



Sectie Spoorwegveiligheid

Reactie in de Internetconsultatie inzake de beoogde Tarieven ILT 2018

Soest, 12 december 2017,

De Vereniging Historisch Railvervoer Nederland (hierna: HRN) maakt gaarne gebruik van de gelegenheid om te reageren op de internetconsultatie over het voornemen om de ILT-tarieven 2018 aan te passen.

In deze brief sluiten we aan op onze bijdrage (d.d. 25 november 2015) op de toen gehouden internetconsultatie over de ILT-tarieven 2016, en op de reactie van het ministerie (d.d. 23 december 2015) daarop.

Ook wel en niet doorgegane consultatiebijeenkomsten in 2016 zijn aanleiding voor een opmerking.

1.
Door de minister is in 2015 een aanzet gemaakt met een principiële heroriëntatie van de tarieven van ILT.
Over deze heroriëntatie heeft consultant PwC een rapport met onderzoeks-bevindingen en aanbevelingen uitgebracht.
Dit nog in 2015 uitgebrachte rapport is medio 2016 aan belanghebbenden ter kennis gebracht, die er in een consultatiebijeenkomst op 4 juli 2016 hun opvattingen hebben mogen geven.
Over de tarief-ideeën en naar aanleiding van het PwC-rapport hebben nogal wat belanghebbenden veel kritische vragen gesteld, waarop “later”, gedacht was 29 september 2016, terug gekomen zou worden.
HRN heeft op 4 juli zijn bezorgdheid uitgesproken over effecten die het bedachte nieuwe stelsel met zich meebrengt, met als illustratie een door PwC gesignaleerde tariefverhoging van **2567% voor HRN-leden**.
De voor 29 september 2016 geplande sessie is door ILT gecancelled, en nadien is van het ministerie over een en ander niets meer vernomen.
Tot 30 november 2017.
Die dag bereikt ons het bericht dat wij van 29 november tot 13 december via een internetconsultatie onze opvattingen over ILT-tarieven 2018 kunnen inbrengen.
Geen woord over de stilte vanaf 2016, geen woord over voortgang in de ontwikkeling van (een) nieuw(e) tarievenstelsel(s).

In de vereniging Historisch Railvervoer Nederland zijn onderstaande 30 organisaties vertegenwoordigd (in provinciale volgorde):

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) • Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) • Industriel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) • Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) • Stichting Museumsteenfabriek De Werklust, Losser (OV) • Museum Buurt Spoorweg MBS, Haaksbergen (OV) • Stichting Historisch Streekvervoer Achterhoek HSA, Winterswijk (GE) • Veluwe Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) • Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) • Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) • Stichting 162 St162, Utrecht (UT) • Stichting DE-III, Veenendaal (UT) • Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) • Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) • Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) • NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) • Electrische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETMA, Amsterdam (NH) • Stichting Hondekopr, Gouda (ZH) • Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) • Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) • Stichting RoMeO, Rotterdam (ZH) • Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) • Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) • Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) • Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) • Stichting v/h RTM, Ouddorp (ZH) • Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) • Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) • Stichting tot Behoud van Mijnlocomotieven SBM, Landgraaf (LI) • Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)

HRN vertegenwoordigt de sector rail in de Stichting Mobile Collectie Nederland MCN en is lid van de Europese koepelorganisatie Fedecrail.



Waar in 2016 in afwachting van de invoering van een nieuw stelsel het invoeren van tarieven voor bijzondere spoorwegen werd uitgesteld (op dat motief!), wordt nu *zonder nieuw stelsel en zonder toelichting waarom het nu kan vóórdát het nieuwe stelsel er is, alsnog geprobeerd om met zo min mogelijk geluid wederom die tarifiering in de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 binnen te sluizen.*

2.
Voor HRN(-leden) is het gemis aan goede achtergrond- en basis-informatie extra storend en problematisch, omdat de ter consultatie voorgelegde ontwerp-regeling, anders dan de suggestie is, dus méér regelt dan alleen indexaties van bestaande tarieven.

Er worden voor de niche “bijzondere spoorwegen” geheel nieuwe regels ingevoerd, met geheel nieuwe tarieven.

Tarieven die op de belanghebbenden behoorlijke impact (kunnen) hebben.

HRN maakt er bezwaar tegen dat bij de beantwoording van vraag 7 van het IAK (*Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving*) een *incomplete en (dus) misleidende voorstelling van zaken wordt gegeven.*

3.
De te introduceren regels staan in onderdeel X van het concept dat o.a. de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 gaat wijzigen. Het onderdeel dat een *nieuw artikel 19d in die Regeling invoegt.*

Onze kanttekeningen bij artikel 19d zijn van uiteenlopende aard.

