

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

2561

Vragen van de leden **Van Helvert, Von Martels** (beiden CDA), **Nijkerken-de Haan** en **Middendorp** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het behoud van station Valkenburg door de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij* (ingezonden 16 juni 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 30 augustus 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2442.

Vraag 1

Heeft u het bericht gelezen «Apart klasje zou voldoende moeten zijn» inzake het behoud van station Valkenburg door de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM)?¹.

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de overtuiging dat de ZLSM een belangrijke waarde in het aanbod van toeristisch-recreatieve voorzieningen in de regio Limburg is vanwege de cultuurhistorische aspecten van deze museumspoorlijn?

Antwoord 2

Ik kan mij voorstellen dat de ZLSM in het totaal van toeristisch-recreatieve voorzieningen een waardevolle rol vervult en ook dat cultuurhistorische aspecten daar in positieve zin aan bijdragen, maar het is aan de lokale of regionale overheden om af te wegen in welke mate de ZLSM in een behoefte voorziet en welk belang daaraan moet worden toegekend.

Vraag 3

Heeft u kennisgenomen van het besluit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om de ZLSM niet langer toe te staan via het hoofdspoor het station van Valkenburg te bedienen?

¹ <https://tvvalkenburg.tv/nieuws/apart-klasje-zou-voldoende-moeten-zijn/>

Antwoord 3

Ja, ik heb kennis genomen van het besluit van de ILT. De ZLSM had een ontheffing aangevraagd van de verplichting dat machinisten, die over het hoofdspoor rijden, over een machinistenvergunning moeten beschikken. Dit verzoek is door de ILT niet gehonoreerd, omdat de Europese machinistenrichtlijn (2007/59/EG) en nationale wetgeving hiervoor geen opening biedt. Daarnaast verkeerde de ZLSM in de veronderstelling dat zij voor het baanvak Schin op Geul – Valkenburg vrijgesteld is van de verplichting om over een veiligheidscertificaat te beschikken. Om die reden heeft de ZLSM het veiligheidscertificaat, dat tot eind 2016 geldig was, laten verlopen en geen nieuwe aangevraagd. Het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaten kent inderdaad een vrijstellingsbepaling, maar die is niet van toepassing op de situatie bij Schin op Geul.

Vraag 4

Wat vindt u van het bericht dat de aanleiding voor het ILT-standpunt niet een nieuwe onveilige situatie is, maar enkel een interpretatie van wijziging in de wet- en regelgeving?

Antwoord 4

Er is geen sprake van wijziging van regelgeving of interpretatie daarvan. Het besluit van de ILT komt voort uit een verzoek van de ZLSM. De ZLSM had aan de ILT verzocht of haar personeel, anders dan voorheen, zonder machinistenvergunning treinen mocht besturen op het hoofdspoor. Zoals ik in mijn antwoord op vraag 3 heb aangegeven, biedt de wetgeving geen mogelijkheid om een dergelijke ontheffing te verlenen.

Vraag 5

Deelt u de mening dat uit het langjarige gebruik van het baanvak, met alle bijbehorende veiligheidsmaatregelen, blijkt dat er geen enkele directe aanleiding is om tot een wijziging bij Valkenburg te komen?

Antwoord 5

Mits de veiligheid voldoende is geborgd, is het mogelijk dat de ZLSM met historische spoorvoertuigen van het baanvak Schin op Geul – Valkenburg gebruik maakt. Er hebben zich op dit baanvak geen wijzigingen voorgedaan en er is daarom geen enkele aanleiding om andere eisen te stellen dan voorheen. Dat heeft de ILT dan ook niet gedaan. Om over het hoofdspoor (Schin op Geul – Valkenburg) te kunnen rijden heeft ZLSM een veiligheidscertificaat nodig en moet zij kunnen beschikken over machinisten met een machinistenvergunning. Zoals ik in mijn antwoord op vraag 3 heb aangegeven heeft de ZLSM het veiligheidscertificaat eind 2016 laten verlopen en geen nieuwe aangevraagd.

Vraag 6

Is het u bekend dat ook de medegebruiker van het spoor (Arriva) geen problemen heeft met dit medegebruik, gelet op het feit dat Arriva en de ZLSM zelfs nauw samenwerken in het productaanbod en recreatieve arrangementen?

Antwoord 6

Ja. Onder bepaalde voorwaarden is het zeker mogelijk dat meerdere partijen van dit baanvak gebruik maken. Dit is niet anders dan op andere delen van hoofdspoor. ProRail verzorgt de treindienstleiding voor al het spoorverkeer op het hoofdspoor.

Vraag 7

Deelt u de gedachte dat het toch mogelijk moet zijn om een jarenlange veilige bediening van Valkenburg als het oudste station van Nederland met een museumspoorlijn te blijven continueren?

Antwoord 7

Ja, het is en blijft mogelijk om net als in het verleden met historische spoorvoertuigen over het baanvak Schin op Geul – Valkenburg te rijden. Omdat dit baanvak hoofdspoor is, moet de ZLSM net als in het verleden

daarvoor beschikken over een veiligheidscertificaat en gebruik maken van machinisten die in het bezit zijn van een machinistenvergunning.

