



Sectie Spoorwegveiligheid

Aan Mevrouw Amber Mekkes
Clustercoördinator Spoor en OV- regelgeving
Dir Openbaar vervoer en Spoor
DG Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Via de site https://www.internetconsultatie.nl/nieuwe_spoorwegwet

Soest, 8 juni 2021,

Onderwerp: internetconsultatie gemoderniseerde Spoorwegwet 202#

Geachte mevrouw Mekkes, beste Amber,

De Vereniging HRN heeft met grote belangstelling kennis genomen van het concept voor een nieuwe Spoorwegwet. De betekenis die de Toelichting toeschrijft aan het tegenwoordige historische railvervoer, waardenen wij.

Op een aantal punten bevat de wet vernieuwingen die voor onze leden van belang zijn, doordat gebruik wordt gemaakt van uitzonderingsmogelijkheden die de EU-regelgeving biedt. Dit betreft onder meer de vaak door ons genoemde problematiek van de lokale raakvlakken tussen hoofdspoor en bijzonder spoor, straks aan te duiden als rijksspoor en privaat spoor.

Waar de Toelichting vooral uitstraalt dat er in wezen niets verandert, vinden wij het jammer dat deze verbeteringen zo onderbelicht blijven. Omdat ze niet alleen van belang zijn voor onze leden maar voor méér belanghebbenden verdient deze vernieuwing best wat uitdrukkelijke aandacht. Ook zijn er veranderde bepalingen die op elke vervoerder en/of infrastructuur-beheerder slaan en daarmee evenzo op onze leden.

Het geheel herschrijven van de wetgeving op basis van de Europese teksten is geen lichtvaardige onderneming.

Bij goede lezing van de Europese regelgeving blijkt dat die op veel plaatsen niet eenduidig is, ruimte laat voor verschillende uitleg, soms sterk gericht is op specifieke situaties in een beperkt aantal lidstaten, en niet goed rekening houdt met de verscheidenheid van de dagelijkse praktijk.

De focus van de EU is immers primair op het reguliere spoorwegverkeer op nationale en internationale schaal. De slechte afstemming tussen de diverse richtlijnen (en soms zelfs hun onderdelen) in de omschrijving van hun werkings- en uitsluitingsbereik leidt bij onnadenkende

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 Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluwsche Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting 162, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) · Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) · Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) · Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) · NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) · Electriche Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) · Stichting Hondekop, Hilversum (NH) · 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) · 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)



toepassing tot onzinnige complexiteit van zonder samenhang wel of niet toepassen van EU-regelgeving en de nationale hantering ervan.

In de Toelichting missen wij hoe de wetgever wil dat wordt omgegaan met deze onduidelijkheden in de Europese regelgeving. Dit veroorzaakt onzekerheid over hoe de wet zal uitwerken. Dat baart ons wel enige zorg: te vaak zijn onze leden geconfronteerd met uiteenlopende interpretaties van nationale en Europese regelgeving.

Eén voorbeeld is het door onze leden op diverse plaatsen gebruiken van bij ProRail in eigendom zijnde sporen, zoals in Hoorn, Apeldoorn, Dieren en Rotterdam Noord.

Aansluitend bij wat in de informatiebijeenkomsten, bv. die op 4 maart 2020 in Utrecht, is gepresenteerd vragen wij om bevestiging dat, daar waar onze leden de enige gebruiker zijn, deze sporen voor gebruiksdoel H zullen worden aangewezen. Ook vragen wij om de bevestiging dat ProRail met de betrokken leden tot overeenstemming dient te komen over de beheerverantwoordelijkheid voor deze sporen.

