

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

### 3176

Vragen van het lid **De Rouwe** (CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de Stichting Friese Stoomtrein Maatschappij*. (Ingezonden 25 juni 2010)

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 27 augustus 2010). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2865.

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Friese Stoomtrein noch miljoen nedich»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Bent u bereid te onderzoeken of de kosten voor aanpassing van het spoor omlaag kunnen?

#### Antwoord 2

Ik heb van ProRail begrepen dat in de afgelopen periode het ontwerp nog eens kritisch is doorgelicht en dat de kostenraming naar beneden is bijgesteld. Het ontwerp van de spooraanpassingen in Sneek en Stavoren, dat in opdracht van ProRail is gemaakt, is het meest sobere dat gegeven de veiligheidseisen en de eisen vanuit functionaliteit kan worden gemaakt.

#### Vraag 3

Bent u bereid tot een vorm van voorfinanciering of dispensatie om zodoende komende zomer te kunnen starten met de aanpassing? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 3

Ik ben blij te kunnen melden dat ik recentelijk € 500 000,- subsidie verleend heb aan de Provincie Friesland voor aanpassing van de spoorinfrastructuur in Sneek in het kader van groei op het spoor. Ik heb van de Provincie Friesland vernomen dat hiermee de financiering voor de aanpassingen rond is.

<sup>1</sup> Omrop Fryslân, 2 juni 2010

#### Vraag 4

Kunt u aangeven waarom de eisen alleen gelden voor nieuw aan te leggen emplacementen, gegeven het feit dat bij bestaande emplacementen er (voorlopig) niets verandert?

#### Antwoord 4

Zoals onder 2. aangegeven, zijn in het ontwerp eisen vanuit functionaliteit en veiligheid samengebracht. Het veiligheidsontwerp is erop gericht om te voorkomen dat rangerende stoomtreinen per ongeluk op de hoofdbaan kunnen komen. Er is geen verschil tussen nieuwe en bestaande emplacementen.

#### Vraag 5

Bent u van mening dat in deze kwestie de «klant» van ProRail moet opdraaien voor de kosten van voortschrijdend inzicht bij ProRail? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Door het ongeval bij Barendrecht zijn de veiligheidseisen aangescherpt om dergelijke ongevallen in de toekomst te voorkomen. Dat kosten hierdoor hoger uitvallen omdat de veiligheid moet toenemen, geldt overigens niet alleen hier, maar op meer plaatsen in Nederland. Uitgangspunt blijft dat de aanpassingen aan de infrastructuur ten behoeve van de exploitatie van de stoomtrein veilig moeten zijn. Onderzocht is hoe dat op de meest sobere manier kan. In combinatie met de functionaliteitseisen leidt dat tot het voorliggende ontwerp.

#### Vraag 6

Welke betaalbare alternatieven zijn er volgens u voor de zogenaamde flankbeveiliging?

#### Antwoord 6

Er is gekozen voor het goedkoopste alternatief gegeven de veiligheids- en functionaliteitseisen. De wissels dienen ervoor de stoomtrein te kunnen laten rangeren op het eigen emplacement zonder dat het gevaar bestaat dat het stoomtreinmaterieel ongecontroleerd en onbedoeld op de hoofdbaan komt en daarmee in conflict kan komen met de reguliere treindienst.

#### Vraag 7

Bent u bereid subsidie te verstrekken aan de Stichting Friese Stoomtrein Maatschappij op het aanbrengen van ATB NG op de stoomloc?<sup>2</sup>

#### Antwoord 7

Zoals onder 3. aangegeven, ben ik verheugd u te kunnen melden dat ik recentelijk € 500 000,- subsidie verleend heb aan de Provincie Friesland voor aanpassing van de spoorinfrastructuur in Sneek. Daarbij blijft overigens het principe bestaan dat het de verantwoordelijkheid van de vervoerder is om zijn materieel zodanig op orde te hebben dat er veilig kan worden gereden op het betreffende baanvak. Het maakt daarbij niet uit of het regulier reizigersvervoer, goederenvervoer of recreatief stoomtreinvervoer betreft.

---

<sup>2</sup> Omdat in het Noorden de ATB E (Automatische Trein Beïnvloeding Eenvoudig) die onder andere is ontwikkeld voor stoomlocs, niet werkt, is de Stichting Friese Stoomtrein Maatschappij genoodzaakt om ATB NG (Automatische Trein Beïnvloeding Nieuwe Generatie) in te bouwen. Dit is nergens ter wereld nog gedaan.