

## 2017Z08418

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).

### 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)?<sup>1</sup>.

### 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?

### 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?

### 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?

### 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?

### 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?

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

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?

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?

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.?

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?

Vraag 11

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

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?

---

<sup>2</sup> 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.