Artikel 19d lid 1

Het voorstel noemt in artikel 19d lid 1 voor de ontheffing van de leeftijdseis een tarief van € 1193, ruim het 10-voud van het beoogde uurtarief.

Bij HRN-leden wordt een ontheffing als hier bedoeld alleen gevraagd voor zeer eenvoudige situaties, zoals die bij onze leden met industrieel smalspoor (steeds identiek!) aanwezig zijn. Dat ILT hiervoor een bewerkingsduur van 10 uur nodig zou hebben, komt ons zeer onwaarschijnlijk voor, ook in vergelijking met diverse op een vast bedrag gebaseerde tarieven voor erkenningen (hoewel daar tijdrovender audits aan verbonden zijn).

Een tarief gebaseerd op een bewerkingsduur van (niet meer dan) 4 uur willen we als realistisch beschouwen.

Wij merkten dit ook in 2015 op.

De toen daarop door het ministerie gegeven reactie komt er, geparafraseerd, op neer dat zo'n ontheffingsvraag erg diepgaand en specifiek onderzoek zou vergen, resulterend in een toetsing die nogal tijd zou kosten.

Het voelt aan als een misplaatste grap, dat nu in de artikelsgewijze toelichting op onderdeel X het nog steeds met 10 uur corresponderende vaste tarief wordt gemotiveerd met de stelling “*dat voldoende bekend is hoeveel tijd het behandelen van een dergelijke aanvraag zal vergen*”.



Een transparante en serieus te nemen onderbouwing van de geschatte behandel-duur ontbreekt nog steeds.

Artikel 19d lid 2

Voor aanvragen op basis van artikel 8, lid 2 Besluit bijzonder spoor (*snelheid*) wordt in artikel 19d lid 2 een uurtarief voorgesteld.

Over artikel 8, lid 2 Bbs is vele malen gesproken met de Directie Openbaar Vervoer en Spoor, vanwege de negatieve gevolgen van dit artikel voor de verkeersveiligheid en verschillende ongewenste bij-effecten van de huidige vormgeving.

Tevens is in de recente praktijk gebleken dat ILT een invulling aan dit artikel geeft die sterk afwijkt van hetgeen uit een oogpunt van continuïteit van regelgeving verwacht mocht worden. Bij de huidige structuur van het artikel leidt dit tot de bestuurlijk toch zeer ongewenst te achten situatie dat een tarief verschuldigd is om een *alléén door de ontheffing te bereiken veiligheidsverbetering te realiseren, ten opzichte van de bestaande minder veilige situatie*. Wij hebben de beleving dat wij nog steeds met de Directie Openbaar Vervoer en Spoor in gesprek zijn over een aanpassing van dit artikel.

Wij vinden het ongepast dat in deze situatie een tarief wordt bepaald voor deze ontheffing.

Artikel 19d lid 3

Voor dit artikel(lid) vragen wij uw zeer bijzondere aandacht.

Voor aanvragen op basis van artikel 11, lid 4 Besluit bijzonder spoor (*het zgn. omgevingsregime*) wordt in artikel 19d lid 3 een uurtarief voorgesteld.

Ons principiële bezwaar is dat voor overeenkomstige vergunningen bij hoofd-spoorwegen géén tarief verschuldigd is.

Voor lokale spoorwegen is voor soortgelijke vergunningen evenmin een tarief verschuldigd: van bekendmaking van tarieven op *Overheid.nl* is ons van géén van de betrokken regio's gebleken.

Hierdoor ontstaat de inconsistente situatie dat *uitsluitend bij bijzonder spoor een aanvrager een tarief verschuldigd is*.

Het zou betekenen dat voor ca. 100 kilometer trajectlengte bijzonder spoor van de geschat 4000 kilometer totale trajectlengte spoor in Nederland wel een “tariefplicht” zou bestaan, en dus voor 3900 kilometer niet.

Dit verschil is aan niemand uit te leggen.

Wat betreft hoofdspoor betekent het dat, voor de vaak complexer situaties daar, de minister wel de kosten van behandeling voor eigen rekening neemt (via de financiering van ProRail, dat de vergunning krachtens mandaat verstrekt), en bij bijzonder spoor, waar ILT deze behandelt, niet.

