

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

2088

Vragen van het lid **Roemer** (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *antieke stoomtreinen*. (Ingezonden 18 maart 2008)

1

Wat is uw mening over het bericht dat de toekomst van de Nederlandse antieke stoomtreinen bedreigd wordt doordat ze geconfronteerd worden met de noodzaak tot ingrijpende en kostbare aanpassingen?¹

2

Kunt u aangeven hoeveel antieke stoomtreinen nog in Nederland mogen rijden en hoe vaak deze rijden?

3

Kunt u aangeven hoeveel historische spoorlijnen Nederland nog kent, die alleen nog voor toeristische doelen gebruikt worden?

4

Bent u bereid te onderzoeken welke van deze historische spoorlijnen wellicht weer geschikt gemaakt kunnen worden voor regulier spoorvervoer? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen? Zo neen, waarom niet?

5

Kunt u aangeven welke regelgeving voor deze antieke stoomtreinen van toepassing is en welke aanpassingen als gevolg hiervan dienen te worden gedaan? Hoeveel bedragen de kosten van deze aanpassingen?

6

Is het mogelijk om de antieke stoomtreinen te ontzien, opdat de ingrijpende en kostbare aanpassingen kunnen worden vermeden? Zo ja, bent u bereid dit te doen? Zo neen, waarom niet?

7

Welke maatregelen gaat u nemen om te voorkomen dat antieke stoomtreinen zullen verdwijnen van het Nederlandse spoor?

Toelichting

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen ter zake van de leden Koopmans en Van Vroonhoven-Kok (beiden CDA), ingezonden 11 maart 2008, (vraagnummer 2070814280).

¹ De Telegraaf, 7 maart 2008.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 18 april 2008)

1

Het artikel heeft betrekking op de problemen die de historische spoorwegondernemingen ondervinden bij de inbouw van de noodzakelijke beveiligingssystemen in hun historische treinen. Zoals ik onlangs in mijn antwoorden op vragen van de leden Koopmans en Van Vroonhoven-Kok heb aangegeven (brief met kenmerk VenW/DGP-2008/2559) zal ik hiervoor

een eenmalige kostendekkende bijdrage aan deze historische spoorwegondernemingen leveren. Met deze bijdrage kan de vereenvoudigde uitvoering van het ATB-systeem worden ingebouwd. Hiermee voldoen de historische treinen aan het gestelde veiligheidsniveau.

2

Op dit moment zijn 20 antieke stoomtreinen in het bezit van een inzetcertificaat om te mogen rijden op de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur. Drie hiervan worden echter niet ingezet op de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur, maar rijden alleen op van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur geïsoleerde museumspoorlijnen. De meeste historische spoorwegondernemingen rijden hiermee in het toeristenseizoen in een vaste dienstregeling. Er is een spoorwegonderneming die ca. 200 ritten per jaar maakt, maar de meeste rijden minder frequent of alleen bij speciale gelegenheden. Geen enkele van deze antieke stoomtreinen rijdt meer dan 10 000 km per jaar. Overigens vindt een groot deel van het totale aantal ritten van deze spoorwegondernemingen plaats op eigen infrastructuur, die niet behoort tot de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur. Enkele van deze spoorwegondernemingen

beschikken echter niet over een eigen spoorlijn.

3

Nederland heeft nog 8 van dergelijke historische spoorlijnen:

- Schin op Geul–Kerkrade
- Hoorn–Medemblik
- Veendam–Musselkanaal
- Apeldoorn–Dieren
- Boekelo–Haaksbergen
- Goes–Oudelande
- Ouddorp–Middelplaat
- Amsterdam

Haarlemmermeer–Bovenkerk

4

In de eerste plaats wil ik benadrukken dat financiering, zeggenschap en beheer van deze historische spoorlijnen in de regel bij de betreffende particuliere historische spoorwegondernemingen berust. Het eventueel geschikt maken hiervan voor regulier spoorvervoer is bovendien alleen zinvol als er voldoende vervoervraag is en de afweging tussen kosten en baten daarvan positief uitvalt. De meeste van de hierboven genoemde historische spoorlijnen liggen geïsoleerd van de hoofdspoorweginfrastructuur, waardoor er een beperkte vervoervraag is en er relatief hoge kosten ten opzichte van baten zijn. Een concreet verzoek om één van de hierboven genoemde historische spoorlijnen weer geschikt te maken voor regulier spoorvervoer heb ik tot nu toe ook nog niet gehad.

5

Op deze antieke stoomtreinen is, als deze op hoofdspoorwegen rijden, de Spoorwegwet van toepassing. Op basis hiervan moeten deze, net zoals alle andere treinen die gebruikmaken van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur, voorzien zijn van het ATB-beveiligingssysteem. Tot voor kort was er geen geschikt ATB-systeem dat voor een redelijke prijs in deze historische treinen kon worden ingebouwd, en gaf de Inspectie jaarlijks een ontheffing van deze plicht. Inmiddels is speciaal voor en samen met de historische spoorwegondernemingen, en met de spoorwegaanemers ten behoeve van hun onderhoudsmachines, een vereenvoudigde en goedkope uitvoering van het ATB-systeem ontwikkeld. Deze vereenvoudigde uitvoering kost ca. € 30 000, ongeveer een kwart van het reguliere

ATB-systeem in «gewone» treinen, is eenvoudig in historische treinen in te bouwen en biedt hetzelfde veiligheidsniveau als reguliere ATB.

6

Zoals in het antwoord op vraag 5 aangegeven heeft de Inspectie tot voor kort aan deze historische spoorwegondernemingen ontheffing verleend omdat er geen geschikt ATB-systeem was dat voor een redelijke prijs in deze historische treinen kon worden ingebouwd. Nu is er wel zo'n systeem. De invoering van ATB heeft geleid tot een substantiële verhoging van de railveiligheid. Omdat de treinintensiteit op het Nederlandse spoorwegnet in de komende jaren zal groeien is verdere continuering van dit regime van ontheffingen ongewenst. Voor de realisatie van de doelstellingen voor het jaar 2010 ten aanzien van railveiligheid, zoals opgenomen in de Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de Rails», die mijn ambtsvoorganger op 11 november 2004 naar uw Kamer heeft gestuurd, moeten historische treinen die op het Nederlandse spoorwegnet rijden, net zoals alle andere treinen, ook uitgerust worden met het ATB-systeem. Ik ben dan ook niet bereid om het regime van ontheffingen van deze ATB-plicht voort te zetten. Zoals in het antwoord op vraag 1 aangegeven zal ik hiervoor een eenmalige kostendekkende bijdrage aan deze historische spoorwegondernemingen leveren. Met deze bijdrage kan de vereenvoudigde uitvoering van het ATB-systeem worden ingebouwd. Hiermee voldoen de historische treinen aan het gestelde veiligheidsniveau.

7

Zoals in het antwoord op vraag 1 aangegeven zal ik hiervoor een eenmalige kostendekkende bijdrage aan deze historische spoorwegondernemingen leveren. Met deze bijdrage kan de vereenvoudigde uitvoering van het ATB-systeem worden ingebouwd. Hiermee voldoen de historische treinen aan het gestelde veiligheidsniveau. Ik ga er van uit dat hierdoor voorkomen kan worden dat antieke stoomtreinen zullen verdwijnen van het Nederlandse spoorwegnet.