Het op vele plaatsen verwijzen naar de uitwerking in de nog onbekende AMvB en Regeling bemoeilijken voor ons het beoordelen van de uiteindelijke impact van de voorgestelde wet. Het zou "vanuit de burger bezien" procedureel fraaier én beter zijn geweest als wet- en regelgever het gehele pakket in één keer zou hebben voorgelegd; dan was het mogelijk geweest om AMvB en Regeling tegelijk met de wet te kunnen beoordelen. **Daarom vragen wij om niet alleen in een consultatie een oordeel over AMvB en Regeling te kunnen geven, maar ook de bereidheid de wetstekst alsnog aan te passen als daar bij die consultatie reden toe blijkt.**

Separaat van de vernieuwing van de Spoorwegwet loopt de overgang van het zgn. omgevingsregime naar de Omgevingswet. **Wij wijzen hier opnieuw op de door de invoering van het Besluit bijzondere spoorwegen ontstane formele en veiligheidsproblemen. Deze zijn, doordat het Ministerie van I&M niet zorgt voor verbetering van de nu voorziene inhoudelijke bepalingen voor die wetgeving, nog steeds niet opgelost.** Actie van het Ministerie van I&M is hier nodig, omdat het Ministerie van BZK niet eigener beweging tot aanpassing over gaat.

Voor een aantal gedetailleerde opmerkingen verwijzen wij naar de Bijlage. Vanzelfsprekend staan wij altijd open voor nader overleg en toelichting.

Met vriendelijke groeten,

Adriaan Pothuizen,
HRN-Sectie Spoorwegveiligheid

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 Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluwe Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting 162, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64, 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/RET, Amsterdam (NH) · Stichting Hondkop, Hilversum (NH) · 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) · 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)



Bijlage bij HRN-reactie op internetconsultatie Modernisering Spw 202#

Algemeen

Termen en teksten uit EU-regelgeving worden meestal zonder nadere uitleg overgenomen. Dit veroorzaakt onduidelijkheid over hun betekenis en toepassing in Nederland. Sommige termen hebben in onderscheiden EU-regels een sterk verschillende betekenis.

De Toelichting geeft te weinig aan hoe dit in Nederland wordt ingevuld.

De term spoorwegonderneming is een goed voorbeeld: in de sera-richtlijn doelt die op een marktpartij die vervoer verricht. In de spoorwegveiligheids- en interoperabiliteitsrichtlijnen gaat het om een verkeersdeelnemer, ook als die geen vervoer op de vervoersmarkt verricht. Dit onderscheid slaat terug op de rechten en plichten die al dan niet aan sera-richtlijn kunnen worden ontleend.

De wet zou helder moeten zijn in het aanduiden van verplichtingen die zich richten op verkeersdeelname (rijden op het spoor), dan wel op het vervoeren als economische activiteit (produceren van reizigers- en ton-kilometerprestaties) c.q. het gelijkstellen daarvan voor beide.

Een praktisch voorbeeld is dat uit de wetstekst niet duidelijk wordt of, als één van onze leden binnen de vrijstelling van het veiligheidscertificaat valt, hij dan tevens niet hoeft te beschikken over een spoorwegondernemingsvergunning volgens artikel 2.19 en SERA-richtlijn. Geldt voor hen wel of niet hetzelfde als voor de wel genoemde zelfrangerders?

De Toelichting komt te vaak niet verder dan met meer woorden te vertellen wat de wetstekst schrijft, zonder inzicht te geven in hoe die is bedoeld en dient te worden begrepen.

Artikelen

1.2 Toepassingsbereik Bij de nu in artikel 1.2 opgenomen omschrijving vallen onze leden met smalspoor dat binnen een niet vrij voor het publiek toegankelijk terrein ligt en dat ook geen attractie is, weer wél onder de wet. Dit lijkt ons niet de bedoeling van de wetgever te zijn. Als onder a. achter bedrijf wordt toegevoegd "of historische presentatie" wordt dit opgelost, ook voor de voor zover ons bekend niet als attractie beschouwde tramlijn van het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem.

1.3 Gebruiksfuncties De methodiek van aanwijzen van gebruiksfuncties roept vragen op. De wet laat in het midden of aanwijzen **volgend** op de praktijk, **op aanvraag** van een belanghebbende of **voorschrijvend** aan de praktijk is.

Wij nemen aan dat bij de aanwijzing de meest recente rechtspraak, van na het opstellen van de ontwerp tekst, zal worden gevolgd, zodat sprake is van een beschikking waartegen bezwaar en beroep mogelijk is. Onduidelijk is op welk detailniveau de gebruiksfuncties vastgelegd gaan worden. Over de gedachte "digitale kaart" ontbreekt elke informatie. Bij enkele van onze leden is een discussie actueel over de indeling van een traject van één of hooguit enkele kilometers, of alleen van plaatselijke sporen.

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 Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluwe Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting 162, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) · Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) · Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) · Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) · NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) · Electriche Museumtramlijn Amsterdam EMA/RET, Amsterdam (NH) · Stichting Hondokop, Hilversum (NH) · 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) · 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)



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

Statutaire zetel: Wijnand Zeeuwstraat 26, 7462 DE Rijssen - Bankrelatie Rabo 30.60.32.724 - Websites: www.railmuseum.nl en www.railmonumenten.nl

Niet duidelijk wordt of twee gebruiksfuncties tegelijkertijd mogelijk zijn, zoals in eerdere informatiebijeenkomsten vanwege de minister is geopperd - of zo is begrepen.

Onduidelijk is welke belemmeringen aanwijzing van een gebruiksfunctie heeft voor *incidenteel ander gebruik*, zoals incidentele reizigerstreinen met, wat ons betreft, historisch materieel over een spoorweg voor "uitsluitend" goederenvervoer. wordt aangeduid. Een voorbeeld is het rijden met stoomtreinen - een project voor de uitrusting met ERTMS is lopende - op de Rotterdamse Havenspoorweg, ter gelegenheid van de Open Havendagen.

In de eerdere informatiebijeenkomsten is vanwege de minister aangegeven dat de gebruiksfunctie in functionele, en niet in absolute, zin moet worden begrepen. Deze notie is in wet en toelichting niet terug te vinden. Wij wijzen erop dat deze functionele bedoeling - na overleg met de Europese Commissie - in Duitsland juist recent in de wet is opgenomen (in § 2b (2) AEG), verwoordt met "in der Regel" en "Das schließt nicht aus, dass ...". Ook mag "strikt historisch gebruik" geen beletsel zijn voor het door een bevriende aannemer op een museumlijn uitproberen van een nieuwe onderhoudsmachine. Een bepaling dat de indeling in een gebruiksfunctie geen belemmering is voor incidentele andere benutting is daarom nodig.

Wij hebben vele malen gepleit voor werkwijze waarbij voor derden duidelijk is wie de beheerder is van - zoals die nu wordt aangeduid - een private spoorweg. Dit pleit herhalen wij hier. Vooral voor derden, waaronder lokale overheden, is van belang dat zij de juiste partij kunnen adresseren. Het zou ook passen bij de in de Toelichting genoemde, maar niet uitgewerkte, digitale spoorwegkaart. Sommige zinnen in de Toelichting lijken zelfs aan te geven dat dit wel de bedoeling is.

1.4 Infrastructurele Integriteit Het artikel zet bestaande bepalingen voort, maar met detailverschillen. Niet duidelijk is waarom onder lid 3 punt b. nu hulpverleningsdiensten worden genoemd, hoewel de brandweer die bevoegdheid al onder artikel 62 van de Wet Veiligheidsregio's heeft.

Is bedoeld dat andere wettelijke taken - muskusrattenbestrijding? - nu aan een ontheffing worden gebonden, al dan niet naast een elders vastgelegde bevoegdheid?

Niet juist is dat het betredingsverbod is beperkt tot "een voor personen afgesloten spoorweg". Niet alleen roept dat discussie op wat dan een afsluiting feitelijk is, maar ook geldt voor de spoorwegen van onze leden - voorheen tramwegen en lokaalspoorwegen - dat daarvoor geen afsluiting nodig was. Artikel 10 lid 1 sub c van het huidige Besluit bijzondere spoorwegen verwoordt dit correct, is toepasselijk voor alle gebruiksfuncties en verdient daarom opname in artikel 1.4.

1.5 Aanwijzing rijks- en lokale spoorwegen Niet duidelijk is waarom voor de aanwijzing van een rijksspoorweg, indien die geen lokale spoorweg is, instemming van het lokale bevoegde gezag nodig is, ook als dat geen belang heeft bij de wijziging.

