrijheid voor het regionale (gedecentraliseerde) spoorvervoer. Dat betekent dat de decentrale overheden zelf nu al regionale tarieven kunnen vaststellen. Zij kunnen ook besluiten dat de NS-tarieven voor verplaatsingen op alleen de gedecentraliseerde spoorlijnen binnen hun gebied niet geldig zijn.

Opdat reizigers die met de trein van of naar gedecentraliseerde spoorlijnen reizen niet worden geconfronteerd met de plicht om twee kaartjes te kopen, is in het kader van de experimenteerregeling met de decentrale overheden afgesproken dat de NS-kaartjes zullen worden geaccepteerd. Het rijk draagt bij in de kosten van de NS-kaartautomaten op stations langs gedecentraliseerde lijnen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen