



Advies Raad van State inzake het ontwerp van een voorstel van wet tot wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Verzamelwet IenW 2020)

Nader Rapport

1 december 2020

IENW/BSK-2020/211954

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Koning

Nader rapport inzake het ontwerp van een voorstel van wet tot wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Verzamelwet IenW 2020)

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 25 juni 2020, no. 2020001268, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 24 augustus, nr. W17.20.0205/IV bied ik U, mede namens de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, hierbij aan.

De Afdeling advisering van de Raad van State (hierna: de Afdeling) heeft een aantal opmerkingen bij het voorstel en adviseert daarmee rekening te houden voordat het voorstel bij de Tweede Kamer ingediend wordt.

In het navolgende ga ik op deze opmerkingen in. De tekst van het advies treft u hieronder in cursieve tekst aan, met tussengevoegd de reactie daarop.

Bij Kabinetsmissive van 25 juni 2020, no. 2020001268, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Verzamelwet IenW 2020), met memorie van toelichting.

De Afdeling advisering van de Raad van State maakt opmerkingen over de harmonisatie van benoemingstermijnen van leden van zelfstandige bestuursorganen onder verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. In verband daarmee is aanpassing wenselijk van de toelichting. Ook adviseert zij het doel van de grondslag voor een ministeriële regeling inzake het toezicht van de minister op het zelfstandig bestuursorgaan Airport Coordination Netherlands te verduidelijken en de grondslag voor een informatiestatuut en periodieke rapportageplicht dragend te motiveren. Indien die motivering niet kan worden gegeven, adviseert zij van dit onderdeel van het wetsvoorstel af te zien.

1. Harmonisatie benoemingstermijnen

Het wetsvoorstel harmoniseert de maximale benoemingsduur van leden van de zelfstandige bestuursorganen (zbo's) onder verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De Kaderwet zelfstandige bestuursorganen bevat voor benoemingstermijnen geen uniforme regeling; evenmin is er thans van rijkswege een gemeenschappelijke standaard.¹ De benoemingsduur varieert nu en kent in sommige gevallen geen maximum. Voorgesteld wordt te regelen dat een bestuurslid maximaal tweemaal voor een periode van maximaal vier jaar zitting kan hebben in een bestuur. In bijzondere situaties kan een bestuurslid na herbenoeming nog eenmaal worden herbenoemd voor een periode van twee jaar.

¹ Wel heeft een aantal zelfstandige bestuursorganen, verenigd in de Handvestgroep Publiek Verantwoord, zelf het initiatief genomen tot een Code Goed Bestuur Publieke Dienstverleners, dat is uitgewerkt in de Handreikingen operationalisering principes Code Goed Bestuur Publieke Dienstverleners de Handreikingen is opgenomen dat benoeming maximaal tweemaal voor vier jaar kan plaatsvinden, maar dat herbenoeming daarna nog mogelijk is na een positieve beoordeling op basis van een formele evaluatie (paragraaf 3.4.1 van de Handreikingen). Overigens is evenwel in de Code opgenomen dat een formele evaluatie ook de basis is voor een herbenoeming na een eerste termijn (paragraaf 3.4 van de Code).

a. In de toelichting wordt opgemerkt dat de bestaande verschillen in de termijnen voor benoeming en herbenoeming historisch zo zijn gegroeid, maar dat deze verschillen niet goed vallen uit te leggen. In dat verband wordt ook gewezen op het belang van regelmatige vervanging van de bestuursleden van zbo's. Daarom wil de regering dit harmoniseren. Dit doet de vraag rijzen wat de inhoudelijke argumenten zijn voor de harmonisatie tot één standaardregeling en voor de beperking ervan tot het beleidsterrein van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit klemmt des te meer daar er in de Kaderwet zbo's voor gekozen is om de keuze inzake benoemingstermijnen vrij te laten. Op de verhouding met de Kaderwet zbo's en de daarin gemaakte keuzen wordt in het geheel niet ingegaan.