Anderzijds behoort, als het een private spoorweg betreft, juist de private belanghebbende wel te worden gehoord.

Voor wat nu private spoorwegen worden is eerder gepleit voor een methodiek waarbij de "verantwoordelijke" beheerder daarvan op enige wijze extern kenbaar wordt gemaakt, zoals

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 Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluweke Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting 162, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) · Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) · Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) · Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) · NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) · Electriche Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) · Stichting Hondkop, Hilversum (NH) · 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) · 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, is Partner in Kennis van Railforum en is lid van de Europese koepelorganisatie Fedecrail.



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: info@railmusea.nl · Websites: www.railmusea.nl en www.railmonumenten.nl

al bij artikel 1.2 genoemd.

2.18 Spoorwegondernemingsvergunning Doordat slechts de tekst van de sera-richtlijn wordt overgenomen, blijkt niet of er sprake is van verandering ten opzichte van de huidige toepassing van de vergunning(plicht). Voor onze leden speelt dit waar zij vallen onder de vrijstelling van het veiligheidscertificaat, en ook bij ritten voor gezelschapstreinen e.d. over de rijksspoorwegen. Als, zoals nu, aan de vergunningplicht is voldaan als de voor de rit verantwoordelijke spoorwegonderneming beschikt over een vergunning, verdient die vermelding.

2.19 Dienstvoorzieningen Dit artikel regelt de toegang tot dienstvoorzieningen. Bij de implementatie van de sera-richtlijn was er discussie dat dienstvoorzieningen van museumlijnen toegankelijk zouden moeten zijn in de zin van de richtlijn.

Uit de bewoordingen van de Toelichting maken wij op dat de minister dit standpunt nu niet meer inneemt, maar in aansluiting op de omschrijving in artikel 2 lid 1 sera-richtlijn er van uit gaat dat museumorganisaties -die immers geen spoorwegonderneming zijn die moeten beschikken over een spoorwegondernemingsvergunning- ook niet onderworpen zijn aan de aan zulke ondernemingen in Hoofdstuk II sera-richtlijn voorziene rechten en plichten. Hun installaties, inclusief terreinen, gebouwen en uitrusting, zijn immers ook niet die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van activiteiten als bedoeld in Bijlage II, punten 2 tot en met 4 van de sera-richtlijn.

Langs de weg van deze definitie is de niet-toepasselijkheid langs een omweg vast te stellen. Voor de duidelijkheid in de kluwen van toepasselijkheden en uitzonderingen is het gewenst om de niet-toepasselijkheid in de Toelichting concreet te noemen.

3.4 lid 3 Strikt historisch gebruik Met enige regelmaat wordt materieel dat niet strikt voor historisch gebruik bedoeld is (bv. spooronderhoudsmachines) overgebracht over sporen (nu hoofdspoor) die zowel voor regulier als voor museaal verkeer (kunn) worden gebruikt, zoals tussen Apeldoorn en Apeldoorn Zuid. Bij een letterlijke interpretatie van dit lid zou de historische vervoerder dat niet zelf mogen voor het gedeelte met gebruikersfunctie h en het eerstvolgende station en vice versa. Wij bepleiten een tekstuele aanpassing van dit lid om dit bestendig gebruik mogelijk te houden. Meer algemeen bevestigt dit artikel de noodzaak om uitdrukkelijk aan te geven dat termen zoals "uitsluitend" niet in absolute zin moeten worden opgevat, maar vanuit een functionele doelstelling die niet aan de realiteit van het spoorwegbedrijf in de weg staat. De al genoemde omschrijvingen van gebruiksfuncties zijn er andere voorbeelden van.

Wij gaan ervan uit in hoofdstuk 9 nog wordt opgenomen dat eerdere meldingen als bedoeld in lid 3 sub b. niet opnieuw te hoeven worden gedaan.

