

Project Mobiel Erfgoed

Inventarisatie van wet- en regelgeving die van invloed is op het beheer en behoud mobiel erfgoed

Datum

04-12-2006

Status

Concept eindrapport

Projectnummer

1410

Oprichtgever

SC/Minister voor deze ICN

Auteurs

Arjen Kok (projectleider)

Mariska de Wit

Andreas Pennink

Marlies Tuinman

Doorkiesnummer Auteur

020-3054673

020-3054512

E-mail Auteur

Arjen.kok@icn.nl

Mariska.de.wit@icn.nl

Mede auteur(s)

© Instituut Collectie Nederland, 2006.

Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, digitaal of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van het Instituut Collectie Nederland. Het ter inzage geven van het ICN-rapport aan direct belanghebbenden is toegestaan.

Inhoud

Inleiding		4
1	Thema milieu	8
1.1	Inleiding	8
1.2	Sector lucht	9
1.2.1	Geluidsheffing bij landing	9
1.2.2	Geluidsnormen voor het toestel	9
1.2.3	Milieucertificering	10
1.2.4	Geluidscertificering	10
1.3	Sector rail	11
1.3.1	Bodembescherming	11
1.3.2	Emissienormen	11
1.3.3	Geluid	12
1.3.4	Olieverf en creosoot	12
1.4	Sector water	13
1.4.1	Teerhoudende producten	13
1.4.2	Vuilwatertanks	14
1.4.3	Luchtkwaliteit	15
1.4.4	Sloopregeling	16
1.5	Sector weg	17
1.5.1	Uitstoot van fijn stof	17
1.5.2	Stalling	18
1.5.3	Geluidshinder	19
1.5.4	Sloop	20
2	Thema veiligheid	21
2.1	Inleiding	21
2.2	Sector lucht	22
2.2.1	Veiligheid in de historische luchtvaart	22
2.2.2	Technische vluchtingvoering	23
2.2.3	Onderhoudsvereisten	23
2.2.4	Brandveiligheid op de luchthaven	24
2.3	Sector rail	24
2.3.1	Stoomapparatuur	24
2.3.2	Veiligheid op het spoor: ATB.	25
2.3.3	Europees ATB en interoperabiliteit	26
2.3.4	Veiligheid historische trams	26
2.4	Sector water	27
2.4.1	Bewegende delen	27
2.4.2	Stabiliteitseisen	27
2.4.3	Stoomwetgeving	28
2.5	Sector weg	28
2.5.1	Asbest	28
2.5.2	Algemeen periodieke keuring (APK)	29
2.5.3	Dodehoekspiegel	30
2.5.4	Veiligheidsgordels en kinderzitjes	31
2.5.5	Helmplicht	31
3	Thema fiscaal	32
3.1	Inleiding	32
3.2	Sector lucht	33

3.2.1	Accijnzen en BTW	33
3.3	Sector rail	33
3.4	Sector water	33
3.4.1	Rode en witte diesel	33
3.5	Sector weg	34
3.5.1	Fiscale vrijstelling	34
3.5.2	Schorsing	35
4	Thema verzekeringen en aansprakelijkheid	36
4.1	Inleiding	36
4.2	Sector lucht	36
4.2.1	Verzekeringsplichten in de historische luchtvaart	36
4.3	Sector rail	37
4.4	Sector water	37
4.5	Sector weg	38
4.5.1	Auto's	38
4.5.2	Bussen	38
5	Thema marktordening	39
5.1	Inleiding	39
5.2	Sector lucht	39
5.2.1	Bedrijfsmatige uitvoering in de historische luchtvaart	39
5.3	Sector rail	40
5.3.1	Marktordening in het railvervoer	40
5.4	Sector weg	41
5.4.1	Kostendekkend exploiteren	41
6	Overig	44
6.1	Sector lucht	44
6.2	Sector rail	44
6.3	Sector water	44
6.3.1	Status van sleepboten	44
6.3.2	Meetbrief	45
6.3.3	Certificaat van onderzoek	45
6.3.4	Varende woonschepen	46
6.3.5	Klassenbureau's	46
6.4	Sector weg	47
6.4.1	Kentekeneisen	47
7	Potentiële belemmeringen in de toekomst	49
7.1	Sector lucht	49
7.2	Sector rail	49
7.3	Sector water	49
7.3.1	Binnenvaartwet	49
7.3.2	Vaarbelasting	51
7.4	Sector weg	51
7.4.1	Rekeningrijden	51
7.4.2	Tachograaf	52
7.4.3	Licht overdag	52
7.4.4	Licht vrachtwagenbewijs	52

Inleiding

Transport was één van de belangrijkste voorwaarden voor de ontwikkeling van onze moderne samenleving. Bovendien is Nederland van oudsher een 'transportland' en heeft dus een groot aantal historische transportmiddelen. Onze bruine vloot heeft wereldfaam, met het aantal oude auto's steken we zelfs een land als Duitsland naar de kroon, firma's als KLM en Fokker bezorgden ons belangwekkend luchtvaart-erfgoed en ook de railsector heeft voor een indrukwekkende nalatenschap gezorgd. Net als ander cultureel erfgoed verdienen historische vervoermiddelen het om behouden te blijven. Velen zijn zich hiervan bewust. Al decennia lang spannen talloze mensen zich in voor het behoud van dit "mobiel erfgoed"; als privé-eigenaar, in museaal verband of op een andere manier.

Daarbij leeft in brede kring de overtuiging dat mobiel erfgoed ook "mobiel" hoort te blijven.

Een kleine verkenning van de huidige wet- en regelgeving laat echter zien, dat daarbij heel wat in de weg staat. Er is sprake van een toenemende hoeveelheid wetten en regels op het gebied van verkeer, milieu, ruimtelijke ordening, belasting, veiligheid, ARBO en verzekeringsplichten. Daarbij wordt te weinig rekening gehouden met het bijzondere karakter van historische vervoermiddelen. Niet alleen komt zo de authenticiteit van de historische objecten in het gedrang, ook worden behoud en presentatie gecompliceerd en duur.

In 2005 werd door de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) een eerste algemene inventarisatie gepresenteerd van knelpunten bij het behoud en de presentatie van mobiel erfgoed, uitmondend in de notitie "In beweging blijven ...". Het Instituut Collectie Nederland (ICN) heeft nu geïnventariseerd welke knelpunten op het gebied van de hedendaagse wet- en regelgeving de belangrijkste belemmering vormen bij het in werkende staat houden van historische vervoermiddelen.

Het voorliggende rapport is het resultaat van een eerste ruwe inventarisatie van de situaties waarin wet- en regelgeving het behoud van mobiel erfgoed bedreigen. Daarvoor is veldonderzoek verricht bij beheerders van mobiel erfgoed, in nauw overleg met de Stichting Mobiele Collectie Nederland, maar ook middels veldonderzoek bij de verschillende ministeries waar de wet- en regelgeving onder vallen. Ook is een enquêteformulier ingericht op de website van het ICN. Daarmee hebben wij de betrokkenen bij het behoud van mobiel erfgoed de mogelijkheid geboden om zelf aan te geven welke regels zij als belemmerend ervaren. Tegelijkertijd heeft het voor ons gediend als bron van extra informatie en als toetssteen voor het onderzoek. Het onderzoek volgt de onderverdeling van het mobiel erfgoed in de sectoren lucht, rail, water en weg.

Onderstaand vindt u eerst een korte introductie van de verschillende sectoren. Wij hebben daarbij ook de meest in het oog springende resultaten van de enquête verwerkt. Vervolgens hebben wij het geïnventariseerde onderverdeeld in 7 themavelden, al naar gelang het onderwerp van de regels of welk belang zij beschermen. Enige overlap van de verschillende themavelden is daarbij niet te vermijden geweest. Voor elk themaveld wordt -na een korte inleiding- per sector besproken welke wet- en regelgeving een belemmering vormt. De mogelijkheid bestaat nog elke wet of regel een 'label' te geven,

om de aard of de mate van belemmering aan te geven. Het rapport is een eerste en zo compleet mogelijke inventarisatie. Wij kunnen echter niet garanderen uitputtend te zijn geweest.

Sector lucht

Naast de Nederlandse luchtvaartmusea als het Aviodrome en het en het Militaire Luchtvaartmuseum zijn er nog zo'n 35 particuliere organisaties, die zich niet alleen bezighouden met het behoud van de vliegtuigen maar er ook mee vliegen. De meeste daarvan hebben zich verenigd in de Nationale Federatie Historische Luchtvaart, die op haar beurt weer is vertegenwoordigd in de Stichting Mobiele Collectie Nederland. Al met al telt Nederland zo'n 1000 historische luchtvaartobjecten. Zo'n 100 daarvan worden daadwerkelijk nog in de lucht gehouden, voornamelijk door particuliere organisaties. In het nationaal register mobiel erfgoed zijn tot nu toe 47 historische vliegtuigen en enkele helikopters opgenomen. De gemotoriseerde vliegtuigen zijn vrijwel uitsluitend propellervliegtuigen. Het is waarschijnlijk dat op de lange termijn ook straalvliegtuigen als "historisch" bestempeld zullen worden. Veel organisaties hebben (mede) tot doel om belangstellenden een vlucht daadwerkelijk te laten beleven. Met enkele toestellen wordt slechts ter demonstratie gevlogen.

Uit de reacties op de internetenquête uit de sector lucht blijkt dat de sterk verhoogde verzekeringsplichten als het meest belemmerend worden ervaren. Daarnaast geldt ook milieuwetgeving, voornamelijk in de vorm van geluidsnormering, als een knelpunt. De regels werpen de grootste drempels op voor de zwaardere toestellen, maar ook de kleinere vliegtuigen worden niet ontzien.

Sector rail

Er is in Nederland een aanzienlijk aantal mensen dat zich beroepsmatig en vooral als vrijetijdsbesteding bezighoudt met het historisch railvervoer. De meest in het oog springende voorbeelden zijn natuurlijk de museumlijnen waar men regelmatig met historische treinen en trams rijdt, maar ook andere organisaties, zoals het Nederlands Spoorweg Museum houden het verleden levend. Het uitgebreide Nederlandse spoorwegnet omvat zo'n 250 kilometer lokaal spoor (museumlijnen). Daarnaast maakt men naar schatting ook zo'n 100 maal per jaar gebruik van de hoofdspoorweg. Het Nederlands railerfgoed omvat stoom-, diesel- en elektrische treinen en -trams, op normale spoorbreedte en op smalspoor.

De reacties op de internetenquête wijzen uit dat het historisch railvervoer de meeste belemmering ondervindt van de ARBO-wetgeving. Ook de milieuwet vormt een probleem, voornamelijk waar met stoommaterieel wordt gewerkt.

Sector water

Het varende erfgoed bestaat uit een rijkgeschakeerde groep van historische vaartuigen. Een onnoemelijke opsomming, waarbij onder andere gedacht kan worden aan tjalken, bidders en sleepboten, laat zich min of meer opdelen in drie ruime categorieën:

- Pleziervaartuigen

- Varende woonschepen
- 'commerciële' vaartuigen

De verschillende groepen vaartuigen hebben vaak te maken met dezelfde belemmerende wet- en regelgeving, maar de uitwerking, uitleg en gevolgen kunnen per groep enorm verschillen. Een genuanceerde kijk, waarbij zelfs onderscheid binnen de bovengenoemde groepen niet altijd voorkomen kan worden, zal een vereiste zijn om de vinger op de zere plek te leggen. Daar waar nodig zal zoveel mogelijk benoemd worden welke gevolgen voor welke (groep van) vaartuigen een rol van betekenis (kunnen) spelen.

Het varend erfgoed is een enorm gevarieerde en kleurrijke sector. Naast gerenommeerde musea, als de beide grote scheepvaartmusea en het Havenmuseum, is er de FONV, Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen, waarbij 13 behoudsorganisaties zijn aangesloten. De meeste historische boten zijn in particulier bezit. Het veld bestaat voornamelijk uit liefhebbers en hobbyisten die zich inzetten voor het behoud van het varend erfgoed.

Uit de enquête blijkt dat milieuvorschriften als meest bedreigend worden ervaren, maar dat de huidige veiligheidsvoorschriften ook voor steeds meer problemen zorgen. Een veel gehoorde klacht is het ontbreken van enige facilitaire voorzieningen van de overheid. Een vergelijking met de zorg voor onroerende goederen op grond van de monumentenwet ondersteunt deze stelling.

Door het korte bestek van dit project en de omvang van de sector water is het onderzoek niet op alle punten volledig uitgewerkt. Wellicht dat hier nog mogelijkheden liggen voor een eventueel vervolgonderzoek.

Sector weg

Onder de sector weg valt eveneens een enorme verscheidenheid aan voertuigen. Auto's, vrachtwagens, tractoren, bussen, motoren, militaire voertuigen, fietsen en koetsen, maken deze tak tot de meeste diverse sector. De cijfers liegen er dan ook niet om. De FEHAC, een Nederlandse overkoepelende belangenorganisatie voor historische wegvoertuigen, vertegenwoordigt 200 clubs.¹ Bij deze verschillende clubs zijn 65.000-70.000 personen aangesloten. De meeste historische wegvoertuigen zijn in particulier bezit. Daarnaast zijn er enkele belangrijke musea, zoals de Louwman Collection / Nederlands Automobielmuseum en het DAF-museum.

De fiets is typisch en karakteristiek voor het Nederlandse straatbeeld. De omafiets heeft in een nieuw jasje een ware comeback gemaakt en bepaalt nog steeds het huidige stadsbeeld. De Citroen DS en de Volvo Amazon zijn andere voorbeelden van klassiekers die nog veel op de Nederlandse wegen zijn te vinden.

Daarentegen is bijvoorbeeld de Solex bijna geheel uit het straatbeeld verdwenen. Toch zijn er in Nederland nog veel mensen die een Solex koesteren. Ze hebben zich verenigd in clubs met een eigen orgaan en van tijd tot tijd trekken zij er – met bijpassende leren jas en pothelm- op uit om ritjes te

¹ Federatie Historische Automobiel en Motorfietsclub (FEHAC)

maken. Dit is niet alleen een leuke en sociale gebeurtenis maar ook erg belangrijk voor het in stand houden van een wezenlijk deel van ons nationale erfgoed.²

Helaas is niet alle regelgeving en zijn niet alle voertuigen aan bod gekomen. De vele specifieke regels die historische landbouwvoertuigen en militaire voertuigen bedreigen zijn buiten beschouwing gebleven. Koetsen en fietsen ondervinden daarentegen weinig hinder van huidige wet- en regelgeving en zijn om die reden buiten het bestek van dit project gevallen.

² Kees Volkers in Erfgoed dat beweegt! Waardering van de mobiele collectie in Nederland, 2006

1 Thema milieu

1.1 Inleiding

De Wet milieubeheer (Wm) is de juridische gereedschapskist voor milieubescherming. De Wet milieubeheer geeft algemene regels voor uiteenlopende onderwerpen, van stoffen en afvalstoffen tot handhaving, openbaarheid van milieugegevens en beroepsmogelijkheden. De Wet milieubeheer is op 1 maart 1993 van kracht geworden. Het is een zogenaamde kader- of raamwet: het bevat de algemene regels voor het milieubeheer. Meer specifieke regels worden uitgewerkt in besluiten (algemene maatregelen van bestuur, AMvB's) en ministeriële regelingen.

De 'inrichting' is het centrale begrip in de Wet milieubeheer. De Wet schrijft voor dat "inrichtingen" over een milieuvergunning moeten beschikken. De definitie van inrichting wordt ruim uitgelegd. Zelfs een hobby die je gewoon thuis op enige schaal uitoefent kan onder het begrip 'inrichting' vallen. Een belangrijke vraag daarbij is of de activiteit op winst gericht is. Maar ook zonder winstoogmerk kan het voor de wet een inrichting zijn. Dat kan bijvoorbeeld als de hobby zo'n omvang heeft, dat het op een bedrijf lijkt. De gemeente kan het beste uitsluitsel geven. In alle sectoren wordt men dus geconfronteerd met de eisen die de miliewet middels deze vergunningsplicht stelt aan "inrichtingen": de stalling, de hangar, het spoorwegemplacement, het dok, etc.

Om de regels voor betrokkenen inzichtelijker te maken en meer op de praktijk toe te snijden zijn zogenaamde "8.40 AMvB's" uitgevaardigd, waarin de regels voor verschillende categorieën van inrichtingen worden neergelegd. Naast deze besluiten zijn er ook nog "Nederlandse Richtlijnen", zoals de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming en de Nederlandse Emissierichtlijn. Deze Richtlijnen zijn geen bindende rechtsregels, maar een convenant van VROM, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het bedrijfsleven. Ze hebben tot doel het vergunningenbeleid van de gemeentes meer op elkaar af te stemmen en voor de betrokkenen inzichtelijker te maken. Het bevoegd gezag mag van de richtlijn afwijken, maar moet dan wel duidelijk motiveren waarom.