De Afdeling adviseert om in de toelichting op het voorgaande in te gaan.

b. Volgens de toelichting hebben enkele zbo's aangegeven in de aan te passen benoemingstermijnen een beperking te zien. Voor de regering weegt echter het belang van regelmatige vervanging van de bestuursleden van zbo's zwaarder, aldus de toelichting. Niet toegelicht wordt of er zich in deze gevallen geen omstandigheden voordoen die aanleiding kunnen geven tot afwijking van de gekozen standaardregeling.

De Afdeling adviseert hier in de toelichting aandacht aan te besteden, in elk geval voor de zbo's voor wie de gevolgen van de voorgestelde aanpassingen het grootst zijn, en daarbij in te gaan op eventuele bezwaren die door betrokken zbo's naar voren zijn gebracht.

Eén van de doelstellingen van de Kaderwet was het bevorderen van eenheid met betrekking tot het recht inzake zbo's. Daarbij zijn destijds echter niet alle onderwerpen betreffende organisatie en aansturing van zbo's in de Kaderwet geharmoniseerd. Bij de totstandkoming van de Kaderwet is voorzien dat in bijzondere wetgeving aanvullende regels of van de Kaderwet afwijkende regels zouden worden opgenomen.² In de Kaderwet is een algemene regeling getroffen voor benoeming en ontslag van bestuursleden, maar is niets opgenomen over de benoemingstermijnen. Dit omdat destijds afgebakende benoemingstermijnen sporadisch voorkwamen en de verschillende bestuursfuncties bij zbo's qua aard en omvang sterk uiteenliepen.

De regering heeft nu de wens de benoemingstermijnen van verschillende zbo's op het beleidsterrein van lenW af te bakenen en te harmoniseren. Dit sluit aan bij een breder streven van de Minister van lenW om het beleid ten aanzien van zbo's op het beleidsterrein van lenW waar mogelijk gelijk te trekken. Door afgebakende benoemingstermijnen wordt bovendien voorkomen dat een bestuurder van een zbo te lang blijft zitten en zich teveel vereenzelvigt met het zbo. Een regelmatige vervanging van bestuursleden houdt de bestuursleden en de organisatie scherp. Hoewel de betreffende zbo's in de omvang en aard van hun taken van elkaar verschillen, meent de regering dat deze verschillen niet van dien aard zijn dat zij noodzaken tot een verschillende benadering met betrekking tot de benoemingstermijnen van bestuursleden.

De toelichting is in het licht van het bovenstaande aangevuld, waarbij tevens nader is ingegaan op de consultatiereactie van een tweetal zbo's.

2. Ministeriële regeling inzake toezicht op ACNL door Minister

Het wetsvoorstel voorziet in een grondslag in de Wet luchtvaart op grond waarvan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat regels kan stellen over de uitoefening van het diens toezicht op het zbo Airport Coordination Netherlands (ACNL). Daarnaast wordt erin voorzien dat de minister een informatiestatuut kan vaststellen en dat de minister de directie kan opdragen een periodieke rapportage uit te brengen.³ Blijkens de toelichting wordt beoogd hiermee de minister in te staat te stellen de kwaliteit en continuïteit van de uitvoering van de wettelijke taken van de ACNL te verifiëren.⁴

De Afdeling wijst erop dat hoofdstuk 3 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen reeds de informatievoorziening, sturing en toezicht ter zake van zbo's regelt. In de toelichting wordt niet ingegaan op de verhouding van de voorgestelde regeling in de Wet luchtvaart tot de bevoegdheden van de minister op grond van de Kaderwet zbo's.

In het bijzonder rijst de vraag over het nut en de noodzaak van de grondslag voor een informatiestatuut en een rapportageplicht⁵ in het licht van artikel 20 van de Kaderwet zbo's. Dat artikel regelt immers dat een zbo desgevraagd alle voor de uitoefening van diens taak benodigde inlichtingen aan

² Kamerstukken II, 2000/01 27 426, nr. 3, blz. 5 en 6.

³ Artikel VI, onderdeel F, van het wetsvoorstel dat artikel 8a.70 invoegt in de Wet luchtvaart.

⁴ Artikelsgewijze toelichting bij artikel VI, onderdeel F.

⁵ Zie het voorgestelde tweede en derde lid van artikel 8a.70 Wet luchtvaart.



de minister verstrekt en dat de minister inzage kan vorderen van alle zakelijke gegevens en bescheiden indien dat voor de vervulling van zijn taak redelijkerwijs nodig is. Ter uitoefening van deze bevoegdheden kan de minister reeds een informatiestatuut vaststellen of verzoeken om periodieke rapportages.

Over de voorgestelde grondslag voor een ministeriële regeling over de uitoefening van het toezicht merkt de Afdeling verder nog het volgende op. De toelichting lijkt ervan uit te gaan dat een regeling vooral zal zien op de praktische aspecten van de uitoefening van het toezicht.⁶ Voor zover evenwel beoogd wordt om taken en bevoegdheden in het kader van het toezicht op ACNL te regelen, is het ongewenst dat dat bij ministeriële regeling geschiedt.⁷

De Afdeling adviseert in het licht van het voorgaande in de toelichting het doel van de ministeriële regeling te verduidelijken en het nut en de noodzaak van de grondslag voor een informatiestatuut en een rapportageplicht dragend te motiveren, dan wel dit onderdeel van het wetsvoorstel te schrappen.

Naar aanleiding van dit advies is de grondslag voor de ministeriële regeling alsmede de toelichting daarbij aangepast. Het uitgangspunt van de Minister van IenW is om het beleid inzake informatievoorziening, sturing en toezicht voor alle onder IenW ressorterende zbo's zoveel mogelijk gelijk vorm te geven. In dat kader worden bij ministeriële regeling regels gesteld met betrekking tot bijvoorbeeld de begroting, de jaarrekening, het jaarverslag en de toepassing van artikel 32 Kaderwet. Het is daarnaast niet noodzakelijk om een afzonderlijk informatiestatuut op te stellen of te kunnen opdragen tot afzonderlijke periodieke rapportages. De grondslag is bovendien niet bedoeld en zal ook niet worden gebruikt voor het toedelen van nieuwe toezichtbevoegdheden.

3. Overige aanvullingen op het wetsvoorstel

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om een aantal wijzigingsvoorstellen toe te voegen, een aantal reeds opgenomen onderdelen aan te passen en enkele redactionele aanpassingen door te voeren.

Ten eerste zijn overgangsrechtelijke bepalingen toegevoegd aan de Aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet en zijn enkele technische verbeteringen in die wetten aangebracht.

Ten tweede worden een aantal bepalingen in de Spoorwegwet aangepast. In artikel 1, eerste lid, van de Spoorwegwet wordt de begripsomschrijving van 'houder' vervangen. De artikelverwijzing is aangepast. Er wordt niet meer verwezen naar artikel 37, tweede lid, maar naar artikel 26aa, eerste lid, van de Spoorwegwet. In de definitie van het begrip *houder* is bedoeld te verwijzen naar het nationaal voertuigregister. Tot de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket stond in artikel 37, tweede lid, van de Spoorwegwet het nationaal voertuigregister beschreven, daarna was dat artikel 26aa, eerste lid, van de Spoorwegwet. Daarnaast wordt het ingevoegde artikel 33a van de Spoorwegwet aangepast. Het voorgestelde artikel 33a Spoorwegwet gaat over beoordelingsinstanties die worden aangemeld bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie in de ERA-database ERADIS, opdat de beoordelingsinstanties hun activiteiten in de hele Unie kunnen uitvoeren (eerste en tweede lid). Met de toevoeging van 'Europees' in het eerste lid, wordt aangesloten bij de terminologie in de Spoorwegwet. Met de toevoeging van 'een besluit tot' wordt aangesloten bij een vergelijkbare bepaling (art. 26u, eerste lid, Spoorwegwet). Met de toevoeging van een derde lid wordt aangesloten bij vergelijkbare bepalingen over conformiteitsbeoordelingsinstanties (artikelen 26u, vierde lid, en 26v, tweede lid, Spoorwegwet). Met de toevoeging van een vijfde lid wordt aangesloten bij vergelijkbare bepalingen over conformiteitsbeoordelingsinstanties (artikelen 26u, zevende lid en 26v, vierde lid, Spoorwegwet). Artikel 37 Spoorwegwet vervalt. Artikel 37 Spoorwegwet vereist dat de entiteit naast de certificering, door Onze Minister is erkend als een met het onderhoud belaste entiteit, voordat het onderhoud en herstel van spoorvoertuigen uitvoert. Dit erkenningsvereiste vloeit niet voort uit de Spoorwegveiligheidsrichtlijn of uit daarop rustende bepalingen, maar is een nationaal vereiste, ontstaan in een tijd waarin certificering van bepaalde entiteiten -de entiteiten die onderhoud verrichtten aan spoorvoertuigen, bestemd voor personenvervoer- op vrijwillige basis geschiedde en men toch bepaalde eisen aan die entiteiten wenste te stellen. Met de invoering van verplichte certificering per 16 juni 2020, kan het Nederlands erkenningsvereiste vervallen.

Als laatste is er een samenloopbepaling toegevoegd, die noodzakelijk is geworden in verband met de samenloop van wijzigingen die volgen uit de Invoeringswet Omgevingswet en de Wet milieubeheer. Daarnaast is bij nader inzien gebleken dat kan worden volstaan met bestuursrechtelijke handhaving

⁶ Artikelsgewijze toelichting bij artikel VI, onderdeel F.

⁷ Aanwijzing 2.24 van de Aanwijzingen voor de Regelgeving.



door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van de bepalingen betreffende EU-Milieukeur (artikel 18.2b van de Wet milieubeheer).

Als gevolg van alle bovengenoemde aanpassingen in het wetsvoorstel vindt een herschikking van een aantal artikelen en onderdelen plaats.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft een aantal opmerkingen bij het voorstel en adviseert daarmee rekening te houden voordat het voorstel bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal wordt ingediend.

Ik moge U, mede namens de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, verzoeken het hierbij gevoegde (gewijzigde) voorstel van wet en de (gewijzigde) memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga.*



Advies Raad van State

No. W17.20.0205/IV

's-Gravenhage, 24 augustus 2020

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 25 juni 2020, no.2020001268, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (VerzamelenWet 2020), met memorie van toelichting.

De Afdeling advisering van de Raad van State maakt opmerkingen over de harmonisatie van benoemingstermijnen van leden van zelfstandige bestuursorganen onder verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. In verband daarmee is aanpassing wenselijk van de toelichting. Ook adviseert zij het doel van de grondslag voor een ministeriële regeling inzake het toezicht van de minister op het zelfstandig bestuursorgaan Airport Coordination Netherlands te verduidelijken en de grondslag voor een informatiestatuut en periodieke rapportageplicht dragend te motiveren. Indien die motivering niet kan worden gegeven, adviseert zij van dit onderdeel van het wetsvoorstel af te zien.

1. Harmonisatie benoemingstermijnen

Het wetsvoorstel harmoniseert de maximale benoemingsduur van leden van de zelfstandige bestuursorganen (zbo's) onder verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De Kaderwet zelfstandige bestuursorganen bevat voor benoemingstermijnen geen uniforme regeling; evenmin is er thans van rijkswege een gemeenschappelijke standaard.¹ De benoemingsduur varieert nu en kent in sommige gevallen geen maximum. Voorgesteld wordt te regelen dat een bestuurslid maximaal tweemaal voor een periode van maximaal vier jaar zitting kan hebben in een bestuur. In bijzondere situaties kan een bestuurslid na herbenoeming nog eenmaal worden herbenoemd voor een periode van twee jaar.

a. In de toelichting wordt opgemerkt dat de bestaande verschillen in de termijnen voor benoeming en herbenoeming historisch zo zijn gegroeid, maar dat deze verschillen niet goed vallen uit te leggen. In dat verband wordt ook gewezen op het belang van regelmatige vervanging van de bestuursleden van zbo's. Daarom wil de regering dit harmoniseren. Dit doet de vraag rijzen wat de inhoudelijke argumenten zijn voor de harmonisatie tot één standaardregeling en voor de beperking ervan tot het beleidsterrein van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit klemmt des te meer daar er in de Kaderwet zbo's voor gekozen is om de keuze inzake benoemingstermijnen vrij te laten. Op de verhouding met de Kaderwet zbo's en de daarin gemaakte keuzen wordt in het geheel niet ingegaan.

De Afdeling adviseert om in de toelichting op het voorgaande in te gaan.

b. Volgens de toelichting hebben enkele zbo's aangegeven in de aan te passen benoemingstermijnen een beperking te zien. Voor de regering weegt echter het belang van regelmatige vervanging van de bestuursleden van zbo's zwaarder, aldus de toelichting. Niet toegelicht wordt of er zich in deze gevallen geen omstandigheden voordoen die aanleiding kunnen geven tot afwijking van de gekozen standaardregeling.

De Afdeling adviseert hier in de toelichting aandacht aan te besteden, in elk geval voor de zbo's voor wie de gevolgen van de voorgestelde aanpassingen het grootst zijn, en daarbij in te gaan op eventuele bezwaren die door betrokken zbo's naar voren zijn gebracht.

2. Ministeriële regeling inzake toezicht op ACNL door Minister

Het wetsvoorstel voorziet in een grondslag in de Wet luchtvaart op grond waarvan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat regels kan stellen over de uitoefening van het diens toezicht op het zbo Airport Coordination Netherlands (ACNL). Daarnaast wordt erin voorzien dat de minister een

¹ Wel heeft een aantal zelfstandige bestuursorganen, verenigd in de Handvestgroep Publiek Verantwoorden, zelf het initiatief genomen tot een Code Goed Bestuur Publieke Dienstverleners, dat is uitgewerkt in de Handreikingen operationalisering principes Code Goed Bestuur Publieke Dienstverleners de Handreikingen is opgenomen dat benoeming maximaal tweemaal voor vier jaar kan plaatsvinden, maar dat herbenoeming daarna nog mogelijk is na een positieve beoordeling op basis van een formele evaluatie (paragraaf 3.4.1 van de Handreikingen). Overigens is evenwel in de Code opgenomen dat een formele evaluatie ook de basis is voor een herbenoeming na een eerste termijn (paragraaf 3.4 van de Code).



informatiestatuut kan vaststellen en dat de minister de directie kan opdragen een periodieke rapportage uit te brengen.² Blijkens de toelichting wordt beoogd hiermee de minister in te staat te stellen de kwaliteit en continuïteit van de uitvoering van de wettelijke taken van de ACNL te verifiëren.³

De Afdeling wijst erop dat hoofdstuk 3 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen reeds de informatievoorziening, sturing en toezicht ter zake van zbo's regelt. In de toelichting wordt niet ingegaan op de verhouding van de voorgestelde regeling in de Wet luchtvaart tot de bevoegdheden van de minister op grond van de Kaderwet zbo's.

In het bijzonder rijst de vraag over het nut en de noodzaak van de grondslag voor een informatiestatuut en een rapportageplicht⁴ in het licht van artikel 20 van de Kaderwet zbo's. Dat artikel regelt immers dat een zbo desgevraagd alle voor de uitoefening van diens taak benodigde inlichtingen aan de minister verstrekt en dat de minister inzage kan vorderen van alle zakelijke gegevens en bescheiden indien dat voor de vervulling van zijn taak redelijkerwijs nodig is. Ter uitoefening van deze bevoegdheden kan de minister reeds een informatiestatuut vaststellen of verzoeken om periodieke rapportages.

Over de voorgestelde grondslag voor een ministeriële regeling over de uitoefening van het toezicht merkt de Afdeling verder nog het volgende op. De toelichting lijkt ervan uit te gaan dat een regeling vooral zal zien op de praktische aspecten van de uitoefening van het toezicht.⁵ Voor zover evenwel beoogd wordt om taken en bevoegdheden in het kader van het toezicht op ACNL te regelen, is het ongewenst dat dat bij ministeriële regeling geschiedt.⁶

De Afdeling adviseert in het licht van het voorgaande in de toelichting het doel van de ministeriële regeling te verduidelijken en het nut en de noodzaak van de grondslag voor een informatiestatuut en een rapportageplicht dragend te motiveren, dan wel dit onderdeel van het wetsvoorstel te schrappen.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft een aantal opmerkingen bij het voorstel en adviseert daarmee rekening te houden voordat het voorstel bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal wordt ingediend.

*De vice-president van de Raad van State,
Th.C. de Graaf.*

² Artikel VI, onderdeel F, van het wetsvoorstel dat artikel 8a.70 invoegt in de Wet luchtvaart.

³ Artikelsgewijze toelichting bij artikel VI, onderdeel F.

⁴ Zie het voorgestelde tweede en derde lid van artikel 8a.70 Wet luchtvaart.

⁵ Artikelsgewijze toelichting bij artikel VI, onderdeel F.

⁶ Aanwijzing 2.24 van de Aanwijzingen voor de Regelgeving.



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Wet tot wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Verzamelwet IenW 2020)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben dat het wenselijk is dat de Kernenergiewet, de Spoorwegwet, de Wegenverkeerswet 1994, de Wet op de economische delicten, de Wet lokaal spoor, de Wet luchtvaart, de Luchtvaartwet BES, de Wet milieubeheer, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet wegvervoer goederen worden gewijzigd;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

Artikel 5, derde lid, van de Kernenergiewet komt te luiden:

3. De leden worden benoemd voor een tijdvak van maximaal vier jaar en zijn aansluitend éénmalig voor een tijdvak van maximaal vier jaar herbenoembaar. In het geval van bijzondere omstandigheden binnen de organisatie van de Autoriteit kan een lid van de Autoriteit bij afloop van de tweede benoemingstermijn terstond opnieuw worden benoemd voor een tijdvak van maximaal twee jaar.

ARTIKEL II

In artikel 66, tweede lid, van de Luchtvaartwet BES, wordt in de aanhef 'bij of krachtens algemene maatregel van bestuur' vervangen door 'bij ministeriële regeling'

ARTIKEL III

De Spoorwegwet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt in de alfabetische volgorde de volgende begripsomschrijving ingevoegd:

beoordelingsinstantie: beoordelingsinstantie als bedoeld in artikel 3, onderdeel 14, van uitvoeringsverordening (EU) 402/2013;

2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de begripsbepaling van 'spoorwegbureauverordening', 'interoperabiliteitstrichtlijn' en 'spoorwegveiligheidsrichtlijn' wordt 'PbEU L 2016, 138' vervangen door 'PbEU 2016, L 138'.

- b. In de alfabetische volgorde wordt de volgende begripsbepaling ingevoegd:

uitvoeringsverordening (EU) 402/2013: uitvoeringsverordening (EU) 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) 352/2009 (PbEU 2013, L 121).

B

In artikel 26c vervallen het tweede tot en met zesde lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid.

C

Na artikel 26c wordt een artikel ingevoegd, luidende:



Artikel 26ca

1. Indien voor een subsysteem een EG-keuringsverklaring is opgesteld op basis van de TSI's en, naargelang het geval, overeenkomstig de nationale voorschriften, wordt dat subsysteem geacht te voldoen aan de essentiële eisen.
2. Een EG-keuringsverklaring als bedoeld in het eerste lid wordt opgesteld na toepassing van de daarvoor geldende keuringsprocedures en overeenkomstig de krachtens artikel 26e, onderdelen b, c en d, gestelde regels.
3. Het is verboden een EG-keuringsverklaring op te stellen voor een subsysteem dat niet voldoet aan de essentiële eisen.
4. Subsystemen die conform zijn met geharmoniseerde normen of delen daarvan waarvan de referenties in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt, worden geacht conform te zijn met de essentiële eisen die door die normen of delen daarvan worden bestreken.
5. Onze Minister kan verzoeken om aanvullende verificaties te verrichten ten aanzien van een subsysteem dat is voorzien van een EG-keuringsverklaring, indien hij constateert dat het subsysteem niet voldoet aan de essentiële eisen.

D

In artikel 26e, onder a, vervalt 'eerste lid,'.

E

In artikel 26u, vijfde lid, en in artikel 26v, derde lid, wordt 'het toezicht op door hem aangemelde instanties te houden' vervangen door 'controles op door hem aangemelde instanties uit te voeren'.

F

Na artikel 27 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 27a

1. Een spoorwegonderneming die een passagiersvervoersdienst naar het Verenigd Koninkrijk exploiteert, voldoet aan de eisen die gelden voor de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel rijden.
2. Een spoorwegonderneming informeert Onze Minister jaarlijks over de wijze waarop zij voldoet aan de eisen, bedoeld in het eerste lid.
3. Bij ministeriële regeling worden de eisen, bedoeld in het eerste lid, vastgesteld en kunnen regels worden gesteld over de wijze waarop een spoorwegonderneming overeenkomstig het tweede lid Onze Minister informeert.

G

Na artikel 33 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 33a

1. Onze Minister besluit, op aanvraag, tot aanmelding bij het Spoorwegbureau van een of meer beoordelingsinstanties die voldoen aan de in artikel 35, onder f, gestelde regels.
2. Een aanmelding kan onder beperkingen geschieden. Aan een aanmelding kunnen voorschriften worden verbonden.
3. Onze Minister kan bij ministeriële regeling de nationale accreditatie-instantie aanwijzen om de aanvragen, bedoeld in het eerste lid, te beoordelen en om controles uit te voeren op de aangemelde beoordelingsinstanties.



H

Aan artikel 35 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door een komma in, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- f. de eisen die gesteld worden aan een beoordelingsinstantie als bedoeld in artikel 33a.

I

In artikel 77, eerste lid wordt '26c, eerste en vierde lid' vervangen door '26c, 26ca, derde lid'

J

In artikel 82 wordt 'entiteit' vervangen door 'actor'.

K

In artikel 123a wordt 'de artikelen 123c en 123f' vervangen door 'de artikelen 123c, 123f en 123g'.

L

Onder vernummering van artikel 123f tot artikel 123g, wordt na artikel 123e een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 123f

Een onderhoudscertificaat als bedoeld in artikel 46 respectievelijk een erkenning als bedoeld in artikel 48 van de Spoorwegwet, zoals die artikelen luiden op de dag voorafgaand aan het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet houdende implementatie van het vierde spoorwegpakket, berust met ingang van de dag waarop die wet in werking treedt op artikel 36 respectievelijk artikel 37.

ARTIKEL IV

De Wegenverkeerswet 1994 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 4e, derde lid, komt te luiden:

3. De leden van de directie worden benoemd voor een tijdvak van maximaal vier jaar en zijn aansluitend éénmalig voor een tijdvak van maximaal vier jaar herbenoembaar. In het geval van bijzondere omstandigheden binnen de organisatie van de Dienst Wegverkeer kan een lid van de directie bij afloop van de tweede benoemingstermijn terstond opnieuw worden benoemd voor een tijdvak van maximaal twee jaar.

B

Artikel 4ad, vierde lid, komt te luiden:

4. De leden van de directie worden benoemd voor een tijdvak van maximaal vier jaar en zijn aansluitend éénmalig voor een tijdvak van maximaal vier jaar herbenoembaar. In het geval van bijzondere omstandigheden binnen de organisatie van het CBR kan een lid van de directie bij afloop van de tweede benoemingstermijn terstond opnieuw worden benoemd voor een tijdvak van maximaal twee jaar.

ARTIKEL V

De Wet lokaal spoor wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid vervalt ', richtlijn 2007/59/EG'.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:



4. Tenzij bij of krachtens deze wet anders is bepaald, zijn bestuurders op een lokale spoorweg vrijgesteld van de uitvoeringsmaatregelen bij richtlijn 2007/59/EG.