3.10 3.11 Entiteit belast met het onderhoud Nu in artikel 4.1 de EU-regelgeving buiten toepassing wordt verklaard voor voertuigen voor historisch gebruik, is er -door de cascade van toepasselijkheidsbepalingen- geen plaats voor toepassing van artikel 3.10 en 3.11, over de met onderhoud belaste entiteit. Uit de wetstekst blijkt deze samenhang niet. Voor het goede

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 Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluwe Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting 162, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) · Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) · Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) · Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) · NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) · Electriche Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) · Stichting Hondekop, Hilversum (NH) · 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) · RTM, Ouddorp (ZH) · Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) · Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) · Stichting tot Behoud van Mijnelocomotieven SBM, Landgraaf (LI) · Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simepveld (LI)

HRN vertegenwoordigt de sector rail in de Stichting Mobile Collectie Nederland MCN, is Partner in Kennis van Railforum en is lid van de Europese koepelorganisatie Federaal.



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

Statutaire zetel: Wijnand Zeeuwstraat 26, 7462 DE Rijssen - Bankrelatie Rabo 30.60.32.724 - Websites: www.railmusea.nl en www.railmonumenten.nl

begrip van de gebruiker is het daarom gewenst in de Toelichting te vermelden dat als gevolg van artikel 4.1 ook deze artikelen niet van toepassing zijn.

3.21 Ongevallen en incidenten

Het ontwikkelen van een "just culture" voor de veiligheid van het spoorwegverkeer onderschrijven wij volledig. Het in het verlengde daarvan niet hanteren van bestuurlijke boetes buiten de in 7.25 genoemde opzet of bewuste roekeloosheid, is een goede verbetering. Problematisch is wel dat dit is verbonden aan de "onverwijld melding van een incident". Naast de onduidelijke afgrenzing van wat een incident is, wekt "onverwijld" ook het beeld van een dringend telefoonbericht in het holst van de nacht. Ook buiten de incidentmeldingen is het in openheid kunnen communiceren met de toezichthouder een belangrijk onderdeel van een just culture. De koppeling aan een incidentmelding zou daarom moeten vervallen.

Een just culture verlangt van alle betrokkenen een inzet die gericht is op leren van elkaar. "Just culture" is iets anders dan melden van ongevallen en incidenten.

Als de NVi met meldingen van ongevallen en incidenten niet méér doet dan een jaarlijkse statistiek maken die geen inzicht geeft in oorzaken en remedies, hebben die meldingen geen nut maar zijn het alleen administratieve lasten. Wij zijn zeer benieuwd op welke wijze de NVi hieraan inhoud gaat geven.

Dat "eenieder" geacht wordt meldingen van incidenten aan de NVi te doen, gaat er aan voorbij dat het de spoorwegondernemingen zijn, die deze binnen hun zorgsysteem behoren te behandelen. Overigens valt ons op dat dit artikel spreekt van de toezichthouder, wat een andere taakopvatting doet vermoeden dan een Nationale Veiligheidsinstantie die het bevorderen van de spoorwegveiligheid voorop heeft staan.

In artikel 3.21 lid 5 wordt bepaald dat deze meldplicht niet geldt voor spoorwegen met gebruiksfunctie h die niet zijn aangesloten op een spoorweg met functie a/b/c/d.

De ratio hiervan ontgaat ons. Het zou betekenen dat onze leden MBS, SGB, en alle leden met smalspoor met zekerheid geen incidenten hoeven te melden. Voor onze leden SHM en STAR, die operationeel gescheiden zijn van spoorwegen met functie a/b/c/d, is discussie mogelijk of die wel of niet aangesloten zijn, aangezien die aansluiting in hun bedrijfsvoering niet wordt gebruikt. Onze leden ZLSM en VSM zouden incidenten op hun eigen spoorlijn wel moeten melden, omdat zij de aansluiting wel geregeld gebruiken, maar tijdelijk ZLSM weer niet omdat dit gebruik tijdelijk is opgeschort? Dit is niet uit te leggen.

De Toelichting zegt " Voor museumlijnen en voor toeristisch en strikt lokaal geldt de meldplicht alleen voor ongevallen." Om dit te realiseren dient in artikel 3.21 lid 5 het zinsgedeelte achter "onderdeel h," te vervallen. Dat continueert dan, zoals de Toelichting ook zegt, de bestaande situatie.