Een andere bron van miliewetgeving die voor alle sectoren relevant is, zijn de luchtkwaliteitsnormen. Onder Europese druk en aanvoering wordt de vervuiling van de lucht met onder andere fijn stof ("PM 10") teruggebracht. De Europese normen vinden hun weg naar Nederland onder andere via de Wet milieubeheer en het Besluit Luchtkwaliteit. Deze regels leggen een maximale toegestane vervuiling van de buitenlucht vast. Dit is een resultaatverplichting, die overheden opdraagt de totale luchtvervuiling in een bepaald gebied onder een bepaald niveau te brengen. Hoe zij dat doen mogen ze zelf beslissen. De luchtkwaliteitsregels stellen dan ook geen normen voor individuele bronnen van vervuiling. In plaats daarvan moeten de fijnstofnormen bijvoorbeeld worden meegewogen bij het verlenen van milieuvergunningen. Op die manier raakt het aan het werkterrein van het mobiel erfgoed. Om de inspanningen om de doelstellingen te halen te harmoniseren hebben het Rijk, de Provincies en de

Gemeentes de Nederlandse Richtlijnen opgesteld, onder andere voor lucht en bodemvervuiling. Dit zijn niet-bindende regels, die echter steeds meer gezag krijgt. In de richtlijnen zijn wel normen te vinden voor individuele bronnen. Wil men dus weten of een inrichting of voertuig te veel uitstoot, zal men naar deze richtlijn moeten kijken. Bij het aanvragen van een milieuvergunning zal men moeten kunnen aantonen hoeveel uitstoot van geluid, geur, enz. er plaats heeft. Hiervoor dient men zelf de vereiste metingen te laten verrichten door een daartoe gekwalificeerd bedrijf, wat een kostbare aangelegenheid kan zijn.

1.2 Sector lucht

De hangar of bedrijfsruimte waar men in de historische luchtvaart in werkt zal doorgaans worden aangemerkt als 'inrichting' in de zin van de Wet milieubeheer, waar in zekere mate geluidsoverlast en andere vervuiling wordt geproduceerd. Vaak zal er dus een milieuvergunning moeten worden aangevraagd. Mogelijkerwijs vallen de grotere, museale of toeristische organisaties onder het *Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer*. In het laatste geval zal men gebonden zijn aan de regels die in dat besluit zijn neergelegd. In elk geval zal de inrichting zich niet vaak in een woongebied bevinden, waar veel "geluidsgevoelige" gebouwen staan, wat de regeldruk verlicht.

1.2.1 Geluidsheffing bij landing

Omdat oude propellervliegtuigen veel lawaai produceren overschrijden zij vaak de hedendaagse geluidsnormen (er vliegt momenteel slechts een enkel historisch *straat*vliegtuig). Op grond van artikel 77 luchtvaartwet wordt op alle Nederlandse vliegvelden een "geluidsheffing burgerluchtvaart" geheven. De vliegvelden stellen het bedrag vast op basis van de criteria die zijn neergelegd in de wet en innen het bedrag namens de minister. Vanwege de **lawaaige** motoren van de oude vliegtuigen is het havengeld hoog voor deze toestellen. Als men vliegt onder de regeling historische luchtvaart mag men de havengelden wel in de vluchtprijs doorberekenen zonder daardoor als 'commercieel' te worden aangemerkt. Daardoor wordt het maken van een vlucht met een historisch vliegtuig voor belangstellenden natuurlijk wel onaantrekkelijker.

- Luchtvaartwet

1.2.2 Geluidsnormen voor het toestel

De belangrijkste internationale geluidsnormen voor vliegtuigen vloeien voort uit het ICAO verdrag, ANNEX 16 (aircraft noise). Dit verdrag is ook overgenomen in de Europese wetgeving, onder andere in verordening 92/14/EEG en 80/51. Het ICAO verdrag legt alleen de normen neer voor civiele subsonische straalvliegtuigen. Omdat er op dit moment vrijwel niet met historische straalvliegtuigen wordt gevlogen zijn deze regel op dit moment dus niet bedreigend voor de historische luchtvaart. Bovendien zijn ze nauwelijks van belang omdat veel historische vliegtuigen op grond van hun bouwjaar zijn uitgezonderd

van deze eisen. Er zijn dus geen belemmerende Europese of internationale geluidsproductienormen voor historische propellervliegtuigen.

Naast de internationale en Europese geluidhindernormen voor luchthavens bestaat er in de Nederlandse wetgeving nog het zogenaamde "zoneringsbeleid" rond luchthavens. Deze normen zijn opgesteld om de totale geluidsproductie in de directe omgeving van vliegvelden aan banden te leggen. Het zoneringsbeleid dient vooral ter bescherming van "geluidsgevoelige" gebouwen (scholen, ziekenhuizen e.d.) en bovendien zijn enkele kleinere vliegvelden voorlopig uitgezonderd. De belemmerende werking van deze regels is dus afhankelijk van de aanwezigheid van geluidsgevoelige gebouwen en woonwijken in de omgeving. Toch lopen ook de vliegvelden op 'het platteland' tegen de regels aan.

- ICAO Verdrag van Chicago betreffende de burgerluchtvaart
- Nationaal zoneringsbeleid geluid

1.2.3 Milieucertificering

De milieucertificering voor de Europese luchtvaart vloeit voort uit EG verordening 1592/2002. Deze verordening is de basisverordening voor de Europese luchtvaart en regelt nog vele andere zaken. (zie het hoofdstuk over 'veiligheid' voor nadere uitleg over deze verordening). De basisverordening legt onder andere 'essentiële vereisten' neer met betrekking tot milieucertificering en technische vereisten. De verordening ondervangt ook de eisen die zijn neergelegd in het verdrag van Chicago (Annex 16, Vol. I) en de regels van de Joint Aviation Authorities (JAA). De regels gelden niet voor vliegtuigen die voldoen aan de definitie van historische luchtvaart zoals die in de basisverordening is vastgelegd en waarmee niet-commercieel wordt gevlogen.

1.2.4 Geluidscertificering

Voor elk type toestel dat in het Nederlandse luchtruim wordt toegelaten moet een geluidscertificaat worden afgegeven. Dit certificaat specificeert hoeveel geluid een toestel van een bepaald type hoort te produceren. Eenmaal opgesteld kan het certificaat in principe worden gebruikt voor alle exemplaren van dat type. Wil men echter voor het eerst het luchtruim betreden met een toestel waarvoor nog niet eerder een certificaat is afgegeven, dan zal eerst een certificaat voor het type moeten worden opgesteld. Dit vergt uitvoerige en kostbare geluidsmetingen. De historische luchtvaart loopt tegen deze kostenpost aan als men een oud vliegtuig heeft gerestaureerd, dat geen geluidscertificaat heeft. Omdat het streven binnen de sector natuurlijk is om een grote variatie aan toestellen in de lucht te krijgen, zal dit probleem zich blijven voordoen.

- Wet luchtvaart

1.3 Sector rail

In de eerste plaats wordt het historisch railvervoer natuurlijk geconfronteerd met de eisen die worden gesteld aan de inrichting: het bedrijfsterrein of spoorwegemplacement. Daarbij zal men de omgeving moeten beschermen tegen de uitstoot van rook, geur en lawaai en het lekken van vloeistoffen. Bij het historisch railvervoer zal vaak het opstoken van de locomotief, dat enkele uren in beslag neemt, voor geur en rookontwikkeling zorgen. Er moet echter worden opgemerkt dat andere regels gaan gelden op het moment dat men met een trein gaat rijden: op dat moment verlaat men immers de 'inrichting'.

1.3.1 Bodembescherming

Het werken met historisch railmateriaal kan risico's op bodemvervuiling met zich mee brengen. Olieën en andere chemicaliën kunnen in de grond lekken. De spoorwegemplacementen hebben op grond van de Wet milieubeheer de plicht een "verwaarloosbaar bodemrisico" te bewerkstelligen. Wat betreft de bodembescherming kunnen sommige spoorwegemplacementen wellicht vallen onder de 8.40 AmvB "horeca-, sport- en recreatieinrichtingen milieubeheer". Deze is van toepassing op "voorzieningen voor dagrecreatie voor ten hoogste 500.000 bezoekers per jaar". Het gaat het bestek van deze inventarisatie te buiten om de feitelijke omstandigheden in de verschillende werkplaatsen naast het Besluit (91 pagina's) te leggen. Voor emplacementen die niet onder een dergelijke AMvB vallen kan men zich richten tot de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) Waarschijnlijk de meest belemmerende regel uit deze richtlijn is de plicht tot het hebben van een vloeistofdichte vloer in een emplacement waar men een stoomtram of trein werkt. Rode draad door het bodembeschermingsbeleid blijft dus dat men een 'verwaarloosbaar' bodemrisico moet realiseren.

- Wet milieubeheer
- "8.40 AMvB's"
- Nederlandse Richtlijn Bodembescherming

1.3.2 Emissienormen

In het onderzoek zijn geen rechtsregels gevonden die zich specifiek en direct richten op de uitstoot van stoomlocomotieven. Er vindt geen "verontreinigende handeling" plaats in de zin van Wet inzake Luchtverontreiniging. De vervuiling vloeit namelijk voort uit het *normale gebruik* van het toestel en wordt verricht in een inrichting waarvoor een vergunning krachtens de Wet milieubeheer vereist is. In 2004 zijn er in EU-verband regels neergelegd voor de uitstoot van motoren die niet in het wegverkeer worden gebruikt. Deze hebben echter alleen toepassing op motoren die pas geleden in de handel zijn gebracht of in de toekomst. Overigens is het zeer onwaarschijnlijk dat er tegen de uitstoot iets te doen is (in de vorm van een filter) zonder de authenticiteit van het object aan te tasten.

Er zijn wel regels die het (in de toekomst) wellicht moeilijker maken te rijden met stoomtreinen en trams. De Europese luchtkwaliteitsregels kunnen ook een belemmering gaan vormen voor het historisch railvervoer. Zoals gezegd zullen (Europese) luchtkwaliteitsnormen steeds vaker een rol gaan spelen bij

het afgeven van vergunningen. Net als bij het bodembeleid is voor het emissiebeleid een Nederlandse Emissie Richtlijn opgesteld. Het gaat het bestek van deze inventarisatie te buiten om in detail te treden over de vele technische regels die uit dat document voortvloeien en die toe te passen op historische railvoertuigen. Wel kan naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State in de “zaak Haaksbergen” gesteld worden dat met het gebruik van de juiste brandstoffen (kolen met een laag zwavelgehalte; schoon en droog hout) men aardig “schoon” kan rijden.

- Richtlijn 2004/26/EG maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines
- Eu- dochterrichtlijn 1999/30/EG grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht VROM
- Richtlijn 1996/61 EG inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (IPPC) VROM
- Nederlandse Emissie Richtlijn

1.3.3 Geluid

Zoals gezegd maakt het voor het regime uit of de trein rijdt of zich bevindt op het emplacement. In het laatste geval gelden de regels uit de milieuvergunning op basis van de Wet milieubeheer. Wat betreft de geluidsproductie buiten de inrichting geldt de Wet Geluidhinder, in het bijzonder artikelen 105, 106 en 129. Deze artikelen zijn nader uitgewerkt in het Besluit Geluidhinder Spoorwegen. Dit besluit strekt vooral tot bescherming van geluidsgevoelige gebouwen zoals scholen, ziekenhuizen en woonwagencentra. De regels zijn alleen van toepassing op spoorwegen die zijn aangegeven op een bij dit besluit behorende kaart die ter inzage ligt op het ministerie. Waarschijnlijk levert dit niet al te veel problemen op, en het is vooral afhankelijk van de plaatselijke situatie of dit belemmerend is voor het historisch railvervoer. Eind 2005 zijn in het kader van het Europese streven naar onderlinge aanpassing van de spoorwegsystemen regels van kracht geworden over de geluidsproductie van spoorvoertuigen. Deze zullen echter geen problemen opleveren voor het historisch railvervoer, aangezien deze regels een uitzonderingscategorie bevatten voor historisch/museaal railvervoer.

- | | | |
|-----------------------------------|------|---|
| • Wet Geluidhinder | VROM | - |
| • Besluit Geluidhinder Spoorwegen | VROM | |

1.3.4 Olieverf en creosoot

Het historisch railvervoer, maar ook het erfgoed in het algemeen wordt geconfronteerd met het verbod op de productie en het gebruik van bepaalde soorten verf. In de olieverf die wordt gebruikt in het historisch railvervoer wordt vaak cadmium als pigment gebruikt. Verf op waterbasis biedt de historische

objecten onvoldoende bescherming. Daarmee is dus niet of nauwelijks te werken. Ook bij onderhoud en restauratie van onroerend erfgoed is dit verbod een probleem. Het is kunstschilders echter nog wel toegestaan de verf te gebruiken.

Naast de verf zijn er problemen rond het gebruik van de stof creosoot. Deze stof wordt gebruikt om houten bielsen te impregneren, zodat deze langer mee gaan. Gebruik van andere middelen is minder effectief en leidt er dus toe dat de bielsen vaker vervangen moeten worden, wat een extra kostenpost betekent. De Europese regels omtrent creosoot zijn onlangs aangescherpt, omdat studies uitwezen dat het kankerverwekkende effect van deze stof onderschat was. Daar bovenop heeft de Nederlandse wetgever de normen rond creosoten verder aangescherpt (strenger dan de EU norm). Bedrijven mogen geen gecreosoteerd hout meer toepassen dat in contact kan komen met het grondwater. Omdat regenwater langs de dwarsliggers spoelt, bestaat de kans dat de schadelijke stoffen in het grondwater terechtkomen. Bodemonderzoek heeft echter uitgewezen dat creosoten zoals die op de dwarsliggers worden gebruikt slechts in zeer beperkte mate in de bodem terechtkomen.

- [Http://europa.eu/scadplus/leg/nl/lvb/l21271.htm](http://europa.eu/scadplus/leg/nl/lvb/l21271.htm): een veelheid aan richtlijnen voor allerlei chemische stoffen
- Wet milieugevaarlijke stoffen
- Cadmiumbesluit Wms 1999 of gewoon Cadmiumbesluit)
- Richtlijn 91/338/EEG Cadmiumrichtlijn
- CMT Richtlijn 94/60/EG Creosoot, gechloreerde oplosmiddelen en kankerverwekkende, mutagene en teratogene stoffen en preparaten –
- Besluit PAK-houdende coatings en producten Wms 2003.

1.4 Sector water

De meeste werkzaamheden op of rond het schip zijn van dien aard dat zij niet onder het begrip 'inrichting' van de Wet milieubeheer vallen. Kleinschalige, hobbymatige activiteiten zijn immers in beginsel uitgezonderd van de vergunningplicht. Werven, jachthavens en andere inrichtingen, die qua omvang, regelmaat en duur met bedrijfsmatige activiteiten gelijk gesteld kunnen worden, moeten voldoen aan de eisen uit de milieuvergunning of uit de toepasselijke 8.40 AMvB.³ Op grond van de Wet milieubeheer kan een milieuvergunning worden geweigerd in het belang van de bescherming van het milieu.⁴

1.4.1 Teerhoudende producten

Teer is een uitstekend conserveringsmiddel voor het onderwaterschip. Het gebruik van teer is echter belastend voor het milieu. PAK's, polycyclische aromatische koolwaterstoffen, zijn in dit geval de

³ Bijvoorbeeld het Jachthavenbesluit

boosdoener. Het polycyclische karakter maakt dat ze in de natuur niet afbreken. Ze blijven op de bodem van de rivier liggen en vormen zo een voortdurende bedreiging van het watermilieu. In steenkolenteer is bezo(a)preen een dergelijke aromatische vervuiler, die bovendien kankerverwekkend is. Datzelfde geldt voor phenol, dat ook in teer zit. De teer slijt van het schip af en komt zo in flarden in het water terecht. Er zijn verschillende teerhoudende producten met eigen karakteristieken. Op dit moment bestaat er een verbod op koolteer en houtteer (voornamelijk pine tar). Voor koolteer zijn er al enkele alternatieven op de markt, maar die voldoen tot op heden niet. Sinds 1 september is het gebruik van houtteer verboden op grond van richtlijn 98/8/EG⁵. Er bestaat nog geen alternatief voor houtteer. Het verzet tegen het verbod komt tot nu toe voornamelijk uit de Scandinavische landen.

- Artikel 3 Besluit Pak-houdende coatings en producten (2003)
- Artikel 24 van de Wet milieugevaarlijke stoffen (Wms) (2003)
- Richtlijn 98/8/EG (Biociden)
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) is niet van toepassing op grond van artikel 71 lid 4 Wms
- Besluit implementatie EG-verbodsrichtlijn Wms 1998
- Richtlijn 2001/90 betreffende creosoot
- REACH, voorstel inzake de invoering van een nieuw regelgevingkader voor chemische producten

1.4.2 Vuilwatertanks

Vanaf 1 januari 2009 is het verboden om vuilwater overboord te pompen. Nieuwe schepen dienen reeds vanaf januari 2006 verplicht voorzien te zijn van een systeem om vuilwater te verzamelen, bijvoorbeeld een vuilwatertank. Alle bestaande schepen hebben tot 1 januari 2009 de tijd om deze voorziening te plaatsen.

Het inbouwen van vuilwatertanks zal het authentieke karakter van oudere schepen kunnen aantasten en scheepsbouwkundige problemen kunnen opleveren. In het ontwerp-besluit lozing afvalwater huishoudens is de definitie uit de Wet Pleziervaartuigen gehanteerd, zodat schepen van voor 1950 buiten schot blijven.

Kleinere pleziervaartuigen kunnen hun afval in de meeste jachthavens van Nederland lozen. Grotere schepen, langer dan 10 meter, kunnen niet alle jachthavens in. De kans op schade is te groot bij weinig manoeuvreerruimte. De grotere boten zijn dan "veroordeeld" tot de plekken, waar de beroepsvaart haar afval kan lozen. Het grootste nadeel is niet eens dat deze plekken schaars gezaaid zijn, maar dat de houder van de voorziening vergunningplichtig is, waardoor de schipper veel meer geld zal moeten betalen. Dit probleem geldt nu al voor de afgifte van bilgewater en andere afvalstoffen.

⁴ Onder de bescherming van het milieu wordt in ieder geval verstaan: de verbetering van het milieu, een doelmatige verwijdering van afvalstoffen, het zuinige gebruik van energie en grondstoffen, beperking van het verkeer van en naar de inrichting. (ARBO- en Milieudienst Rijksuniversiteit Groningen)

⁵ Bron: European Maritime Heritage (www.european-maritime-heritage.org)

"In uitvoeringsbesluit artikel 1, derde lid, Wet verontreiniging oppervlaktewateren wordt op het verbod op het lozen van "afvalstoffen" het lozen van huishoudelijk afvalwater vanaf vaartuigen uitgezonderd. Dus vaartuigen mogen huishoudelijk afvalwater op het oppervlaktewater lozen. In het ontwerp-besluit lozing afvalwater huishoudens (Stc 2005, 17) wordt m.i.v. 1 januari 2009 de bestaande uitzondering van het verbod (Wvo) op het lozen van toiletwater afkomstig van pleziervaartuigen ingetrokken. Voor andere vaartuigen mag op grond van de huidige stand van zaken ook na deze datum het huishoudelijk afvalwater op het oppervlaktewater worden geloosd.

- Wet milieubeheer
- Artikel 14 (ontwerp) Besluit lozing afvalwaterhuishoudens
- Artikel 1 lid 3 Uitvoeringsbesluit Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- Bijlage B hoofdstuk 2, artikel 2.2.1 Besluit Jachthavens (2005)
- Scheepsafvalstoffenverdrag (nog niet van kracht)

1.4.3 Luchtkwaliteit

De uitstootnormen voor scheepsdieselmotoren zullen in de toekomst in snel tempo verlaagd worden (Centrale Commissie Rijnvaart). Het Europese Parlement vindt dat er nog dit jaar voorstellen moeten komen om brandstof met een laag zwavelgehalte aan de binnenvaart verplicht te stellen. De huidige normen gelden alleen voor nieuwe schepen, zodat de uitstootnormen op dit moment geen bedreiging voor historische schepen vormen.

Tijdens het debat over het Naiades, het steunplan voor de binnenvaart, heeft Eurocommissaris Jacques Barrot van Transport beloofd, dat hij nog dit jaar komt met een voorstel voor verplichte verlaging van het zwavelgehalte voor brandstof voor binnenschepen, zodat deze vervoerstak minstens even schoon wordt als het wegvervoer. Verder zei hij over enkele weken met een voorstel te komen voor de benoeming van een coördinator voor de Europese binnenvaart.⁶

Er bestaat nu al een stimuleringsregeling voor de aanschaf van schonere motoren, de zogenaamde VERS-regeling. Er gaat een stimuleringsregeling komen voor het achteraf inbouwen van roetfilters.

Tijdens een overleg van MKB-Nederland en het Kantoor Binnenvaart met ambtenaren van het ministerie van VROM is op de vraag van Kantoor Binnenvaart bevestigd dat de VERS-regeling wordt verlengd. Dus ook in 2007 is het mogelijk voor het plaatsen van CCR-2 motoren of de installatie van retrofitapparatuur voor emissiereductie, subsidie aan te vragen⁷.

Op 17 juni j.l. heeft het kabinet besloten om in de periode tot 2010 300 miljoen euro beschikbaar te stellen voor maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het maatregelenpakket vormt een aanvulling op de reeds eerder besloten maatregelen uit onder meer de Nota Verkeersemisies, zoals de subsidieregeling

⁶ http://www.schuttevaer.nl/4862_EU-beloften_voor_binnenvaart.lynx (27 oktober 2006)

⁷ http://informatie.binnenvaart.nl/artikel_home.php?info_id=474

voor roetfilters die op 1 juni 2005 van kracht is geworden. Het gaat onder andere om de volgende extra maatregel:

- een subsidieregeling voor het achteraf inbouwen van roetfilters in bestaande vrachtauto's, bestelauto's, personenauto's, diesellocomotieven, binnenvaartschepen en mobiele machines⁸.

- Besluit luchtkwaliteit 2005
- Kaderrichtlijn luchtkwaliteit 96/62/EG (deze richtlijn geeft de grondbeginselen van het Europese luchtbeleid, vier dochterlijnen geven uitvoering aan de kaderrichtlijn)
- Richtlijn 2004/26/EG (wijzigt richtlijn 97/68/EG) emissie-eisen fase II voor de binnenvaart
- Convention on long-range transboundary air pollution 1979
- Nec-richtlijn 2001/81/EG; de Europese 'Richtlijn inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen'
- NeR Nederlandse emissie richtlijn Lucht
- VERS regeling; subsidie regeling VROM, zie ook Senter Novem
- Annex IV MARPOL verdrag is een internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen. MARPOL staat voor 'MARine POLution' (zeevervuiling). Het verdrag is door de IMO (de scheepvaartorganisatie van de Verenigde Naties) opgesteld en in 1973 van kracht geworden.
- Besluit zwavelgehalte brandstoffen 1974. Stelt eisen voor het zwavelgehalte van alle brandstoffen, dus ook voor schepen
- NAIADES; actieprogramma gericht op de bevordering van de scheepvaart
- Dossier NMP4; nationaal milieubeleidsplan 4 is een beleidsnota uit 2001, waarin de overheid haar toekomstig beleid schetst
- Besluit uitvoering luchtkwaliteit 2001

1.4.4 Sloopregeling

Schepen die uit de beroepsvaart komen, moeten om de Europese slooppremie te kunnen incasseren, daadwerkelijk worden gesloopt. Voor wie een dergelijk schip, indien het waarde heeft als Varend Monument, wil kopen is zo'n schip onbetaalbaar, de zgn. 'oud-voor-nieuw- regeling'. De maatregel wordt op dit moment niet als heel belemmerend ervaren. Het is natuurlijk wel zonde dat een schip dat uit de commerciële vaart wordt gehaald, in beginsel gesloopt moet worden.

- Wet capaciteit beheersing binnenvaartvloot (2001)
- Artikel 3 lid 2 Verordening 718/1999/EG betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot
- Verordening (EG) Nr. 336/2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 805/1999 tot vaststelling van een aantal bepalingen ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 718/1999 van de

⁸ Nota mobiliteit; het nationale verkeers- en vervoersplan tot 2020

Raad betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot, met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren

1.5 Sector weg

1.5.1 Uitstoot van fijn stof

Fijn stof wordt gezien als een van de meest schadelijke stoffen van luchtverontreiniging. Nederland haalt de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxiden op dit moment niet. Het kabinet wil om de uitstoot te verminderen onder andere het gebruik van roetfilters en biobrandstoffen stimuleren.

Het milieubelastende karakter van vooral de op diesel lopende klassiekers is een punt van zorg voor de eigenaren en liefhebbers van historische voertuigen. De uitstoot van fijn stof door oudere diesels staat de laatste tijd dan ook volop in de schijnwerper.

Roetfilters

De overheid heeft een stimuleringsregeling voor roetfilters in het leven geroepen. Helaas is montage van een roetfilter onder oudere dieselauto's geen oplossing omdat die later gemonteerde filters niet heet genoeg worden om het roet erin te verbranden. De huidige eisen werken niet met terugwerkende kracht, zodat deze belemmering totnogtoe meevalt.

Loodhoudende benzine en Biobrandstoffen

In 1952 werd lood voor het eerst toegevoegd aan benzine. De toevoeging van lood in benzine heeft twee functies; het is een anti-klop middel en een smeermiddel voor de motor. Vooral deze laatste functie maakt lood zo aantrekkelijk voor het gebruik voor klassieke voertuigen.

Sinds 2000 bestaat er een verbod op loodhoudende benzine. Het verbod is gestoeld op Richtlijn 98/70/EG. In 1999 werd de Richtlijn omgezet in het Besluit Kwaliteitseisen Brandstoffen Wegverkeer.

Er bestaan enkele alternatieven en er zijn andere oplossingen bedacht voor het gebruik van lood voor historische voertuigen. Een alternatief voor lood is bijvoorbeeld de gewone Eurobenzine met een toevoeging uit een flesje: Millennium 2000. Daarnaast zijn er ook nog andere additieven op de markt. In Engeland werkt men inmiddels aan een netwerk van pompen die loodhoudende benzine voor klassiekers in het assortiment houden. De ervaringen hier zijn echter niet zodanig dat de FEHAC, belangenbehartiger van het historische wegvervoer, ook in Nederland aan een dergelijk netwerk denkt. De FEHAC bekijkt of de elders opgestelde lijst van aanbevolen additieven ook voor Nederland waardevol is.

Door de regering wordt naast het verbod van lood, het gebruik van biobrandstoffen meer en meer gestimuleerd (zie het belastingplan 2006). Biobrandstoffen worden tot op heden slechts als toevoeging gebruikt. Het gebruik van biobrandstoffen is op deze manier niet slecht voor historische voertuigen. Biobrandstoffen bevatten meer vetten en dat is om dezelfde reden als de toevoeging van lood goed voor historische voertuigen. Op het moment dat biobrandstoffen puur geleverd gaan worden, kan dit wel

problemen opleveren. Dit is voorlopig nog niet aan de orde, maar de ontwikkelingen op dit gebied worden door het veld op de voet gevolgd.

Milieuwetgeving:

- Besluit luchtkwaliteit 2005; het besluit bevat luchtkwaliteitsnormen voor onder meer zwaveldioxide, lood, stikstofdioxide en stikstofoxide
- Wet milieubeheer
- Wet inzake de luchtverontreiniging (1970)
- Besluit kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer (1999)
- NeR Nederlandse emissie richtlijn lucht
- Nota mobiliteit, het nationale verkeers- en vervoersplan van Verkeer en Waterstaat tot 2020.
- Besluit uitvoering luchtkwaliteit (2001)
- Dossier NMP 4; nationaal milieubeleidsplan 4 is een beleidsnota uit 2001, waarin de overheid haar toekomstige beleid schetst
- Convention on long-range transboundary air pollution (1979)
- Nec-richtlijn 2001/81/EG; Europese richtlijn inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen
- Kaderrichtlijn luchtkwaliteit 96/62/EG
- Richtlijn 1999/30/EG betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht; zie ook de Europese norm EN12341 en de Meetregeling Luchtkwaliteit
- Richtlijn 2004/107/EG betreffende arseen, cadmium, kwik, nikkel en polycyclische aromatische koolwaterstoffen in de lucht
- Richtlijn 98/70/EG (Kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer)
- Richtlijn 2003/30/EG (Richtlijn Biobrandstoffen)

Fiscale wetgeving:

- Wijziging uitvoeringsregeling belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (stimuleringsregeling voor roetfilters)
- Artikel 9b Wet op de belastingen van personenauto's en motorrijwielen (1992)
- Belasting plan 2005 en 2006

1.5.2 Stalling

Bodemverontreiniging in de stalling

Een schuur vol met voertuigen kan bodemverontreiniging tot gevolg hebben. Oudere voertuigen hebben pakkingen, die niet helemaal sluitend zijn en daardoor nog wel eens wat olie lekken. Deze lekkende olie kan de bodem vervuilen. Nu wordt dit probleem vaak ondervangen met lekbakken, maar de wet stelt

vloeistofdichte vloeren verplicht in verschillende 8.40 AMvB's. Het Besluit Inrichtingen voor Motorvoertuigen milieubeheer en het Jachthavenbesluit zijn relevante voorbeelden van een dergelijke AMvB's.

Moderne pakkingen kunnen het lekken voorkomen, maar deze pakkingen passen niet op historische voertuigen. Goed passende pakkingen zouden eventueel wel geproduceerd kunnen worden, maar dat is op dit moment nog te duur. Te weinig afzet tegenover te grote productiekosten.

De overheid zou met een stimuleringsregeling dit probleem vrij simpel kunnen verhelpen. Een subsidie zou het mogelijk maken de juiste pakkingen te produceren, die kunnen worden gedistribueerd. De clubs en verenigingen kunnen deze pakkingen dan vrij eenvoudig aanpassen op de verschillende types historische voertuigen.

Stalling een fysiek probleem

Stalling van historische voertuigen kan tevens een fysiek probleem opleveren. Liefhebbers van klassieke wegvoertuigen hebben vaak meer dan één voertuig in het bezit. Het blijkt niet altijd even gemakkelijk een juiste vergunning te verkrijgen voor de stalling van meerdere voertuigen. De vergunningsplicht is gestoeld op de wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), het betreft hier de zogenoemde stalling- en sleutelproblematiek. Dit geldt in het bijzonder voor de grotere voertuigen. Stalling van historische wegvoertuigen is daarbij heel prijzig. Een betaalbare stalling is een groot goed. Vanuit het veld wordt gesuggereerd dat de dienst domeinen voor grote stichtingen wellicht stallingen kan aanbieden als antikraakwacht. Op de Utrechtse heuvelrug zijn bijvoorbeeld enkele verlaten militaire gebouwen. De daarbij behorende opslagloodsen zouden perfect als stalling kunnen dienen.

- Artikel 8.40 Wet milieubeheer
- Nederlandse Richtlijn Bodembescherming Bedrijfsmatige activiteiten (NRB). De NRB is van toepassing op potentieel bodembedreigende activiteiten in inrichtingen als bedoeld in de Wet milieubeheer.
- Het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer 2000 (voorbeeld van een 8.40 AMvB)
- Besluit inspectie vloeistofdichte vloeren (2005)
- Wet op de Ruimtelijke Ordening (1962)

1.5.3 Geluidshinder

Wat betreft de geluidsproductie geldt de Wet geluidshinder (Wgh). Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet Geluidshinder het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wet geluidshinder bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. Conform de EU-richtlijn omgevingslawaai wordt in hoofdstuk IX van de Wet geluidshinder een systeem van geluidsbelastingkaarten en actieplannen geïntroduceerd voor belangrijke geluidsbronnen (wegen, spoorwegen en burgerluchthavens) en voor agglomeraties. De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in een

eveneens door de richtlijn omgevingslawaai voorgeschreven geharmoniseerde dosismaat, Lden. Het Besluit omgevingslawaai berust in het bijzonder op hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder.

Hoewel de geluidsnormen in de praktijk tot nog toe niet tot veel problemen hebben geleid, valt niet uit te sluiten dat die er op enig moment gaan komen. Oude bussen, motoren en vrachtwagens 'fluisteren' nu eenmaal niet.

- Hoofdstukken VI en IX Wet geluidshinder (1979)
- Besluit geluidsproductie bromfietsen (1985)
- Besluit geluidsproductie motorvoertuigen (1981)
- Richtlijn 2002/49/EG omgevingslawaai, inzake evaluatie en beheersing van omgevingslawaai
- Artikel 3 en 6 ARBO-wet
- Artikel 6.8 ARBO-besluit

1.5.4 Sloop

Alle motorfietsen, alle zware vrachtwagens en overige voertuigen mits die 15 jaar of ouder zijn, kunnen door de bezitter zelf worden gedemonteerd, de zogenoemde zelfsloopregeling. Normaliter kan dit alleen worden gedaan door erkende sloopbedrijven. Het slopen zelf moet uiteraard binnen de algemeen geldende (milieu)regels verlopen.

De autobranche wil oude diesels van de weg en probeert het kabinet ervan te overtuigen geld te steken in een slooppremie voor oude, vervuilende dieselauto's.

"Den Haag - Het kabinet overweegt via fiscale maatregelen het Nederlandse wagenpark te helpen vernieuwen om de strenge Europese eisen voor schone lucht te halen. Te denken valt aan een slooppremie op oude auto's."⁹

Tot op heden is deze regeling er nog niet gekomen. Wordt het zogenaamde kaf van het koren gescheiden dan is de eventuele premie niet bedreigend. Het gevaar is niet groot, maar kan bestaan in het feit dat waardevol historische erfgoed naar de sloop wordt gebracht.

- Hfst. 10 en Artikel 15.36 Wet milieubeheer
- Besluit algemeen verbindendverklaring verwijderingbijdrage (2003)
- Besluit beheer autowrakken (2002)
- Regeling beheer autowrakken (2003)
- Besluit beheer autobanden (2004)

⁹ <http://www.citroen-forum.nl/viewtopic.php?p=176522&sid=a0c1419331efc094514177432de98ff6>

2 Thema veiligheid

2.1 Inleiding

Binnen het thema veiligheid wordt de ARBO-wetgeving door alle sectoren als belemmerend ervaren. Zo leveren het gebruik van bepaalde werktuigen, werkstoffen of werkwijzen soms risico's op die onder de ARBO-regels soms onaanvaardbaar zijn. Daarnaast tasten de aanpassingen die vaak vereist zijn om aan de regels te voldoen niet alleen de historische aanblik van het voertuig aan, maar belemmeren ook de presentatie van het voertuig in zijn historische context. Hierbij kan men bijvoorbeeld denken aan de plicht om bepaalde waarschuwingsmarkeringen of keurmerken aan te brengen op onderdelen van het voertuig.

Voor zover de sectoren werken met betaalde werknemers (met name musea), dienen deze te voldoen aan alle toepasselijke ARBO-regels. Dit zijn niet slechts de meest elementaire veiligheidseisen, maar ook administratieve verplichtingen zoals het inventariseren en evalueren van bedrijfsrisico's. Deze regels brengen soms grote financiële en administratieve lasten met zich mee. In het Europees recht zijn in de "Richtlijn 89/391 EEG betreffende de veiligheid en gezondheid van werknemers" de basisbeginselen van het Europees ARBO-beleid opgenomen. Dit is een zogenoemde kaderrichtlijn die slechts algemene beginselen en een bepaald minimumniveau aan bescherming neerlegt. De Richtlijn kan later worden ingevuld met specifiekere regels op onder andere het gebied van machines, individuele beschermingsmiddelen, het hanteren van zware lasten en tijdelijke en mobiele werkplaatsen. In deze richtlijn vindt men ook de Europeesrechtelijke definitie van 'werknemer':

"iedere persoon die door een werkgever wordt tewerkgesteld, alsmede stagiairs en leerlingen, met uitzondering van huispersoneel".

De Europese ARBO-regels hebben dus een veelomvattende werkingssfeer, die ook de culturele sector en vrijetijdsactiviteiten omvat.

Voor alle sectoren binnen het mobiel erfgoed zijn de werkzaamheden van vrijwilligers onontbeerlijk. Een positieve ontwikkeling voor het mobiel erfgoed is dan ook dat de Nederlandse wetgever in de ARBO-regeling zelf een definitie van 'vrijwilliger' heeft opgenomen, en deze categorie 'werknemers' van een groot aantal ARBO-regels heeft uitgezonderd. Daarmee is in ieder geval een grote administratieve en wellicht financiële last van de schouders van de organisaties gevallen. De basisveiligheidseisen gelden echter nog steeds, en het zijn vaak juist die eisen die een belemmering vormen op de werkvloer. Ook de speciale bescherming die jongeren onder de 18 jaar onder de ARBO-wet genieten is een probleem. De uitzondering van de ARBO-regels geldt tot juli 2007; de nieuwe ARBO-wet die volgend jaar wordt ingevoerd zal niet van toepassing zijn op vrijwilligers.

Wellicht nog problematischer voor de werkzaamheden van vrijwilligers is de arbeidstijdenwetgeving. In het Europees recht zijn deze regels neergelegd in Richtlijn 2003/88 betreffende een aantal aspecten van de arbeidstijd. Dit is een nadere invulling van de bovengenoemde basisrichtlijn. Kort gezegd moet een werknemer:

- in elk tijdvak van 24 uur minimaal 11 uur aaneengesloten rust hebben
- in elk tijdvak van 7 dagen minimaal 24 uur aaneengesloten rust hebben.

In de Nederlandse wet zijn de regels neergelegd in de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit. In deze wetten is echter niet de uitzondering ingevoerd voor vrijwilligers, zoals dat bij de arbeidsomstandighedenregels is gedaan. Het gevolg is dat het vrijwilligerswerk gewoon als werktijd moet worden aangemerkt.

- Richtlijn 89/391 EEG veiligheid gezondheid werknemers
- ARBO-wet 1998
- ARBO-regeling
- ARBO-besluit
- Richtlijn 2003/88 EEG organisatie van de arbeidstijd
- Arbeidstijdenwet
- Arbeidstijdenbesluit

2.2 Sector lucht

2.2.1 Veiligheid in de historische luchtvaart

Internationale overeenkomsten en Europese regels zijn de belangrijkste bron van technische veiligheidseisen voor vliegtuigen. In de zgn. "JAA-rules" (Joint Aviation Authorities) zijn belangrijke onderhouds-en veiligheidseisen vastgelegd. De JAA is een Europese regionale internationale organisatie op het gebied van de burgerluchtvaart. De taken van JAA zullen gaandeweg worden overgenomen door de EASA (European Aviation Safety Agency). De verdragen van JAA worden (zijn) omgezet in Europese Unie wetgeving.

De belangrijkste verordening is Verordening 1592/2002, waarbij het Europees burgerluchtvaartagentschap werd opgericht. Dit document is een zogenoemde 'basisverordening'. Hij fungeert als een soort kapstok, waar andere verordeningen aan 'hangen'. In die andere, lagere verordeningen zijn de JAA-regels overgenomen. In de basisverordening is echter voor de historische luchtvaart een uitzondering gemaakt. In bijlage II van 1592/2002 EC is vastgesteld wat moet worden verstaan onder een historisch vliegtuig.

2.2.2 Technische vluchtuitvoering

Een belangrijk vereiste om te mogen vliegen met een toestel is het bewijs van luchtwaardigheid (BvL). Als het bedrijf dat het vliegtuig heeft ontworpen en aan wie het typecertificaat is afgegeven nog bestaat, kan men met een normaal BvL af. Indien dat niet het geval is en als vaststaat dat een vliegtuig valt binnen de grenzen van de historische luchtvaart zoals die zijn neergelegd in regeling historische luchtvaart en in de definitie in verordening 1592/2002, kan een zogenaamd 'speciaal BvL worden afgegeven. Dat BvL is afgegeven op basis van mildere luchtwaardigheidseisen. Men dient zich dan te houden aan de regels die zijn neergelegd in de Regeling Historische Luchtvaart. Voor vliegtuigen die meer dan 4 personen kunnen vervoeren moet men dan in bezit zijn van een kwaliteitshandboek. Dit handboek wordt opgesteld door de Koninklijke Nederlandse vereniging voor de Luchtvaart (NVvL) en bevat onder andere eisen met betrekking tot vluchtuitvoering en vakbekwaamheidseisen. Het kwaliteitshandboek moet het veiligheidsniveau van de JAA-rules JAR-OPS zoveel mogelijk benaderen. In de JAR-OPS zijn operationele vluchtprocedures neergelegd, die alleen gelden voor commerciële luchtvaartbedrijven. Het speciaal BvL wordt afgegeven voor het Nederlandse luchtruim. Voor het vliegen met het toestel over de grens (bijvoorbeeld om een vliegevenement bij te wonen) dient eerst toestemming van de buitenlandse luchtvaartautoriteiten te worden verkregen.

- Regeling historische luchtvaart
- Verordening 1592/2002 gemeenschappelijke regels burgerluchtvaart en oprichting Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart
- Wet Luchtvaart
- Luchtvaartwet

2.2.3 Onderhoudsvereisten

In Nederland zijn er drie verschillende onderhoudsregimes. Het strengste regime is vastgelegd in de JAR-145 richtlijn. In deze richtlijn worden de voorwaarden vastgelegd waaraan bedrijven moeten voldoen die het onderhoud aan vliegtuigen verrichten. Uiteraard mogen alleen deze bedrijven bepaald onderhoud aan een toestel verrichten. Boven is reeds gebleken dat de EASA de taken van de JAA geheel overneemt, en dat de Joint Aviation Rules voortaan worden vastgelegd in Europese regels. De JAR-145 is nu een bijlage van Verordening 2042/2003 (een 'dochterverordening van bovengenoemde basisverordening') en heet nu 'Part 145'. De historische luchtvaart is op grond van artikel 1 lid 2 van 2042/2003 EC uitgezonderd van deze regels, zolang deze op niet-commerciële basis plaatsvindt. Voor uit de VS afkomstige toestellen gelden de Amerikaanse regels van de Federal Aviation Authority (FAA). Tot slot gelden nog de zogenaamde "80/92 regels", die in Nederland werden gehanteerd voordat de JAR-145 regels werden ingevoerd. De "80/92"-regels zouden eigenlijk worden afgeschaft in 2007, maar het IWW zal waarschijnlijk ook na die tijd het gebruik van deze onderhoudsorganisatie blijven gedogen. Daarnaast bevat het bovengenoemde kwaliteitshandboek ook onderhoudsnormen. Hoewel de

Nederlandse normen waarvoor men in sommige gevallen kan kiezen milder zijn, kiezen veel operators toch voor de JAR-145 regels voor toestellen waarmee passagiers worden vervoerd.

- Verordening 2042/2003 EG: "Part-145" onderhoudsnormen
- JAR-145 onderhoudsnormen

2.2.4 Brandveiligheid op de luchthaven

Op een vliegveld moeten brandweerlieden aanwezig zijn, die speciaal zijn opgeleid voor het blussen van branden bij vliegtuigongelukken. Er zijn verschillende categorieën waarin vliegtuigen in kunnen vallen, die afhangen van grootte, gewicht en het aantal motoren. De operator van het vliegtuig moet deze lieden inhuren als hij een vlucht gaat maken. Voor een groot toestel als de "Catalina" geldt dat er vier brandweerlieden aanwezig moeten zijn. Dit kan een aardige kostenpost opleveren, te meer daar veel in het weekend wordt gevlogen met de toestellen, waardoor er extra of overuren gedraaid moeten worden.

2.3 Sector rail

2.3.1 Stoomapparatuur

De oudste locomotieven worden meestal aangedreven door een stoommachine. De daarbij optredende gevaren en risico's zijn onderwerp van wetgeving. De oude Stoomwet en Stoombesluit uit 1953 zijn ingetrokken. De regels met betrekking tot drukapparatuur vindt men tegenwoordig in de Warenwetgeving. Ook de handhavingsinstantie is veranderd. De Dienst voor het Stoomwezen (SZW) is in 1994 geprivatiseerd. De dienst is samen met het bedrijf LLoyd's Register samengegaan in Stoomwezen BV. Dit bedrijf is door de overheid geaccrediteerd bij artikel 7a Warenwet om de drukapparatuur te keuren.

Met ingang van 1 augustus 2005 is het Warenwetbesluit Drukapparatuur van kracht, dat op zijn beurt de Pressure Equipment Directive implementeert. De PED is van toepassing op het ontwerp, de fabricage en de overeenstemmingsbeoordeling van drukapparatuur. Van de PED-richtlijn kan echter met zekerheid worden gesteld dat deze alleen van toepassing is op *nieuw* te fabriceren drukapparatuur. Het warenwetbesluit gaat echter uit van ontwerp, de fabricage, de overeenstemmingsbeoordeling, de ingebruikneming en het gebruik van drukapparatuur. De Nederlandse regels lijken daarmee een groter toepassingsbereik. De keuring van de stoommachines moet worden verricht door de bovengenoemde keuringsdienst. De Arbeidsinspectie is verantwoordelijk voor de controle op de uitvoering van de keuring. De drukapparatuur die moet worden herkeurd wordt bij ministeriële regeling aangewezen. De keuringen vormen een probleem om twee redenen. Ten eerste is het onwaarschijnlijk dat de oude stoomapparatuur aan de hedendaagse eisen voldoet. Ten tweede kwam uit is gebleken dat de machines voor de keuring ook periodiek uit elkaar moeten worden gehaald, wat de levensduur van het toestel niet ten goede komt.

- Richtlijn (97/23 EG) Drukapparatuur
- Warenwet productveiligheidsvoorschriften
- Warenwetbesluit Drukapparatuur

2.3.2 Veiligheid op het spoor: ATB.

Het meest belangrijke veiligheidssysteem op de Nederlandse Spoorwegen is ATB (Automatische Trein Beïnvloeding). ATB grijpt in als de bestuurder van een railvoertuig een opdracht van een sein negeert tot beperking van de snelheid. Het systeem is vooral van belang voor snelheden boven de 40 km/u. De kosten van het inbouwen van ATB zijn zeer hoog, en kunnen oplopen tot enkele tonnen per voertuig. Daarnaast is het vaak technisch moeilijk uitvoerbaar omdat historische treinen niet beschikken over de vereiste elektra voor een ATB-systeem. Tot slot tast het inbouwen van de ATB het historisch karakter van de treinen aan.

Onder de nieuwe Spoorwegwet, die per 1 januari 2005 in werking is getreden, zal het rijden zonder ATB zo ver mogelijk worden teruggedrongen. In een beschikking¹⁰ van de Inspectie Verkeer en Waterstaat uit 2004, die werd genomen onder de oude Spoorwegwet 1875, worden een aantal categorieën van spoorvoertuigen uitgezonderd van de ATB-plicht. De volgende spoorvoertuigen hoeven geen ATB te hebben:

- voertuigen die in de oorspronkelijke dienst nooit uitgerust zijn geweest met ATB,
- voertuigen die rijden in verband met het tonen of beleven van de historie van het railverkeer als belangrijkste doelstelling, of voor onderhoud, reiniging en opstellen;
- voertuigen die de maximale snelheid van 100 km/h niet overschrijden.

Daarbij is er vanuit gegaan dat er geen wezenlijke toename van het vervoer mag plaatsvinden. Deze vrijstelling valt binnen de overgangsbepaling artikel 122 van de nieuwe Spoorwegwet, en blijft dus gelden onder het nieuwe regime. "Nieuwe" historische railvoertuigen zullen echter niet onder de beschikking vallen, en zullen dus op basis van de nieuwe Spoorwegwet de ontheffing moeten aanvragen. Dat zal een stuk moeilijker zijn, daar zoals gezegd het rijden zonder ATB zo veel mogelijk zal worden teruggedrongen onder de nieuwe wet.

Naast het bestaande ATB wordt ook nog gewerkt aan een zogenaamde e-ATB (eenvoudige ATB). De kosten van dit systeem zijn aanzienlijk lager (enkele tienduizenden euro per voertuig), maar zullen voor de meeste organisaties een groot probleem blijven. De bovengenoemde bezwaren met betrekking tot de technische mogelijkheden en authenticiteit van het voertuig gelden bovendien niettemin voor dit systeem. Zodra de e-ATB voldoende ontwikkeld is en verplicht kan worden gesteld voor bepaalde voertuigen, zal de jaarlijkse mogelijkheid tot ontheffing komen te vervallen.

¹⁰ Beschikking d.d. 17 december 2003 IWV-DR/03/J21.024.031b (brief C.J. Meerhof, Directeur-Hoofdinspecteur Unit Toelating)

- Beschikking IVW-DR/03/J21.024.031b
- Spoorwegwet 2003

2.3.3 Europees ATB en interoperabiliteit

Eind jaren '80 is een Europees programma opgezet om op de lange termijn alle Europese treinveiligheidssystemen te harmoniseren of te unificeren in het European Train Control System (ETCS) (Richtlijn 91/440 EG). De "Richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese Spoorwegsysteem" (2001/16 EG) biedt de juridische basis voor het bredere streven naar een steeds grotere mate van "interoperabiliteit" van het Europese spoorwegennet. Hij ligt ook mede ten grondslag aan de nieuwe Spoorwegwet. De Richtlijn biedt de juridische grondslag voor nadere technische specificaties ten behoeve van interoperabiliteit (TSI's). Voor het opstellen van de TSI's is voorzien in een uitzonderingscategorie "specifieke gevallen", waaronder begrepen wordt het rijden met lokaal, regionaal of historisch materieel (de bovengenoemde Europese geluidseisen voor spormaterieel zijn een voorbeeld van zo'n TSI). De Nederlandse wetgever dient dus ten behoeve van het historisch railvervoer goed gebruik te maken van deze uitzonderingscategorie. In de eerste plaats bij het overeenkomen van nieuwe regels op Europees niveau, maar ook bij het opstellen van nieuwe regels op nationaal niveau. Naast de juridische grondslag voor de TSI's legt de richtlijn in bijlage III ook bepaalde minimumeisen neer, waaraan alle hoofdspoorwegen in Europa moeten voldoen. De bijlage bevat talloze eisen die niet haalbaar zijn voor historische rijtuigen, of die de authenticiteit van de voertuigen sterk zal aantasten. Het is waarschijnlijk dat uit deze hoek in de toekomst meer en strengere regels zullen komen.

- 2001/16 EG interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem
- Richtlijn 91/440 EG ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap

2.3.4 Veiligheid historische trams

In Nederland worden er geen specifieke technische veiligheidseisen gesteld aan trams. De Nederlandse trams voldoen daarom aan de Duitse BOSTRAB-normen. Wat betreft de regels op het tramspoor geldt het Tramwegreglement waarin bepaalde verkeersregels voor trams zijn opgenomen. Het tramwegreglement omvat 25 pagina's en stamt uit 1920. Gezien dat jaartal is het dus onwaarschijnlijk dat uit deze wet belemmerende regels voortvloeien. Het besluit waarbij de tramwegen werden aangewezen ontbreekt. Onduidelijk is ook welke verhouding dit reglement heeft met de Spoorwegwet.

2.4 Sector water

Voor de vaart gelden in beginsel niet de bepalingen uit de ARBO-wet, maar de veiligheidsvoorschriften uit de Binnenschepenwet en het Binnenschepenbesluit. Binnenkort zal de Binnenvaartwet het veiligheidskader scheppen. De ARBO-wet en het ARBO-besluit hebben een aanvullende werking.

- Binnenschepenwet (1981)
- Binnenschepenbesluit (1987)
- Binnenvaartwet
- ARBO-wet
- ARBO-besluit

2.4.1 Bewegende delen

De voorschriften met betrekking tot de bewegende delen (bijvoorbeeld de schroef met motor) kunnen problemen veroorzaken. Het afdekken van deze onderdelen past vaak niet. De vereiste aanpassingen zijn niet alleen duur, maar tasten ook het historische binnenschip aan.

- Artikel 11.13 Binnenschepenbesluit
- Artikel 11.01 lid 2 Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR)
- Hfst 7, 7.9 Arbobesluit

2.4.2 Stabiliteitseisen

Zolang historische schepen op historische wijze worden getuigd, vormen de stabiliteitseisen geen belemmering voor een karakteristieke en authentieke presentatie van het schip. Krijgt het schip een andere gebruiksfunctie, omdat zij als wedstrijdschip wordt gebruikt of omdat zij commercieel wordt geëxploiteerd dan kunnen de huidige eisen wel een (vervelende) rol gaan spelen. Deze eisen tasten het authentieke karakter van historische schepen aan en vormen een knelpunt voor bepaalde manieren van gebruik van het historische schip.

- Artikel 5 jo. 23 e.v. en de bijlagen Binnenschepenbesluit
- Hoofdstuk 3 (ROSR)
- Richtlijn 94/25/EEG en 2003/44/EG betreffende pleziervaartuigen
- Wet Pleziervaartuigen uit 1997, een economische wet. Eisen die nu aan de bouw worden gesteld gelden niet voor historische schepen. Voor replica's kunnen de voorschriften uit deze wet wel problemen.

2.4.3 Stoomwetgeving

Stoomschepen ondervinden doorgaans dezelfde belemmeringen van veiligheidswetgeving als stoomlocomotieven. Wij verwijzen daarom naar paragraaf 2.3.1, waarin reeds op deze problematiek is ingegaan.

2.5 Sector weg

2.5.1 Asbest

In Nederland geldt op grond van artikel 4 van het Productenbesluit asbest een verbod om asbest te vervaardigen, in te voeren, voorhanden te hebben of aan een ander ter beschikking te stellen. Daarnaast geeft het Arbeidsomstandighedenbesluit enkele concrete voorschriften over het gebruik van asbest.

Uitleg Artikel 5 Productenbesluit asbest, behelst de uitzondering op het asbestverbod uit artikel 4.

Dit artikel is gebaseerd op artikel 24 van de Wet milieugevaarlijke stoffen en artikel 16 van de Arbeidsomstandighedenwet 1998 voorzover het arbeidssituaties betreft.

Op het genoemde asbestverbod dat per 1 juli 1993 in werking is getreden geldt een aantal uitzonderingen. Hierbij gaat het om asbesthoudende rem- en frictiematerialen die voor 1 januari 1995 waren gemonteerd in motorfietsen en bromfietsen die voor 1 oktober 1985 in het verkeer zijn gebracht. Indien dit materiaal na 1 januari 1995 is gemonteerd is zulks niet rechtmatig gedaan, zodat de uitzondering, bedoeld in onderdeel a, hierop niet van toepassing is. Voorts gaat het om asbestbevattende frictiematerialen die voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit waren gemonteerd, voorzover dit gebruik betrekking had op:

- 1°. de in de artikelen 2, tweede lid, 4 en 5 van het Besluit asbestvrije frictiematerialen Wet milieugevaarlijke stoffen, zoals dat besluit luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, omschreven situaties;
- 2°. motorrijtuigen met een toegelaten massa groter dan 3500 kilogram;
- 3°. motorrijtuigen met een toegelaten snelheid lager dan 50 kilometer per uur.

De hiervoor bedoelde uitzondering met betrekking tot asbestbevattende frictiematerialen was voorheen opgenomen in artikel 4.42, eerste lid, onderdeel a, van het Arbeidsomstandighedenbesluit.

Door deze verboden is asbest niet of nauwelijks nog voorhanden, terwijl het beschikbaar blijven van asbesthoudende rem- en frictiematerialen hoognodig zijn voor het veilig kunnen gebruiken van historische voertuigen. De alternatieven die ontwikkeld zijn niet of zeer slecht toepasbaar op klassieke auto's.¹¹

- Besluit van 17 december 2004 houdende regels betreffende asbest- en asbesthoudende producten (Productenbesluit asbest). Art 4. behelst een verbod voor het vervaardigen van

¹¹ FEHAC

asbest. Art 5 maakt hierop een uitzondering wanneer de asbest rechtmatig op de markt is gebracht of rechtmatig is toegepast voor de datum inwerkingtreding van dit besluit. Het verbod geldt zowel voor particulieren als voor bedrijven.

- ARBO-wet is een kaderwet, die weinig concrete regels over asbest geeft.
- Artikel 4.37 e.v. Arbo-besluit. Artikel 4.37 geeft een definitie. In artikel 4.54b wordt het verwijderen van rem- en frictiematerialen uitgezonderd van arbeidsinventarisatie.
- Asbestverwijderingsbesluit 2005. Het Asbestverwijderingsbesluit 2005, dat op 1 maart 2006 in werking is getreden, bevat regels voor het inventariseren van asbest en asbesthoudende producten en verwijderen van asbest en asbesthoudende producten uit bouwwerken en objecten. Ook bevat het regels voor opruimen van asbest en asbesthoudende producten die zijn vrijgekomen door een incident (bijvoorbeeld een brand of een explosie).
- Regeling Europese afvalstoffenlijst 2002 (Eural)
- Art 24 Wet milieugevaarlijke stoffen (1997)
- Richtlijn 98/12/EG en Richtlijn 2002/78/EG beiden betreffende de reminrichting van bepaalde categorieën voertuigen zijn geïmplementeerd in het Productenbesluit asbest
- Richtlijn 99/77/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen de lidstaten inzake de beperking van het op de markt brengen en van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen en preparaten. Deze richtlijn is geïmplementeerd in het Productenbesluit asbest en de Productenregeling asbest
- Warenwetbesluit asbest 1994. Heeft nauwelijks enige praktische betekenis aangezien het Arbo-besluit een vergaand verbod op de toepassing en verkoop van asbesthoudende producten bevat.
- EG verordening 259/93 betreffende toezicht en controle op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Unie. In deze rechtstreekse werkende verordening wordt onder meer bepaald dat voor de uitvoer van asbestbevattend afval naar het buitenland vooraf kennisgeving aan en toestemming van de bevoegde autoriteit vereist is. Het is afhankelijk van het land van bestemming of verzending wie de bevoegde autoriteit is. Bij de overbrenging moet een begeleidend document aanwezig zijn.

2.5.2 Algemeen periodieke keuring (APK)

Een jaarlijkse keuring is één van de verplichtingen voor het gebruik van een voertuig op de weg. De technische staat van kentekenplichtige motorvoertuigen wordt periodiek vastgesteld in de Algemene Periodieke Keuring.

Extra informatie: De Nederlandse overheid stelt eisen aan motorvoertuigen in belang van de verkeersveiligheid, maar ook bijvoorbeeld in het belang van het milieu. Daarbij heeft zij zich te houden aan de regelgeving van de Europese Unie op dat gebied. De Nederlandse eisen zijn onder andere opgenomen in het Voertuigreglement dat onderdeel is van de Wegenverkeerswet 1994. Er worden drie

soorten eisen onderscheiden: toelatingseisen, permanente eisen en gebruikseisen. Voor een goed begrip van alle regelgeving m.b.t. keuringen is het zaak goed onderscheid te maken tussen deze categorieën van eisen.

Toelatingseisen zijn van toepassing op kentekenplichtige voertuigen. Internationale eisen vormen een integraal onderdeel van de nationale toelatingseisen. Voordat een kenteken wordt verstrekt, wordt beoordeeld of het voldoet aan de toelatingseisen.

Permanente eisen zijn eisen waaraan het voertuig bij gebruik op de weg dient te voldoen.

Gebruikseisen zijn van een nog praktischer orde en betreffen handelwijzen als het koppelen van aanhangwagens en dergelijke.

Deze wettelijk eisen worden gehandhaafd door verschillende keuringen.

Typekeuring (toelatingseisen); de typekeuring vindt plaats op Europees niveau. Er wordt aan de hand van voorgeschreven testen gekeken of het voertuig aan de eisen in afzonderlijk EU-richtlijnen voldoet.¹²

De RDW houdt bij of de auto elk jaar een APK goedkeuring heeft. Voor klassiekers is een versoepeling van het jaarlijkse keuringsregime aanstaande. Dus niet een feit, maar aanstaande. Klassiekers van vóór 1960 hoeven straks, na invoering van de nieuwe regeling, wellicht helemaal niet meer gekeurd te worden en voor klassiekers ouder dan 30 jaar (dus nu bouwjaar 1976) hoeft een APK straks (maar dus nu nog niet) nog maar eens in de twee jaar te gebeuren. De APK keuring geldt niet voor motoren, bromfietsen en aanhangwagens tot en met 3500 kg.

De verschillende keuringseisen blijken door de keuringsinstanties niet altijd even eenduidig uitgelegd te worden. Meer transparantie en duidelijkheid zou eenvoudig een meer consequente uitvoering van de wettelijke voorschriften kunnen bewerkstelligen.

- Voertuigreglement (1994)
- Artikel 53 Wegenverkeerswet
- Wet personenvervoer 2000

2.5.3 Dodehoekspiegel

Het aanbrengen van een dodehoekspiegel tast authentieke karakter aan van historische voertuigen. Dodehoekspiegel is niet verplicht op klassieke bedrijfswagens (FEHAC). Toch raden veel organisaties aan om in ieder geval een losse spiegel erbij te nemen. Een ander, jezelf, maar ook je eigen voertuig kan immers in gevaar worden gebracht, wanneer er zonder spiegels wordt gereden.

- Wegenverkeerswet
- Artikel 3.8.14 en 5.3.45 lid 10 Voertuigreglement
- Richtlijn 2003/97/EG (gewijzigd bij Richtlijn 2005/27/EG) betreffende de onderlinge aanpassing

¹² SWOV factsheet Voertuigregelgeving, december 2005

van de wetgevingen van de lidstaten inzake de typegoedkeuring van inrichtingen voor indirect zicht en van voertuigen met deze inrichtingen

2.5.4 Veiligheidsgordels en kinderzitjes

In het kader van de veiligheid in alle nieuwe voertuigen verplicht. De gordels en zitjes zijn alleen verplicht na bepaalde datum. Als ze er niet van oudsher inzitten, hoeven ze niet te worden aangebracht. Door plaatsing van de gordels of kinderzitjes wordt het authentieke karakter van het historische voertuig aangetast. Ook in dit geval is het weer zo dat de behoudorganisaties benadrukken dat er een groot risico bestaat wanneer er zonder gordels en kinderzitjes wordt gereden.

- Artikel 59 en 59a Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (1990)
- Wet personenvervoer 2000
- Hoofdstuk 3 en 5 Voertuigreglement
- Ece norm R44/03 of EceR 44/04

2.5.5 Helmplicht

Bestuurder en passagiers van bromfietsen, motorfietsen en driewielige motorvoertuigen (bijvoorbeeld trikes en quads) moeten een goed passende helm dragen. Deze helm dient met een sluiting op een goede wijze op het hoofd te worden bevestigd en voorzien te zijn van een goedkeuringsmerk. Deze verplichting staat in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990, artikel 60). Deze veiligheidsnorm gaat ten koste van de presentatie van het historische voertuig.

- Artikel 60 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens
- Artikel 3.8.4. Voertuigreglement
- Warenwetbesluit motor- en bromfietshelmen (1995)
- Ece norm 22/05

3 Thema fiscaal

3.1 Inleiding

Het belastingstelsel wordt vaak aangewend om bepaalde belangen te beschermen of bepaalde activiteiten te bevorderen. Op deze wijze komt ook het mobiel erfgoed in aanraking met verschillende belemmerende fiscale maatregelen. Een belastingregel waarvan alle sectoren binnen het mobiel erfgoed hinder ondervinden is de fiscale regeling voor vrijwilligers. Het mobiel erfgoed wordt voornamelijk in stand gehouden door de energie en inzet van vrijwilligers. Het bedrag dat vrijwilligers onbelast kunnen verdienen is laag. Dit levert een spanningsveld op. Vrijwilligers willen niet het risico lopen hun (vut)uitkering te kwijt te raken doordat ze te veel als vrijwilliger verdienen. De belastingdienst verstaat onder een vrijwilliger:

“Een vrijwilliger is iemand die 'niet bij wijze van beroep' arbeid verricht voor een of meer privaot- of publiekrechtelijke organisaties die niet zijn onderworpen aan de vennootschapsbelasting. Bij de vraag of iemand beroepshalve werk verricht, is de beloning die hij ontvangt van belang en ook of deze beloning enigszins overeenstemt met het werk. Een belangrijk kenmerk van vrijwilligerswerk is namelijk dat een vergoeding niet in verhouding staat tot het tijdsbeslag en de aard van het verrichte werk. Een vergoeding aan een vrijwilliger heeft meer het karakter van een forfaitaire kostenvergoeding.

Voor de loonheffingen wordt geen dienstbetrekking aangenomen als de vergoedingen en verstrekkingen aan de vrijwilliger samen niet meer bedragen dan € 150 per maand en € 1.500 per jaar. Krijgt de vrijwilliger uitsluitend een vergoeding of verstrekking voor de werkelijk gemaakte kosten, dan is die vergoeding of verstrekking geen loon. Vanaf 2006 is er geen sprake van een marktconforme beloning als u een vrijwilliger van 23 jaar of ouder maximaal € 4,50 per uur betaalt. Voor een vrijwilliger jonger dan 23 jaar geldt een bedrag van maximaal € 2,50 per uur. Per maand geldt een maximumbedrag van € 150 en per jaar een maximumbedrag van € 1.500.”¹³

3.2 Sector lucht

3.2.1 Accijnzen en BTW

De historische luchtvaart ondervindt de nadelige gevolgen van twee fiscale maatregelen die onlangs zijn ingevoerd. De eerste maatregel betreft de accijnzen die worden geheven op AVGAS (aviation-gasoline; vliegtuigbrandstof) en Dieselbrandstof. Bij het tanken van deze brandstoffen worden accijnzen betaald, die men naderhand kon terugvorderen. Vanaf 2003 kan alleen de commerciële luchtvaart nog de accijnzen terugvorderen. De historische luchtvaart, die zich vrijwel altijd met niet-commerciële luchtvaart bezighoudt, kan de accijnzen dus niet langer terugvorderen. Het betreft hier een forse kostenpost: de accijnzen kunnen oplopen tot 40 ct. per liter.

De tweede hinderlijke maatregel is de verhoging van het BTW-tarief voor binnenlandse vluchten. In het kader de 'vergroening' van het belastingstelsel heeft de minister van V en W besloten om het vliegverkeer op korte afstanden te ontmoedigen (binnenlandse zakenvluchten). Het BTW-tarief op binnenlandse vluchten wordt daarom opgetrokken van 6% naar 19%. Hoewel de historische luchtvaart het materieel veelal op rondvluchten en demonstratievluchten vertoont, wordt er ook tussen twee binnenlandse vliegvelden gevlogen. Het gevolg is dat de prijs die deelnemers (passagiers) voor een vlucht betalen met 13% steeg.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Wetsvoorstel 28 015 tot wijziging van belastingwetten• Wet op de accijns |
|---|

3.3 Sector rail

Voor het historisch railvervoer heeft de inventarisatie tot nu toe nog geen belemmerende fiscale maatregelen opgeleverd.

3.4 Sector water

3.4.1 Rode en witte diesel

Sedert enige jaren is de pleziervaart verplicht de duurdere witte diesel te gebruiken. Voor grotere voormalige zeil- en motorvrachtschepen zoals klippers, tjalken en beurtschepen, maar in het bijzonder voor sleepboten, die traditioneel voorzien zijn van een forse motor, is dit een zorg. De vaartuigen, die zijn opgenomen in de het Nationaal Register Varende Monumenten hebben een blauwe pas gekregen, waarmee zij in plaats van de witte diesel nog steeds de rode diesel kunnen gebruiken. Deze uitzondering is een van de weinige faciliterende regelingen van de overheid voor het varende erfgoed. Over de geldigheid van deze regeling bestaat echter enige discussie.

De Europese commissie stelt dat het gebruik van rode diesel ook voor varende monumenten verboden dient te blijven, maar in het Handboek Accijns uit 1997 wordt desondanks uitdrukkelijk gesteld dat historische vaartuigen die zijn ingeschreven in het Register rode diesel mogen gebruiken. In 1998 spreekt de toenmalige woordvoerder van het ministerie van financiën deze regeling echter expliciet tegen: "Zolang die handtekening er niet is, controleert de douane op de oude manier. Wie ten onrechte rode gasolie in de bunker heeft, riskeert een boete van tien gulden per liter met een minimum van 500 gulden."

Het komt er dus op neer dat rode diesel slechts brandstof is voor zoals het ministerie van Financiën omschrijft: "Al het andere dan wegverkeer en pleziervaart". De gemeentes kunnen wel een gedoogbeleid voeren ten aanzien van het gebruik van rode diesel door varende monumenten.

Voor de kleinere pleziervaartuigen is het prijsverschil zo gering, dat deze nauwelijks opweegt tegen de prijs die moet worden betaald om in het Register te worden ingeschreven. Juist, doordat dit prijsverschil zo gering is, kan voor de kleinere jachten niet echt van een knelpunt worden gesproken.

NB: Het register ontbeert op dit moment elke wettelijke basis. Ten eerste is het zaak dat de inschrijfcriteria eenduidig, duidelijk en transparant zijn en worden uitgelegd. Ten tweede lijkt een wettelijke grondslag een significante voorwaarde als er voordelen aan een register worden gekoppeld (bijvoorbeeld bepaalde ontheffingen en dergelijke).

- Artikel 27 lid 3 en 91 lid 2a Wet op de Accijns (1991)
- Artikel 13 e.v. (Hfst. II afdeling 5) Uitvoeringsregeling op de Accijns (2002)
- Artikel 4.15 Handboek Accijns (1997)
- Richtlijn 2001/547/EG, wijzigt richtlijn 95/60/EC betreffende het merken van gasolie en kerosine voor fiscale doeleinden
- Richtlijn 2003/96/EG Herstructurering van de communautaire regelgeving voor de belasting van Energieproducten

3.5 Sector weg

3.5.1 Fiscale vrijstelling

Waarschijnlijk is de meest bekende wettelijk regeling voor historische wegvoertuigen een fiscale maatregel. Het betreft niet zozeer een belemmerende ofwel een bedreigende regeling als wel een stimulerende maatregel. Op grond van artikel 72 van de Wet op de Motorrijtuigbelasting bestaat er een vrijstelling tot betaling van houderschapsbelasting voor het bezit van een wegvoertuig ouder dan 25 jaar.

Deze fiscale vrijstelling is er niet zomaar. Voor een goed begrip van de grondslag van deze maatregel is het belangrijk de geschiedenis achter de fiscale vrijstelling te kennen. Vroeger werd de motorrijtuigbelasting niet geheven op grond van bezit, maar op grond van het gebruik van een auto. Dit leverde een rechtvaardig systeem op voor de bezitters van een klassiek wegvoertuig. In beginsel wordt er met historische wegvoertuigen veel minder gereden dan met moderne wegvoertuigen. Een belasting op bezit levert onevenredige hoge aanslagen op voor de bezitters van klassiekers. Er zijn liefhebbers die wel meer dan 15 auto's in hun bezit hebben, waar niet of nauwelijks mee gereden wordt. Een heffing op grond van houderschap kan dan behoorlijk in de prijzen lopen. Daarom bestaat er nu een vrijstelling voor voertuigen van 25 jaar en ouder.

Dit is een positieve exceptie, maar toch niet helemaal zonder haken en ogen. Ten eerste is de regeling voortdurend voorwerp van discussie, zodat beheer- en behoudsorganisaties de ontwikkelingen op de voet dienen te volgen. Ten tweede wordt een bus net als een auto gerekend tot de klassiekers wanneer zij 25 jaar of ouder is. De vraag is of dat terecht is. Misschien is dat bij personenauto's een "pensioengerechtigde leeftijd", maar bij bussen is de looptijd veel korter. Een bus is na ongeveer 7/8 jaar al "oud". Een bus, waarmee niet op de openbare weg wordt gereden kan door de eigenaar nog wel worden geschorst.

3.5.2 Schorsing

Iedereen die in het bezit is van een wegvoertuig en het voertuig niet gebruikt kan onder bepaalde voorwaarden het voertuig schorsen. Tijdens de geschorste periode (minimaal drie maanden) is de eigenaar vrijgesteld van alle voertuig gebonden verplichtingen. Dit betekent dus tevens een vrijstelling van betaling van houderschapsbelasting. Verzamelaars van voertuigen van 15 jaar en ouder komen voor een speciaal tarief in aanmerking. Voor hen is een maximum ingesteld voor schorsingsbetalingen. Met deze regeling wordt voorkomen dat verzamelaars een onevenredig hoog bedrag aan schorsingsgelden moeten betalen voor voertuigen waarmee ze niet rijden. Kantekening is dat het speciale tarief alleen van toepassing is op een collectie en één bus maakt nog geen collectie. (*LJN:AA5737, Rb. Leeuwarden, 17/090198-99*).

Op grond van een "evenementen" regeling kunnen eigenaren van 'jonge' klassieke auto's (vijftien jaar en ouder) met geschorst kenteken gedurende maximaal zes dagen per jaar aan maximaal vier evenementen voor klassieke automobielen deelnemen zonder dat de schorsing ongedaan hoeft te worden gemaakt.

- Artikel 72 Wet op de motorrijtuigenbelasting (1992)
- Artikel 67 e.v., 68 lid 2 Wegenverkeerswet
- Artikel 52 jo artikel 23 lid 2 Kentekenreglement (1994)
- Artikel 63 Algemene wet inzake rijksbelastingen (1959)
- Beleidsbeslissing o.g.v. art. 63 AWR van maart 1997 betreffende de "evenementenregeling"

4 Thema verzekeringen en aansprakelijkheid

4.1 Inleiding

Vanwege het feit dat in veel van de sectoren van het mobiel erfgoed wordt gewerkt in verenigingsverband (in mindere mate in de sector weg), komt men vaak in aanraking met aansprakelijkheidskwesties voor bestuurders. In het algemeen hoeft een bestuurder zich geen zorgen te maken over aansprakelijkheid. Het uitgangspunt is namelijk dat een bestuurder niet persoonlijk aansprakelijk is voor rechtshandelingen die hij namens de vereniging of de stichting verricht. Indien hij bijvoorbeeld in zijn hoedanigheid van bestuurder een overeenkomst aangaat omtrent het huren van een vergaderruimte, wordt dit als een handeling van de vereniging of de stichting beschouwd.

Hoewel een bestuurder in principe niet aansprakelijk is voor handelingen die hij namens een vereniging of een stichting verricht, is er toch een aantal situaties waarin de bestuurder hoofdelijk aansprakelijk kan worden gesteld. Op grond van artikel 2:9 Burgerlijk Wetboek (BW) is een bestuurder tegenover de rechtspersoon verplicht tot een behoorlijke vervulling van de hem opgedragen taak. Betreft het een taak die aan twee of meer bestuurders is opgedragen, dan is ieder van hen aansprakelijk voor de tekortkoming, tenzij deze niet aan hem is te wijten en hij niet nalatig is geweest in het treffen van maatregelen om de gevolgen daarvan af te wenden. Veel besturen sluiten een extra bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering of een rechtsbijstandsverzekering af die het schadevergoedingsbedrag verzekeren, dat betaald moet worden als gevolg van een rechterlijke uitspraak, arbitrale beslissing of minnelijke schikking.

- Artikel 2:9 BW

4.2 Sector lucht

4.2.1 Verzekeringsplichten in de historische luchtvaart

Het belangrijkste internationale verdrag met betrekking tot luchtvaart aansprakelijkheid is het Verdrag van Montreal. Artikel 50 van het Verdrag bepaalt dat de partijen ervoor moeten zorgen dat luchtvervoerders beschikken over een toereikende luchtvaart aansprakelijkheidsverzekering. Nederland is gebonden aan deze overeenkomst. Het Verdrag is echter in 2001 door de EG geïmplementeerd bij verordening 2001/539. De EG heeft de minimumeisen uit het verdrag nader ingevuld met verordening 785/2004. Voor alle luchtvervoerders binnen de EG, commercieel of niet, geldt dus de daarin neergelegde verzekeringsplicht en de in die verordening neergelegde bedragen. De door EG gestelde eisen zijn veel hoger dan die in het Verdrag van Montreal.

De invoering van de verordening heeft voor de historische luchtvaart geleid tot een zeer forse stijging van de verzekeringspremies. Voor het vliegtuig 'Constellation' nam de premie bijvoorbeeld toe van €10.000 naar €65.000. Voor lichtere vliegtuigen (max. vertreggewicht 2.700 kg) mag de minister van V & W de norm verlagen. (van minimaal verzekerd bedrag per passagier €293,051.03 naar €117.216) Voor veel historische vliegtuigen zal dit echter weinig soelaas bieden: een toestel als de Uiver (Douglas DC-2) weegt al ruim 8.000 kg. De Belgische Europarlementariër Belet heeft dit probleem aangekaart bij de Europese Commissie en deze gevraagd de historische luchtvaart uit te zonder van de verordening hoge verzekeringspremies. De Commissie weigerde dat, omdat het hen gaat om de aard en de grootte van het risico, en niet om het type vliegtuig. Wel bestaat binnen de verordening de mogelijkheid voor de minister van Verkeer en Waterstaat om de aansprakelijkheid voor niet-commerciële diensten van luchtvaartuigen met een gewicht van minder dan 2.700 kg of minder te verlagen. Daarom is per 5 juli 2006 in artikel 7.4 van de Wet Luchtvaart de aansprakelijkheid van deze vliegtuigen gesteld op het minimum van €115.991 per passagier.

- 2001/539 Besluit implementatie Verdrag van Montreal in EG
- 785/2004 verzekeringseisen voor luchtvervoerders
- Wet Luchtvaart

4.3 Sector rail

Om tot het hoofdspoor te worden toegelaten, moet men een beschikken over een bedrijfsvergunning beschikken (zie thema Marktordening). Een voorwaarde voor die vergunning is het voldoen aan de verzekeringsplicht die is neergelegd in art. 55 van de Spoorwegwet. Volgens het besluit bedrijfsvergunningen en veiligheidsattest moet alle spoorwegondernemingen verzekerd zijn voor €10.000.000 per gebeurtenis. Dit resulteert natuurlijk in hoge premies, die een zware last leggen op het historisch railvervoer. Men kan zich afvragen of zo een grote dekking noodzakelijk is, gezien bijvoorbeeld de frequentie en de lage snelheden waarmee het historisch materieel rijdt. Bij het organiseren van Rail evenementen zal men zich uit eigen beweging voldoende moeten verzekeren, waarbij de kosten ook hoog op kunnen lopen (het "uitlenen" van een locomotief kan daarmee bijvoorbeeld onmogelijk worden gemaakt)

- Spoorwegwet 2003
- Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest

4.4 Sector water

De inventarisatie heeft tot nu toe geen belemmerende wettelijke verzekeringsplichten of aansprakelijkheidsregelingen opgeleverd.

4.5 Sector weg

Een van de gebruikseisen voor voertuigen op de weg is de WA-verzekering. Enkele vragen rijzen in dit verband: wanneer is een WA-verzekering voldoende dekkend? Zijn er speciale eisen? Zijn er speciale regels voor evenementen?

Hier zal een duidelijk onderscheid moeten worden gemaakt tussen auto's, brommers, motoren enerzijds en bussen anderzijds.

4.5.1 Auto's

Voor eigenaren van historische auto's, motoren, vrachtwagens en bromfietsen is het niet moeilijk een passende verzekering af te sluiten. De FEHAC heeft hier in de loop der jaren aandacht aan besteed en een lijst opgesteld met punten, waaraan een verzekering moet voldoen. Acceptatie bij een verzekeringsmaatschappij is geen probleem en er zijn genoeg dekkingsmogelijkheden tegen een redelijke prijs. Ook bij een clubrit geldt; gedekt is gedekt. Tijdens een clubrit van verenigingen kan het voorkomen dat bijvoorbeeld niet met een juiste helm wordt gereden. Dit is een eigen risico dat bewust wordt genomen. Meestal wordt er tijdens zulke ritten extra voorzichtig en onder politiebegeleiding gereden. Voertuigen die onder de schorsingsregeling vallen gaan niet gekeurd de weg op, maar dit levert verzekeringstechnisch geen extra problemen op.

4.5.2 Bussen

Veel interessanter in dit verband zijn de verzekeringsmogelijkheden of onmogelijkheden voor de eigenaren van bussen. Het is voor een bus, modern of historisch, niet goedkoop een verzekering af te sluiten. Met het grote verschil dat een commercieel busbedrijf nu eenmaal eenvoudiger een dergelijk enorm bedrag kan ophoesten. Historische bussen rijden minder en generen zo minder inkomsten.

Er zijn een paar factoren aanwijsbaar die de prijs van de verzekering doen stijgen. Er zijn inzittenden, het betreft oude bussen die niet altijd aan alle veiligheidseisen kunnen voldoen en vaak wordt de bus bemand door vrijwilligers. De hoge verzekeringskosten vloeien dus niet zozeer voort uit de huidige wet- en regelgeving, maar zijn meer een gevolg van marktwerking.

Een grote liefde voor het historische voertuig brengt met zich mee dat er veel voorzichtiger en omzichtiger met een klassieke bus wordt omgesprongen. Oude, bijna versleten onderdelen worden bijvoorbeeld vaak eerder vervangen dan in een commercieel bedrijf. Het is aantoonbaar dat er weinig tot geen ongelukken gebeuren met historische bussen. De passie voor het voertuig en het bewuste gebruik zouden de prijs van de verzekering moeten drukken.

- Artikel 72 Wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) 1965

5 Thema marktordening

5.1 Inleiding

Soms gelden er voor de sector mobiel erfgoed speciale, mildere regels, om het mogelijk te maken dat voertuigen van cultuurhistorische waarde in gebruik blijven. Indien men echter passagiers vervoerd met deze vervoermiddelen moet zeker worden gesteld dat men daarmee niet de klandizie wegneemt van reguliere vervoerders die onder de normale regels vervoer aanbieden. Daarom gelden er vaak beperkingen aan de omvang en frequentie van het vervoer. Hoewel aanbieders van "historisch" vervoer doorgaans geen winstoogmerk hebben, kunnen deze beperkingen het moeilijk maken om een voertuig kostendekkend te exploiteren.

Daarnaast bestaat er een sterke overlap tussen de thema's veiligheid en marktordening. In het veiligheidsbeleid van de overheid wordt sterk onderscheid gemaakt tussen bedrijfsmatig gebruik en hobbymatig gebruik van het historisch voertuig. Er wordt met andere woorden een duidelijke grens getrokken tussen activiteiten die zich in de publieke sfeer bevinden en privé-activiteiten. De reden hiervan is dat de minister verantwoordelijk kan worden gehouden voor activiteiten die zich in de publieke sfeer afspelen. Op het moment dat een historisch voertuig zich in de publieke sfeer begeeft dan zal het moeten voldoen aan hogere veiligheidsvoorschriften. Een eigenaar van een t-fordje die zich met "ondeugdelijke" remlichten in het verkeer begeeft, zal zich niet kunnen beroepen op het historische karakter van zijn auto (bijvoorbeeld) Zo zijn de veiligheidsvoorschriften voornamelijk belemmerend voor commercieel gebruik van het voertuig, bijvoorbeeld voor de commerciële vaart.

5.2 Sector lucht

5.2.1 Bedrijfsmatige uitvoering in de historische luchtvaart

Om ervoor te zorgen dat ervoor te zorgen dat alle luchtvaartondernemingen hun diensten onder gezonde economische voorwaarden aanbieden en voldoende verzekerd zijn tegen aansprakelijkheidsrisico's is in het Europees recht een vergunningstelsel neergelegd. Onder een onderneming wordt in de verordening verstaan: iedere natuurlijke persoon, iedere rechtspersoon met of zonder winstoogmerk, of ieder overheidslichaam met of zonder rechtspersoonlijkheid. Zodra er geld wordt gevraagd voor een vlucht, is men dus onderneming. Het aanbieden van zweefvluchten en lokale vluchten die niet tussen twee vliegvelden plaatsvinden, valt niet onder de verordening. Het grootste deel van de historische luchtvaart is dus van de verordening uitgezonderd, tenzij men vervoer tussen twee vliegvelden aanbiedt.

De Nederlandse 'Regeling Historische Luchtvaart' biedt meer ruimte om de kosten uit de vlucht te halen. Het is toegestaan een bepaalde prijs van de passagiers te verlangen zonder dat men daardoor

meteen als commercieel bedrijf wordt aangemerkt. Het is echter niet toegestaan een 'ticket aan de deur' te verkopen. Volgens de regeling moeten de passagiers voor, tijdens en na de vlucht kunnen aantonen dat zij bij de organisatie betrokken zijn, dus dat zij leden, sponsors of begunstiger zijn. De organisatie moet kunnen aantonen dat alle passagiers een redelijke tijd van te voren zowel mondeling als schriftelijk op de hoogte zijn gebracht van de lagere luchtwaardigheidseisen die gelden voor het toestel. Het is toegestaan de volgende kosten door te berekenen in de prijs zonder als commercieel aangemerkt te worden:

- Trainen van de bemanning;
- Kosten van verzekering;
- Brandstof;
- Onderhoud- en reparatiekosten;
- Landingsgelden;

Daarnaast geldt een urenplafond van 200 vlieguren per jaar per vliegtuig, exclusief de uren die gemaakt moeten worden om de bemanning te trainen. Tijdens die vluchten mag dan ook slechts de bemanning aan boord zijn. Doorgaans wordt de urenbeperking niet als belemmerend ervaren; 200 vlieguren per toestel is voldoende.

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Luchtvaartwet• Regeling Historische Luchtvaart• 2407/92 EG exploitatievergunning Luchtvaartbedrijven | - |
|--|---|

5.3 Sector rail

5.3.1 Marktordening in het railvervoer

Het thema marktordening is voor de sector historisch railvervoer mogelijk bedreigend als men met het historisch materieel gebruik wil maken van het hoofdspoor. Bovendien heeft het thema marktordening voor het historisch railvervoer een grote overlap met het thema veiligheid. Op de aangewezen lokaalspoorwegen speelt de problematiek niet, omdat deze nog vallen onder de Spoorwegwet 1875.

Volgens artikel 28 van de Spoorwegwet is een bedrijfsvergunning vereist om gebruik te mogen maken van de hoofdspoorweg. Voor een vergunning moet men in ieder geval beschikken over een goede naam financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid en verzekeringsplicht. Nadere eisen omtrent de bedrijfsvergunning zijn neergelegd in het besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest. De bedrijfsvergunning geeft op zich nog geen toegang tot de hoofdspoorwegen, maar is wel een noodzakelijke voorwaarde om hiervoor in aanmerking te kunnen komen. Organisaties/bedrijven die een vergunning hebben op basis van de Spoorwegwet 1875 hoeven niet opnieuw een vergunning aan te vragen. Artikel 8 van het *Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest* regelt dat er ook een beperkte

bedrijfsvergunning kan worden afgegeven, bijvoorbeeld voor museumspoorlijnen en ander recreatief/toeristisch railvervoer. Voorwaarden voor het verkrijgen van de vergunning zijn het hebben van een 'goede naam', financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid en het voldoen aan de verzekeringsplicht. Deze eisen lijken haalbaar voor het historisch railvervoer. De Minister heeft bovendien enige beslissingsruimte.

Naast de bedrijfsvergunning dient men om toegang te krijgen tot de hoofdspoorweg over een veiligheidsattest te beschikken. Het belangrijkste vereiste voor de afgifte van een veiligheidsattest is dat de onderneming een degelijk veiligheidszorgsysteem in werking heeft. Het veiligheidsattest dient te zijn toegesneden op de concrete omstandigheden en werkwijze van de spoorwegonderneming. Het is onwaarschijnlijk dat dit een belemmering oplevert voor het historische railvervoer. Het mag immers worden aangenomen dat degenen die met het historisch materieel werken voldoende op de hoogte zijn van de speciale risico's.

De Wet Personenvervoer 2000 en het Besluit Personenvervoer leveren geen belemmering op voor het historisch railvervoer, gezien het toepassingsbereik van de wet (zie art. 2g van het besluit). Uitgezonderd is namelijk vervoer met vervoermiddelen die tot een historische verzameling behoren en dat een geringe weerslag op de markt heeft. Op grond van artikel 59 van de Spoorwegwet moet er ook nog een toegangsovereenkomst worden gesloten met de spoorbeheerder. Men moet dus een spoorlijn "huren" voor een bepaalde tijd. Uit de praktijk zijn geen gevallen bekend waarbij dit laatste een probleem heeft opgeleverd. Ook bestaat de mogelijkheid om te worden gelaten tot het hoofdspoor, met gebruikmaking van de toegang zoals die is verleend aan een andere spoorwegonderneming. Kort gezegd rijdt men dan met "andermans papieren".

- Spoorwegwet 2003
- Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest

5.4 Sector weg

5.4.1 Kostendekkend exploiteren

Voor de instandhouding van het mobiel erfgoed blijkt voor een aantal groepen voertuigen een significante vraag of er een mogelijkheid bestaat om kostendekkend te exploiteren. Deze thematiek geeft een duidelijk voorbeeld van de verschillen die tussen de sectoren bestaan, maar ook die binnen de sectoren bestaan. Het verschil bestaat uit de noodzaak en de mogelijkheden die er zijn om kostendekkend te exploiteren. Binnen de sector weg is de relevantie betrekkelijk.

Voor de kleinere wegvoertuigen is het geen halszaak het voertuig te kunnen exploiteren. De kosten zijn niet buiten proportioneel (zie ook verzekeringsplichten).

Voor bussen ligt dit echter heel anders. Voor deze specifieke groep van voertuigen is exploitatie de manier om de vrij aanzienlijke kosten te dekken. Buiten de "gewone" onderhoudskosten zijn de kosten

om de bus te verzekeren enorm hoog (zie ook de verzekeringsplichten). Voor een particulier, voor stichtingen en musea (wellicht in iets mindere mate) zijn deze bedragen bijna niet op te brengen.

Vergunningstelsel

Wat zijn de mogelijkheden voor stichtingen, musea en particulieren om historische bussen te exploiteren? "Normale" touringcar bedrijven krijgen een vergunning van Verkeer en Waterstaat voor bepaald vervoer (zie het Besluit Personenvervoer 2000). Vervoer buiten de voorwaarden in de vergunning mag niet. Heel zelden krijgen musea eveneens een vergunning, een zeer beperkte weliswaar. Aan stichtingen of aan particulieren wordt geen vergunning afgegeven. Ingevolge artikel 5 van de Wet personenvervoer is het verboden besloten busvervoer te verrichten zonder een daartoe strekkende vergunning.

Trouw en rouwvervoer

Trouw- en rouwvervoer valt niet onder de vergunningsplicht van het besluit Personenvervoer. Dit vervoer is uitgezonderd in artikel 2 f van het besluit Personenvervoer.

De meningen ten aanzien van de reikwijdte van het artikel lopen behoorlijk uiteen. De verschillende stichtingen spreken van een erg strikte interpretatie. Het bruidspaar moet zelf in de bus zitten. Rijdt het bruidspaar voor de bus uit in een auto of moeten gasten worden weggebracht na een feest dan gaat de ontheffing niet op. De inspectie zegt daarentegen dat zij een vrij ruime interpretatie hanteert. In artikel 2 f staat dat het afhalen en terugbrengen van de deelnemers onder rouw- en trouwvervoer valt. Uit de jurisprudentie blijkt dat alleen het vervoer op de dag van de plechtigheid tot rouw- en trouwvervoer moet worden gerekend.

"In geval van zowel huwelijken-/partnerregistraties als begrafeningen/ crematies vinden de ceremonieën en plechtigheden niet altijd op één en dezelfde dag plaats. Door de diversiteit aan religies en culturen is het in dit kader ook niet eenduidig vast te stellen welk vervoer direct of indirect is toe te rekenen aan het huwelijk c.q. de uitvaart zelf. Praktisch gezien kan de volgende uitleg worden toegepast. Als trouwvervoer hoeft alleen te worden aangemerkt het vervoer op de dag van de gemeentelijke bevestiging door de ambtenaar van de burgerlijke stand van het huwelijk c.q. de samenlevingsovereenkomst, dat samenhangt met die gebeurtenis. Als rouwvervoer hoeft alleen te worden aangemerkt het vervoer op de dag van de feitelijke ter aarde bestelling c.q. crematie, dat samenhangt met die gebeurtenis.

Jurisprudentie – Hoge Raad, 14 mei 2004, nr. 39734 (BNB 2004/246, FED 2004/295, VN 2004/28.24, WFR 2004/820)

Commercieel en weerslag op de markt

Uit artikel 2 g van het Besluit Personenvervoer blijkt, dat onder bepaalde voorwaarden, voor vervoer met vervoermiddelen die in gebruik zijn als onderdeel van een historische verzameling niet altijd een vergunningsplicht geldt. Wanneer het gebruik niet commercieel van aard is dan wel een geringe weerslag heeft op de vervoermarkt kan er zonder vergunning worden gereden. Voor particulieren is dit

een extra reden om zich aan te sluiten bij een stichting, want..." één bus maakt nog geen collectie/verzameling".¹⁴

Een rit met een historische bus heeft niet sec tot doel vervoer van A naar B, er komt ook nostalgie en een stukje geschiedenis bij kijken. Een tocht met een oldtimer wordt altijd met een specifieke reden georganiseerd. Hierdoor wordt enige weerslag op de markt uitgesloten. Musea verhuren hun bussen ver beneden de normale prijs. Stichtingen en verenigingen verhuren historische bussen altijd een behoorlijk stuk boven de normale verhuurprijs, zodat wordt voorkomen dat de verhuur in het vaarwater van andere verhuurbedrijven komt. De rechtvaardiging van een hogere prijs is voornamelijk gelegen in de exclusiviteit van het product en in de hoge premies die betaald moeten worden. De hogere prijs is bovendien een rem op het aantal commerciële activiteiten (20 ritten in een jaar is veel).

Verhuur aan commerciële touringcarbedrijven

Daarnaast kan de vergunningsplicht worden omzeild door de klassieke bus te verhuren aan een commercieel touringcarbedrijf. De verhuur aan een commercieel bedrijf sluit een negatieve weerslag op de markt uit. Verenigingen en stichtingen staan overigens vrij sceptisch en behoudend tegenover deze mogelijkheid, omdat er dan anderen met hun zorgvuldig onderhouden bus gaan rijden. Daarenboven zijn er voor het besturen van een historische bus heel andere vaardigheden vereist. Deze expertise ontbreekt vaak bij jongere chauffeurs. De vergunningsplicht kan zo worden omzeild, maar wel met alle gevolgen van dien/inclusief alle eventuele negatieve bij effecten. Het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) heeft een creatieve oplossing voor dit probleem bedacht. Enkele chauffeurs van het museum staan op de invallijst bij het commerciële busbedrijf, waaraan hun historische bussen wel eens worden verhuurd. Op het moment dat een bus van het HOVM wordt ingezet kan een "eigen"chauffeur de bus besturen.

Het is overigens niet wenselijk dat oude bussen volledig commercieel worden geëxploiteerd. Idealiter zou het mogelijk moeten zijn de kosten enigszins/grotendeels te dekken met het doen van "commerciële" ritten. Een gesprek tussen overheid en branche zou wellicht tot een gedegen vergunningstelsel kunnen leiden. Het voordeel van een dergelijk stelsel is dat er aan de vergunningverstrekking voorwaarden kunnen worden gesteld.

Overtredingen van het besluit, waaronder dus elke vorm van commercieel vervoer wordt gerekend, waarvoor geen vergunning is afgegeven, vallen in dit geval onder de wet Economische Delicten en kunnen enorme boetes tot gevolg hebben.

- 2f Besluit Personenvervoer (2000)

"Vervoer met auto's of bussen voor de uitvoering van trouwerijen of uitvaarten met inbegrip van het afhalen en terugbrengen van de deelnemers"

- 2g Besluit Personenvervoer (2000)

"Vervoer met vervoermiddelen die in gebruik zijn als onderdeel van een historische verzameling voor zover het niet commercieel van aard is dan wel een geringe weerslag heeft op de vervoermarkt"

¹⁴ LJV; AA5737, Rb. Leeuwarden, 17/090198-99

6 Overig

6.1 Sector lucht

Voor het historisch railvervoer heeft de inventarisatie tot nu toe nog geen belemmerende maatregelen opgeleverd die niet binnen de andere thema's vallen.

6.2 Sector rail

De complexiteit van wet- en regelgeving is een algemeen probleem voor het mobiel erfgoed, maar in het bijzonder voor de sector rail. De recent ingevoerde Spoorwegwet en de verzelfstandiging van het openbaar (spoor)vervoer zorgen namelijk voor rechtsonzekerheid en ondoorzichtige regelgeving. Ten eerste is de status van sommige trajecten eenvoudigweg niet duidelijk; is een spoor hoofdspoorweg, lokaalspoor, valt het onder de spoorwegwet, of een ander regime? De spoorwegwet legt bovendien slechts algemene regels vast. De splitsing van beheer en exploitatie van het spoor heeft ertoe geleid dat ondergeschikte regelgeving niet alleen komt van het ministerie en de IVW. Men heeft ook te maken met de regels van (semi-) private partijen als Prorail de NS of een andere exploitant. Dit kan leiden tot complexe situaties, waarbij men soms te doen heeft met verschillende (veiligheids)regimes op een klein gebied (bijv. bedrijfsterrein).

6.3 Sector water

6.3.1 Status van sleepboten

Wettelijk gezien zijn sleepboten, ongeacht of ze als pleziervaartuig worden gebruikt, 'grote' schepen. Onder een sleepboot wordt verstaan (art. 1 lid 1k BSW) een schip dat is gebouwd om te slepen. Zolang een sleepboot een sleepbeting heeft, is de sleepboot een boot die is gebouwd om te slepen. Echter, die sleepbeting bepaalt nu juist voor een groot deel het specifieke karakter van een sleepboot. Met alle gevolgen van dien voor wat betreft uitrusting, vaarbewijzen enz.

Een algemene ontheffing of een kleine aanpassing van de definitie zou vrij eenvoudig dit knelpunt kunnen wegnemen.

- Binnenvaartwet
- Artikel 5a lid 2 Binnenschepenwet
- Wet vaartijden en bemanningsterkte binnenvaart

6.3.2 Meetbrief

Schippers zijn verplicht om een meetbrief aan boord te hebben. Deze worden uitgegeven door Rijksoverheid en bevatten de wettelijke eisen voor belading. De verplichting geldt tevens voor historische vrachtschepen, terwijl historische vaartuigen zelden tot nooit lading vervoeren.

Deze verplichting brengt niet alleen extra papierwerk met zich mee, maar ook behoorlijk wat kosten. Een binnenvaartmeetbrief is 15 jaar geldig indien geen verbouwingen plaatsvinden en kost tussen de 652 en 948 euro.

- Meetbrievewet 1998
- Meetbrievebesluit 1981
- Conventie van Geneve van 15 februari 1966 nopens de meting van binnenvaarttuigen
- Metingsbesluit binnenvaartuigen 1978
- Artikel 1 van het Besluit binnenschependocumenten
- Artikel 1.10, onderdeel a van het Binnenvaartpolitierglement
- Artikel 1.10, onderdeel f van het Rijnvaartpolitierglement

6.3.3 Certificaat van onderzoek

Er geldt tot op heden geen certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen. Alleen wanneer zij op de Rijn gaan varen gelden de eisen die het ROSR stelt. De eisen in het ROSR zijn hoog en lijken te hoog voor historische schepen. De nieuwe Binnenvaartwet gaat straks aan grote pleziervaartuigen (langer dan 20 meter) een certificaat van onderzoek verplicht stellen. De technische eisen zullen ten eerste veel kosten met zich meebrengen. Ten tweede kunnen aanpassingen het historische karakter van het schip aantasten. Het gevaar bestaat dan dat het voor veel eigenaren niet meer haalbaar is om een klassiek schip in stand te houden.