In de vereniging Historisch Railvervoer Nederland zijn onderstaande 30 organisaties vertegenwoordigd (in provinciale volgorde):

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) • Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) • Industrieel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) • Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) • Stichting Museumsteefabriek De Werklust, Losser (OV) • Museum Buurt Spoorweg MBS, Haaksbergen (OV) • Stichting Historisch Streekvervoer Achterhoek HSA, Winterswijk (GE) • Veluwsche Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) • Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) • Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) • Stichting 162 St162, Utrecht (UT) • Stichting DE-III, Veenendaal (UT) • Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) • Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) • Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) • NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) • Electrische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) • Stichting Hondelkop, Gouda (ZH) • Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) • Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) • Stichting RoMeO, Rotterdam (ZH) • Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) • Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) • Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) • Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) • Stichting v/h RTM, Ouddorp (ZH) • Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) • Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) • Stichting tot Behoud van Mijlocomotieven SBM, Landgraaf (LI) • Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)

HRN vertegenwoordigt de sector rail in de Stichting Mobiele Collectie Nederland MCN en is lid van de Europese koepelorganisatie Fedecrail.



Los van de vraag of een dergelijk verschil een rechterlijke toets kan doorstaan, zal tarifiering de HRN-leden met een eigen lijn een slechte verstandhouding gaan opleveren met externen aan wie zij deze boodschap moeten brengen.

Deze ongerijmdheid in tarifiering stelden wij ook in 2015 aan de orde.

Het ministerie zag er reden in om vooralsnog van het stellen van een tarief af te zien, tot “*de aanstaande internetconsultatie over de Regeling tarieven Spoorwegwet*”.

Wij hopen nu op een inhoudelijke uitspraak over deze anomalie, die logischerwijs slechts kan zijn dat voor hoofdspoor, lokaal spoor en bijzonder spoor dezelfde regels gelden inzake deze tarieven.

4.

Artikel 22 Regeling tarieven Spoorwegwet 2012

Voor hoofdspoorwegen bevat artikel 22 van de Regeling een begunstigende regeling ten behoeve van het verkeer met historische voertuigen op hoofdspoor-wegen.

Voor lokale spoorwegen bevat artikel 2, lid 3, Regeling tarieven Wet lokaal spoor een soortgelijke bepaling.

Door het voorgestelde opnemen van artikel 19d sluit de huidige tekst van artikel 22 niet meer goed aan bij de bedoeling ervan, het rekening houden met de (niet bijster sterke) financiële positie van HRN-leden als hoeders van mobiel cultureel erfgoed.

Dit laat zich gelukkig eenvoudig oplossen.

Door het achter "hoofdspoorweg" invoegen van de woorden "of bijzondere spoorweg" wordt de correcte dekking van de kring van begunstigden verzekerd.

Met vriendelijke groeten,

Vereniging Historisch Railvervoer Nederland

Mr A.E.C. Pothuizen
Sectie Spoorwegveiligheid

Historisch Railvervoer Nederland



VERENIGING TOT BEHARTIGING VAN DE BELANGEN VAN MUSEALE EN TOERISTISCHE RAILORGANISATIES IN NEDERLAND

Ingeschreven in het verenigingsregister van de Kamer van Koophandel Oost Nederland onder nr. V 40077077 • Bank: NL81 RABO 0306 0327 24 •
E-mail: railmusea@gmail.com • Websites: www.railmusea.nl en www.railmonumenten.nl • Facebook: www.facebook.com/HistorischRailvervoerNederland
• Twitter: www.twitter.com/HRNRailmusea • Weblog: railmusea.blogspot.com •

In de vereniging Historisch Railvervoer Nederland zijn onderstaande 30 organisaties vertegenwoordigd (in provinciale volgorde):

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) • Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) • Industrieel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) • Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) • Stichting Museumsteenfabriek De Werklust, Losser (OV) • Museum Buurt Spoorweg MBS, Haaksbergen (OV) • Stichting Historisch Streekvervoer Achterhoek HSA, Winterswijk (GE) • Veluwsche Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) • Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) • Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) • Stichting 162 St162, Utrecht (UT) • Stichting DE-III, Veenendaal (UT) • Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) • Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) • Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) • NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) • Electrische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) • Stichting Hondekopr, Gouda (ZH) • Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) • Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) • Stichting RoMeO, Rotterdam (ZH) • Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) • Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) • Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) • Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) • Stichting v/h RTM, Ouddorp (ZH) • Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) • Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) • Stichting tot Behoud van Mijlocomotieven SBM, Landgraaf (LI) • Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)

HRN vertegenwoordigt de sector rail in de Stichting Mobile Collectie Nederland MCN en is lid van de Europese koepelorganisatie Fedecrail.