Dat de door de toezichthouder "verzamelde gegevens" niet openbaar zijn, is ter bescherming van de identiteit van een melder begrijpelijk. Vertrouwelijke bedrijfsgegevens zijn nu al niet openbaar, terwijl voor informatie ten aanzien van inspectie, controle en toezicht door bestuursorganen wettelijke beperkingen gelden. Open communicatie tussen bedrijven, de

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 Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluwe Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting 162, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64, 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 Hondokop, Hilversum (NH) · 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) · RTM, Ouddorp (ZH) · Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) · Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) · Stichting tot Behoud van Mijnelocomotieven SBM, Landgraaf (LI) · Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)

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



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: info@railmusea.nl · Websites: www.railmusea.nl en www.railmonumenten.nl

spoorweg-branche en de overheid in een "just culture"-benadering stelt andere eisen. Behalve de Toelichting is ook een regel in de wet gewenst dat het niet-openbaar zijn niet aan het delen van informatie met organisaties in het spoorwegverkeer in de weg staat.

Een lang bepleite verbetering, passend bij een "just culture", is het schrappen van sancties, behalve bij grove nalatigheid, opzettelijke overtredingen en destructieve handelingen. Een verkeerde beperking daarvan is dat deze wordt beperkt tot aan de minister gemelde incidenten. Zeker niet altijd zal van een dergelijke melding sprake zijn.
Beter is het daarom om deze beperking tot gemelde incidenten te schrappen.
Tegenover het minimale effect op de huidige sanctiepraktijk staat een veel belangrijker effect dat dan fouten bespreekbaar worden gemaakt en gedeeld kunnen worden zonder dat dat gelijk consequenties heeft voor betrokkenen, zoals de Toelichting ook schrijft.

4.1 Historische voertuigen op gebruiksfunctie a/b/c/d Voor historische voertuigen is voorzien in een uitzondering op de toepassing van afdeling 4.1 van de wet. Nu deze niet in het voertuigregister hoeven te worden ingeschreven, valt ook de in artikel 3.10 opgenomen verplichting ten aanzien van een met het onderhoud belaste entiteit weg. Om misverstanden te voorkomen is het gewenst dit in de Toelichting aan te duiden. HRN staat open voor overleg over de invulling van een nationaal kader voor het veilige gebruik van historische voertuigen op de betrokken spoorwegen, in al zijn facetten, zoals dat al enkele tientallen jaren gebeurt.

Eveneens om misverstanden te voorkomen is het gewenst om ten minste in de Toelichting te verwoorden dat het rijden met historische voertuigen op deze spoorwegen soms meerdere doelen verenigt. Het regelmatig rijden met historische voertuigen is nodig voor het conditie-behoud (zoals voorkomen van vocht- en stilstandschade) en voor het behoud en instrueren van voertuigkennis en bedienvaardigheid bij de aanwezige en nieuwe medewerkers. Dit al wordt al vele jaren met regelmaat gecombineerd met onder meer het zogeheten roestrijden na een grote spoorvernieuwing of buitendienststelling.
Historisch materieel is hiervoor vanwege de aanwezigheid van een blokkenrem en het loopgedrag bijzonder geschikt is. Recent werden sneeuwruimritten op de Betuwelijn uitgevoerd met een historische diesellocomotief, waarvoor als enige ook een - eveneens historische - sneeuwschuiver aanwezig is. Tegelijk worden hiermee inkomsten verkregen waarmee het onderhoud van deze voertuigen wordt bekostigd. Een eventueel financieel overschot wordt geschonken aan organisaties die historisch materieel onderhouden, ook als dat niet wordt gebruikt voor roestrijden. De stichting die dit coördineert is door de Belastingdienst dan ook aangewezen als ANBI.