Vraag 8

Is het u bekend dat ProRail haar bezwaren tegen het gebruik van de spoorlijn door de ZLSM bij de ILT heeft ingetrokken? Zo ja, werpt dat een ander licht op de zaak?

Antwoord 8

Ja, het is mij bekend dat ProRail haar bezwaren heeft ingetrokken. Dit maakt geen verschil, omdat er nog steeds geen sprake is van een functioneel afgescheiden spoor. Dat is voorwaarde om een ontheffing te kunnen verlenen voor de verplichting van het rijden met machinisten met een machinistenvergunning.

Vraag 9

Is de conclusie juist dat de kern van het probleem lijkt te zijn dat in Nederland de regelgeving voor machinisten strenger is geworden dan Europees is afgesproken en dat er geen differentiatie meer in machinistenvergunning bestaat? Betekent dat dat een ZLSM-machinist die een klein stukje op het hoofdspoor naar Valkenburg rijdt aan dezelfde opleidingseisen moet voldoen als machinisten die op het hoofdspoor rijden en alles moeten weten over bijvoorbeeld tunnelbeveiliging in Rotterdam en Schiphol, ERTMS, enz.?

Antwoord 9

Deze conclusie is niet juist. Nederland heeft de Machinistenrichtlijn beleidsarm geïmplementeerd. Dat wil zeggen dat er in de Spoorwegwet geen aanvullende eisen worden gesteld. De Machinistenrichtlijn bestaat overigens al vanaf 2007. Iedere machinist die op een hoofdspoorweg rijdt, moet een machinistenvergunning hebben. De machinistenvergunning is een persoonsgebonden document, waarmee de machinist kan aantonen dat hij een opleiding tot machinist succesvol heeft afgerond en over de benodigde algemene vakkennis beschikt. De specifieke vakkennis, zoals tunnelbeveiliging en ERTMS, valt onder het eveneens persoonsgebonden bevoegdheidsbewijs. Machinisten van de ZLSM hoeven alleen te beschikken over de kennis van het materieel en de infrastructuur, voor zover dat op hen van toepassing is.

Vraag 10

Kunt u zich voorstellen dat de onder 9 bedoelde «zwarte machinistenvergunning» voor een vrijwilligersorganisatie als de ZLSM, die op hoofdspoor nooit verder rijdt dan ca. 4 km tussen Schin op Geul en Valkenburg, onwerkbaar is?

Antwoord 10

Ik kan mij voorstellen dat het voor een vrijwilligersorganisatie moeilijk is om over voldoende gekwalificeerde machinisten te beschikken. Daarom heb ik de ZLSM voorgesteld om met erkende opleidingsinstituten te verkennen of er «een klasje» kan worden gevormd voor machinisten die voor museumorganisaties rijden.

Voor machinisten die voor museumorganisaties over bijzonder spoor rijden, is het niet nodig een machinistenvergunning te hebben. De spoorweg Schin op Geul – Kerkrade is zo'n bijzondere spoorweg. Hier wordt maximaal 40 km/uur gereden.

Op het hoofdspoor tussen Schin op Geul en Valkenburg is de baanvaksnelheid hoger (100 km/uur) en rijden ook andere vervoerders. Uit oogpunt van de veiligheid worden daaraan zwaardere eisen gesteld.

Vraag 11

Klopt het dat de ILT ook zelf aan u heeft gevraagd om meer duidelijk op dit vlak?².

Antwoord 11

Ja, de ILT heeft inderdaad eind 2016 over dit onderwerp een toezichtsignaal opgesteld. Het overleg hierover is nog gaande.

Vraag 12

Bent u bereid te komen tot een spoedige aanpak van deze problematiek rondom de casus ZLSM, zodat dit tot een voor alle partijen bevredigende oplossing kan worden gebracht?

Antwoord 12

Er heeft een overleg plaatsgehad met de koepelorganisatie Historisch Railvervoer Nederland en met de voorzitter van de ZLSM. Deze gesprekken zijn in constructieve sfeer verlopen en afgesproken is dat de ZLSM op korte termijn een nieuw veiligheidscertificaat zal aanvragen. De verwachting is dat het certificaat begin 2018 en mogelijk eerder kan worden verstrekt. Met betrekking tot de machinistenvergunning is afgesproken dat ZLSM gaat onderzoeken of het mogelijk is om bij een erkende onderwijsinstelling een opleiding te krijgen die past bij de ervaring en voorgenomen inzet van de machinisten van de ZLSM.

² In het Jaarverslag 2016 ILT (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 77) staat in hoofdstuk 5.1 (Actievragende signalen): 28. Vrijstelling machinisten. De ILT signaleert richting de beleidsdirectie dat het wenselijk is dat zij uitvoering geven aan de mogelijkheid om een ministeriële regeling op grond van art. 54a Spoorwegwet op te stellen en daarbij aan te geven voor welke hoofdspoorwegen of soorten spoorvoertuigen het mogelijk is om een ontheffing van de machinistenvergunningverplichting te verstrekken.