Voor veel belanghebbenden is het een groot vraagteken waarom deze strengere eisen er überhaupt komen, omdat er zelden ongelukken gebeuren met pleziervaartuigen.

Een optie zou kunnen zijn de vijfjarige keuring, die verzekeringsagenten op dit moment verplicht stellen, aan de binnenvaartwet te koppelen in plaats van een verplicht certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen langer dan 20 meter.

- ROSR
- Akte van Manheim (1868)
- Artikel 15 Binnenschepenwet
- Binnenvaartwet
- Gewijzigde Richtlijn 82/714/EEG
- Binnenschepenbesluit
- Wet vaartijden en bemanningsterkte binnenvaart

6.3.4 Varende woonschepen

Tegenwoordig is er een verbod om aan boord van een historisch zeilschip te wonen, terwijl deze schepen altijd bewoond zijn geweest door het schippersgezin. Alleen als een schip officieel als woonschip is erkend, mag aan boord van deze schepen worden gewoond. Gemeenten, met enkele uitzonderingen daargelaten, staan toe dat de historische schepen worden vervangen door een meer comfortabele betonnen woonark. Hierdoor hebben steeds meer varende monumenten geen ligplaats.

- Artikel 1 lid d, 7, en 88 Huisvestingswet
- Gemeentelijke verordeningen
- Niet: Woningwet en de daarbij horende bouwbesluiten

6.3.5 Klassenbureau's

Een klassenbureau verricht onderzoeken ter certificering van zeeschepen, voor de verkrijging van een internationaal certificaat van uitwatering, (radio)veiligheidslicenties voor passagiersschepen, vrachtschepen, hogesnelheidsschepen en schepen met een bijzondere lading. Commerciële klassenbureau's nemen klassieke jachten niet op in hun register, omdat dit financieel onaantrekkelijk is. Er bestaan wel speciale klassenbureau's voor historische schepen, echter deze bureau's missen Europese erkenning. Wil een klassenbureau voor Europese erkenning in aanmerking komen dan moeten er minstens 1000 schepen bij het klassenbureau zijn aangesloten. Zonder een officieel erkend certificaat is het altijd onzeker waar je wel en niet mag varen. Deze maatregel geldt nu alleen voor de zeevaart. Er bestaat een kans dat de regeling er ook voor de plezier- en binnenvaart gaat komen. Op dit moment ligt een voorstel tot wijziging van de huidige kwantitatieve beperkingen bij de Europese Commissie. Dit zou het probleem oplossen, voordat het daadwerkelijk ontstaan is.

"De opheffing van de momenteel geldende kwantitatieve beperkingen betreft het minimum aantal schepen dat in het register van het betreffende bureau is ingeschreven om als klassenbureau voor erkenning in aanmerking te komen is positief. Daardoor ontstaat de mogelijkheid voor kleinere Nederlandse inspectiebureaus om Europese erkenning aan te vragen. Klassenbureaus voor speciale scheepstypen worden nu mogelijk. De in Nederland bekende "bruine zeilvaart", de chartervaart met historische schepen, is hier direct bij gebaat. Deze vloot is tot op heden voor de erkende (grote) klassenbureaus commercieel niet interessant waardoor voor dat marktsegment geen goede oplossing voor handen is. Het verkrijgen van Europese Erkenning van het betrokken klassenbureau wordt gezien als een kwaliteitsimpuls. Deze impuls komt de veiligheid in deze bedrijfstak ten goede. Nederland hecht hier zeer aan gelet op het feit dat deze schepen varen met (soms relatief veel) passagiers."¹⁵

- Richtlijn 94/57/EG inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (zie ook: Richtlijn 2001/105/EC)

¹⁵ <http://www.minbuza.nl/nl/actueel/ecvoorstellen,2006/05/Voorstel-voor-een-richtlijn-----EG-van-het-Europee.html>

- Regeling klassenbureaus Schepenwet 2003
- Schepenbesluit 1965
- Schepenbesluit 2004
- SOLAS (Safety of Life at sea) 1974
- MARPOL 1973/78

6.4 Sector weg

6.4.1 Kentekeneisen

In Nederland is het voeren van een juiste kentekenplaat één van de verplichtingen voor het gebruik van een voertuig op de openbare weg.

Vanaf 1 januari 2007 geldt er ook een kentekenplicht voor snor- en bromfietsen. Deze kentekenplicht stuit bij veel liefhebbers van historische brommers op bezwaren daar het authentieke karakter van de snor/bromfiets wordt aangetast door de nieuwe kentekenplaat.

Voor de meeste wegvoertuigen bestaat er een afzonderlijke kentekenplaat voor klassiekers, deze ontbreekt bij bromfietsen. De donkerblauwe kentekenplaat is bestemd voor historische voertuigen met een 'datum eerste toelating' van voor 1 januari 1978.

Kentekens zijn uitsluitend verplicht voor voertuigen die zich op de openbare weg bevinden.

Het ZZ-kenteken heeft een eigen geschiedenis. Dit kenteken is ontworpen voor voertuigen, die niet zonder ontheffing de weg op mogen, omdat zij niet voldoen aan de wettelijke voorschriften. De regeling is in het leven geroepen voor voertuigen die ongewoon zwaar, log of groot zijn. Met het ZZ-kenteken kan deze categorie van voertuigen alsnog de weg op. Op dit moment geldt de regeling uitsluitend nog voor "buitenissige" voertuigen. Eerder kon ook bijvoorbeeld een T-ford die niet aan alle wettelijke eisen voldeed voor een ZZ-kenteken in aanmerking komen. Dit is echter veranderd. Voor historische, niet buitenissige voertuigen, geldt dat deze nu gewoon onder de historische kentekenregeling vallen. Er is geen soepele overgangsregeling, wat behoorlijk veel extra rompslomp tot gevolg heeft. Een historisch voertuig kan een extra vermelding krijgen op het kentekenbewijs en zo alsnog de weg op. Dit is echter niet eenvoudig er kan onenigheid bestaan over de formulering bijvoorbeeld. Voertuigen met een ZZ-kenteken hoeven niet gekeurd te worden en voertuigen met een historisch kenteken moeten in ieder geval op dit moment nog wel gekeurd worden.

- Besluit uit 2005 tot wijziging van het Kentekenreglement, het Voertuigreglement en het RVV 1990 in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen en tot wijziging van het besluit personenvervoer 2000 in verband met het herstellen van enkele omissies
- Kentekenreglement
- Reglement verkeersregels en verkeerstekens

- Artikel 36 tot en met 54 en artikel 149 Wegenverkeerswet (Artikel 149 regelt welke instanties bevoegd zijn een ontheffing te verlenen. De RDW is bevoegd voor rijkswegen een ontheffing te verlenen).
- Artikel 7.1 Voertuigreglement

7 Potentiële belemmeringen in de toekomst

7.1 Sector lucht

Het is van belang dat in de toekomst ook het onderhoudsregime 80/92 beschikbaar blijft voor de historische luchtvaart. Hoewel de historische luchtvaart stevig is ingebed in de Europese regels, is het van belang de EASA toch nauwlettend te volgen. Het ziet er verder niet naar uit dat er verdere bevoegdheden naar de EASA worden overgeheveld.¹⁶

Een ontwikkeling die in de toekomst waarschijnlijk nieuwe knelpunten oplevert voor de historische luchtvaart, is dat de collectie historische vliegtuigen met straalmotoren zal groeien. De regeling historische luchtvaart en de Europese basisverordening stellen propelleraandrijving niet als vereiste voor een historisch vliegtuig. Toch is de afwezigheid van straalaandrijving juist iets wat de oude toestellen uitzondert van moderne regels, met name de geluidsnormen.

7.2 Sector rail

Omdat de Spoorwegwet recent in werking is getreden, dient in de gaten te worden gehouden hoe de regels die uit deze wet voortvloeien zich verder ontwikkelen, en waar de bedreigingen en mogelijkheden voor het historisch railvervoer liggen. Ook is de status van vrijwilligers onder de nieuwe ARBO-wet van bijzondere relevantie voor het historisch railvervoer. Op Europees niveau zal het streven naar interoperabiliteit van het Europese spoornet voor nieuwe regels gaan zorgen. Vooral de zogenaamde TSI's (Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit) zijn daarbij belangrijk. De ontwikkelingen van nieuwe luchtkwaliteitsnormen vormt ook een mogelijke bedreiging. Verder zal de ontwikkeling van nieuwe luchtkwaliteitsnormen het "leefgebied" van het mobiel erfgoed mogelijk steeds verder inperken, daar de verwachting is dat deze steeds strenger zullen worden.

7.3 Sector water

7.3.1 Binnenvaartwet

Onlangs is de Europese richtlijn voor de binnenvaart in Brussel aangenomen. Deze richtlijn wordt in 2007/2008 van kracht en is van belang voor pleziervaartuigen langer dan 20 meter en sleep- en duwbotten die als pleziervaartuig worden gebruikt. De Centrale Commissie Rijnvaart (CCR) heeft een grote invloed gehad op de tekst van deze nieuwe Richtlijn en waarschijnlijk zal er een vrij grote

¹⁶ Speech by Patrick Goudou, Executive Director European Aviation Safety Agency Conference on the Future of Aviation Regulation Brussels 20.9.2006

gelijkenis tussen het ROSR en de richtlijn bestaan. Er is één hoofdstuk gewijd aan historische schepen. De precieze invulling daarvan is nog niet bekend. De uitwerking in Nederland vindt plaats via een nieuwe wet: de Binnenvaartwet.

De Binnenvaartwet wordt de opvolger van de huidige Binnenschepenwet, de Wet vaartijden en bemanningsterkte binnenvaart en het Binnenschepenbesluit. Deze nieuwe wet gaat allerlei extra eisen stellen. Een van deze eisen, "het certificaat van onderzoek", is al afzonderlijk besproken.

De wet bevat naast dreigingen ook kansen. Janneke Bos heeft alle voor- en nadelen overzichtelijk op een rijtje gezet. Voor de beknoptheid en overzichtelijkheid zullen hieronder alleen de voornaamste bedreigingen kort worden besproken.¹⁷

Bedreigingen:

- Art. 1.1.1 Onduidelijkheid met betrekking tot definities. In het voorstel van wet is iedere sleep- of duwboot dat een ander schip sleept of duwt bezig met bedrijfsmatig vervoer. Hetgeen betekent dat alle historische sleep- en duwbotten geen enkel schip meer mogen slepen of duwen teneinde niet bedrijfsmatig bezig te zijn. Praktisch gezien is hier dus niets gewijzigd. (zie ook; status sleepboten)
- Art. 3.1.1. Een uitbreiding van een de plicht tot certificaat van onderzoek voor een grote categorie van schepen. Met name de grotere pleziervaartuigen en de schepen met een permanente ligplaats die uitsluitend gebruikt worden voor bewoning hangt een flinke verbouwing boven het hoofd om aan alle nieuwe eisen te kunnen voldoen. Dit levert niet alleen een financiële bedreiging op voor het behoud, maar ook zal het historische karakter van de vaartuigen worden aangetast.
- Art. 3.2.1. De technische eisen worden gekoppeld aan de strenge eisen van de Europese Richtlijn en de ROSR
- Art. 3.1.7. Vrijstelling van een bepaalde categorie van schepen heeft tot gevolg dat deze schepen zich nog slechts op de Nederlandse wateren kunnen begeven.
- Art. 3.2.1. Ieder schip dat te boek is gesteld moet een geldige meetbrief hebben
- Art. 3.3.1. Per ministeriële regeling kunnen eisen worden gesteld aan de bemanning voor de pleziervaart. Alleen het varen met het schip kan hierdoor in gevaar komen.
- Art. 3.3.2 Ieder bemanningslid moet een geldige geneeskundige verklaring hebben.
- Art. 3.4.1. Een groot groep van historische vaartuigen, bijvoorbeeld Spitsen, zal onder het groot vaarbewijs gaan vallen. Dit betekent allerlei extra onmogelijke eisen en bovendien extra kosten.
- Art. 4.1.1. Het verplichte scheepsnummer voor pleziervaartuigen kost relatief veel geld en betekent een aantasting de historische presentatie van schepen. Over het nut van een

¹⁷ Bron: <http://www.xs4all.nl/~bosq>. Janneke Bos (36) heeft na het afronden van haar studies Scheepsbouwkunde en Technische Bedrijfskunde in 1994 Expertisebureau Bos opgericht. Ze heeft een grote ervaring met nautische wetgeving opgebouwd. In 2006 is ze door EMCI geregistreerd als expert pleziervaartuigen specialist nautische wetgeving.

scheepsnummer bestaan verschillende meningen.

7.3.2 Vaarbelasting

De Nederlandse pleziervaart werd in 2002 geconfronteerd met een mogelijk te heffen vaarbelasting. Dit plan is nu van de baan, maar het idee speelt op de achtergrond zo nu en dan weer op.

“Staatssecretaris **Wijn**:

De heer Rouvoet en de heer Vendrik zijn ingegaan op de vaarbelasting. Ik vrees met groten vreeze dat zij weer het antwoord krijgen waar zij niet tevreden mee zijn. Mijn antwoord is namelijk hetzelfde als het jaar ervoor en het jaar daarvoor. In het verleden is dit al vaak onderzocht. Ik heb begrepen dat er zelfs tot twee keer toe een wetsvoorstel is gemaakt, maar de Raad van State heeft twee keer een zeer negatief advies gegeven, zowel wat betreft de rechtsgrond voor het heffen van die belasting als wat betreft de registratie. Daarbij zijn ook de uitvoeringskosten zeer hoog. Daarom valt van onze zijde niets te verwachten. Er is ook geen sprake van voortschrijdend inzicht.”(Kamerstuk 2005-2006, 30306, nr. 67, Tweede Kamer)

- Belastingplan 2002

7.4 Sector weg

7.4.1 Rekeningrijden

In de Nota Mobiliteit worden plannen vormgegeven voor een systeem van rekeningrijden. De regelgeving wordt niet verwacht voor 2009. Klassiekers ouder dan 25 jaar betalen nu geen wegenbelasting. Op dit moment is er in de huidige plannen rekeningrijden nog geen aandacht voor een officiële regeling tot vrijstelling historische voertuigen. Het systeem van rekeningrijden is gebaseerd op gebruiksbelasting. De huidige fiscale vrijstelling heeft een andere grondslag namelijk houderschap. De meetapparatuur, die eventueel moet worden ingebouwd, kan het authentieke karakter van historische auto aantasten. Op dit moment wordt sterk gedacht aan de invoer van een systeem met kastjes, zodat er niet allerlei apparatuur te worden in gebouwd. Dit wordt gedaan vanuit een kostenoptiek. Toch neemt dit niet weg, dat wanneer er voor een kastjessysteem wordt gekozen er geen aantasting van het authentieke karakter plaats vindt.¹⁸

- Nog geen officiële wet- en regelgeving
- Nota mobiliteit 2006

¹⁸ Bron: Verkeer en Waterstaat

7.4.2 Tachograaf

Vanaf 2006 is voor nieuwe voertuigen de digitale tachograaf verplicht. Op dit moment lijken historische voertuigen buiten schot te blijven (Inspectie Verkeer en Waterstaat). Verordening (EG) nr. 561/2006 maakt ook een in artikel 3 sub 1 een uitzondering voor historische voertuigen. Ook al bestaat er geen verplichting voor historische voertuigen om een (digitale/analoge) tachograaf in te bouwen, wel moeten alle rijtijden worden bijgehouden, dit levert extra rompslomp op voor de bestuurder.

- Artikel 3 sub i Verordening 561/2006
- Arbeidstijdenwet

7.4.3 Licht overdag

Er gaan steeds meer stemmen op om verplicht te stellen de lichten op voertuigen ook overdag te laten branden. Dit zou voor sommige voertuigen een onmogelijke technische eis zijn. Nu nog geen (Europese) regelgeving.

NB: Er is nog geen wettelijke verplichting (zie: European consultation paper DRL)

7.4.4 Licht vrachtwagenbewijs

Het vrachtwagenrijbewijs kent hele zware eisen. Deze eisen houden ondermeer verband met de vracht die een vrachtwagenchauffeur moet vervoeren. De chauffeur dient kennis te hebben van brandgevaarlijke stoffen en dergelijke. Zou er niet een licht rijbewijs voor het rijden met een oude vrachtwagen moeten komen? Klassieke vrachtwagens worden toch niet meer gebruikt voor vrachtvervoer. Vergelijk licht rijbewijs voor het rijden met oude bussen.

- Wet Rijonderricht motorrijtuigen (1993)
- Wegenverkeerswet
- Reglement rijbewijzen (1996)