4.10 Voertuigvergunning en grensverkeer Deze nieuwe bepaling is voor onze leden van belang als in samenwerking met een buitenlandse collega-organisatie gezelschapstreinen e.d. worden georganiseerd.
De wetstekst volgt hier de richtlijn.
Richtlijn en daarmee de wet maken daardoor niet duidelijk wie beoordeelt of sprake is van dicht bij de grens liggen, gelijksoortige netwerkkenmerken en soortgelijke

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 Buurtpoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluweische Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting 162, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) · Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) · Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) · Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) · NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) · Electriche Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) · Stichting Hondkop, Hilversum (NH) · 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) · RTM, Ouddorp (ZH) · Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) · Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) · Stichting tot Behoud van Mijnelocomotieven SBM, Landgraaf (LI) · Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)

HRN vertegenwoordigt de sector rail in de Stichting Mobile Collectie Nederland MCN, is Partner in Kennis van Railforum en is lid van de Europese koepelorganisatie Federcrail.



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

Statutaire zetel: Wijnand Zeeuwstraat 26, 7462 DE Rijssen - Bankrelatie Rabo 30.60.32.724 - Websites: www.railmusea.nl en www.railmonumenten.nl

exploitatievoorschriften. Ook is niet duidelijk wat het gevolg is van de uitkomst van raadpleging van de NVi. Kan die verbieden, ontraden, adviseren, of hooguit kennismaken? Ten minste in de Toelichting is aandacht hiervoor gewenst, te meer nu het een vereenvoudiging ten aanzien van de huidige werkwijze is. Wij nemen aan dat de wetgever niet beoogt dat de NVi, door het stellen van uitgebreide informatievragen, alsnog belemmeringen opwerpt die de wetgever juist lijkt te willen wegnemen.

4.14 Gebruik van spoorvoertuigen Het is ons niet duidelijk is wat voor nationale voorschriften mogelijk en door EU-regels toegestaan zijn voor de controles bedoeld in lid 5 sub a, nu deze worden beheerst door TSI Exploitatie (4.2.2.5, 4.2.2.7, 4.2.3.3), dat daarmee lid 2 inhoudelijk overbodig maakt. Ruimte voor nationale (veiligheids)voorschriften lijkt hier door de TSI Exploitatie immers niet te zijn.

4.30 Overwegen Buiten het bieden van een grondslag voor uitvoeringsregels bevat het artikel ook kwalitatieve doelstellingen. De gevolgen daarvan zijn niet duidelijk. Dergelijke doelstellingen zijn tegenwoordig met regelmaat een aangrijpingspunt voor een schadeclaim ("Dát het mis ging bewijst dat de overwegbeheerder zijn wettelijke plicht niet na kwam!"). Onduidelijk is ook wie de overweg met de toegestane maximum snelheid mag berijden. Op een onverhard bospad buiten de bebouwde kom (indien een feitelijk voor het openbaar verkeer openstaand) geldt een wettelijk maximum van 80 km/h. Moet dan de overweg geschikt zijn voor een dergelijke snelheid voor het autoverkeer? Onduidelijk is ook op welke wijze de verantwoordelijkheid van de betrokken wegbeheerder wordt aangesproken. Met een niet-passende weginrichting rondom de overweg kan deze grote risico's veroorzaken.

De Toelichting maakt evenmin duidelijk waarin het verschil bestaat met betrekking tot het huidige Besluit bijzondere spoorwegen en waarom dit wordt gemaakt. **Zonder deugdelijke onderbouwing dat dit artikel in deze vorm noodzakelijk is, wijzen wij opname ervan met klem af.**

Wat wordt verwoord geldt in principe voor alle infra van een infrabeheerder, zodat het artikel toch al overbodig is. Tegelijk lijkt het artikel juist geen basis te bieden voor wat wel gewenst is, namelijk zorg dragen voor een redelijk uniforme wijze van uitvoering en aankleding van de overweg voor het wegverkeer (andreaskruisen, schrikhekken, lichten etc.).

5.2, 5.5 Veiligheidskritieke taken De wet geeft niet aan wat wordt verstaan onder veiligheidskritieke taken. Aanwijzen van een "functie waarbij veiligheidskritieke taken worden verricht" scheidt geen duidelijkheid wat dan de veiligheidskritieke taak is. Zolang een functionaris die taak niet uitoefent, valt de functionaris niet onder de bepalingen die op die taak van toepassing zijn.

Naast wat de rechtstreeks werkende TSI Exploitatie nu al regelt, zien wij -de voor spoorwegondernemingen niet relevante taak van treindienstleider buiten beschouwing latend- geen reden meer voor nog aanvullende Nederlandse regels. Een algemene zorgplicht voor vakbekwaamheid en geschiktheid is afdoende, zoals het wetsontwerp ook al beoogt voor tijdelijk gesloten baanvakken.

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 Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluwe Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting 162, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) · Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) · Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) · Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) · NZH Vervoersmuseum, Haarlem (NH) · Electriche Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) · Stichting Hondokop, Hilversum (NH) · 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) · 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, is Partner in Kennis van Railforum en is lid van de Europese koepelorganisatie Fedecrail.



Naast machinisten zullen vrijwel alleen nog treindienstleiders aanwezig zijn. Rangeerders en wagencontroleurs zijn vrijwel niet meer aanwezig. Hun activiteiten zijn vrijwel overal integraal onderdeel van de taak van de machinist geworden. Door het niet meer opnemen van regels voor andere veiligheidskritieke taken bij spoorwegondernemingen kunnen niet alleen relatief omslachtige procedures, zoals examinering en bevoegdheidsbewijs (voorheen bedrijfspas) voor een kleine groep personen wegvallen, maar worden ook de nu al lang lopende discussies over taakinhouden opgelost. De omringende en andere lidstaten kennen geen equivalente bepalingen.

Omdat de noodzaak ervan niet aangetoond is en zij een nationale kop op de verplichtingen uit de spoorwegveiligheidsrichtlijn en TSI Exploitatie, is er alle reden om ze nu te laten vervallen.

5.16 lid 3 Door de andere structuur van de teksten missen wij nu dat bij vrijstelling van het hebben van een veiligheidscertificaat, zoals geregeld artikel 3.4 lid 3, daarmee ook vrijstelling bestaat van de machinstenvergunning en bevoegdheidsbewijs. De werking van deze is immers gekoppeld aan het beschikken over een veiligheidscertificaat.

Deels is dit in de huidige wet opgevangen door een ontheffingverlening, waar voordien sprake was van een "machinist minimale bevoegdheid".

In combinatie met de gebruiksfunctie h, ook toegepast voor een rijksspoorweg, in enkele andere voorziene situaties, is dan een eenduidige afbakening mogelijk: Europese regelgeving (vergunning, veiligheidscertificaat, voertuigen, personeel) geldt in een dergelijke lokale situatie niet voor de lokale situatie, omdat via een overeenkomst met een spoorwegonderneming of de beheerder wordt geborgd dat de lokale activiteit veilig kan plaatsvinden.

Vertrekpunt daarvoor is dan wat volgens de wet al geldt voor die lokale activiteit, gewoonlijk onder de gebruiksfunctie g of h.

Dat de Machinistenrichtlijn nog niet is aangepast aan de bewoordingen van het Vierde Spoorpakket mag niet leiden tot onnodige en complexe regelingen.

6.2 lid 2 Wij missen hier een bepaling die ProRail verplicht tot het faciliteren van aansluitingen met spoorwegen niet onder beheer van ProRail, op een wijze die recht doet aan de in de wetgeving vastgestelde vrijstelling.

Zoals de Toelichting zelf ook al stelt, functioneert deze werkwijze al vele jaren naar tevredenheid. Vanwege de elders te vaak gebleken stellingname dat *iets wat de wet niet expliciet benoemt, dus ook niet kan of mag*, is het gewenst de gehoudenheid tot medewerking van ProRail aan een op redelijke voorwaarden aan te gane overeenkomst voor dergelijk lokaal gebruik uitdrukkelijk te benoemen.

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 Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluwsche Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting I62, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) · Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) · Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) · Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) · NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) · Electricische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) · Stichting Hondokop, Hilversum (NH) · 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) · 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)