B

In artikel 32, negende lid, wordt na 'artikel 26k, eerste lid, van de Spoorwegwet' ingevoegd ', is verleend'.

ARTIKEL VI

De Wet luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5.14d wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid wordt na 'luchtvaarnavigatiedienstenverordening' toegevoegd 'en artikel 41 van de basisverordening'.
2. In het tweede lid wordt na 'luchtvaarnavigatiedienstenverordening' ingevoegd 'en artikel 40 van de basisverordening'.
3. In het vierde lid wordt 'tijdens de geldigheidsduur' vervangen door 'na het verstrekken'.
4. In het vijfde lid wordt 'geldigheidsduur, aanvraag, verlening en verlenging' vervangen door 'aanvraag en verlening'.
5. Het zevende lid komt te luiden:
 7. Onze Minister van Infrastructuur en Milieu kan een certificaat geheel of gedeeltelijk opschorten of intrekken overeenkomstig hetgeen bij of krachtens de basisverordening is bepaald.

6. Het achtste lid vervalt, onder vernummering van het negende lid tot achtste lid.

B

Artikel 5.14e vervalt.

C

Artikel 5.25, derde lid, komt te luiden:

3. De leden van het bestuur worden benoemd voor een tijdvak van maximaal vier jaar en zijn aansluitend éénmalig voor een tijdvak van maximaal vier jaar herbenoembaar. In het geval van bijzondere omstandigheden binnen de organisatie van de LVNL kan een lid van het bestuur bij afloop van de tweede benoemingstermijn terstond opnieuw worden benoemd voor een tijdvak van maximaal twee jaar.

D

Onder vernummering van het vierde lid tot zesde lid worden in artikel 8a.1 twee leden ingevoegd, luidende:

4. De kosten die samenhangen met het in behandeling nemen van de aanvraag en de afgifte van de in het tweede lid bedoelde ontheffing of een wijziging daarvan, worden ten laste gebracht aan de aanvrager.
5. De bedragen ter vergoeding van de kosten, bedoeld in het vierde lid, worden bij ministeriële regeling vastgesteld.

E

Artikel 8a.66, derde lid, komt te luiden:

De leden van de directie worden benoemd voor een tijdvak van maximaal vier jaar en zijn aansluitend éénmalig voor een tijdvak van maximaal vier jaar herbenoembaar. In het geval van



bijzondere omstandigheden binnen de organisatie van de ACNL kan een lid van de directie bij afloop van de tweede benoemingstermijn terstond opnieuw worden benoemd voor een tijdvak van maximaal twee jaar.

F

In titel 8A.7. wordt na artikel 8a.69 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8a.70

1. Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt regels over de uitoefening van het toezicht op ACNL door Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat.
2. Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat kan een informatiestatuut vaststellen.
3. Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat kan de directie opdragen periodiek rapportage uit te brengen op een door hem, na overleg met het bestuur, te bepalen wijze.

ARTIKEL VII

De Wet milieubeheer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1, eerste lid, wordt in de alfabetische volgorde ingevoegd:

EG-verordening EU-milieukeur: verordening (EG) nr. 66/2010 van het Europees parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de EU-milieukeur (PbEU L 2010,27);.

B

Na paragraaf 2.3 wordt een paragraaf toegevoegd, luidende:

§ 2.4 EU-milieukeur

Artikel 2.41

1. Onze Minister wijst een instantie aan als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de EG-verordening EU-milieukeur.
2. Aan de aanwijzing kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 2.42

1. Onze Minister kan subsidie verstrekken aan de instantie voor de taken die voortvloeien uit de EG-verordening EU-milieukeur.
2. Op deze subsidieverstreking is afdeling 4.2.8 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Artikel 2.43

De instantie, bedoeld in artikel 2.41, eerste lid, voert haar taken uit overeenkomstig het door haar vastgestelde reglement.

Artikel 2.44

Het is verboden in strijd te handelen met de volgende bepalingen van EG-verordening EU-milieukeur: de artikelen 9, tweede, zesde, negende en dertiende lid, en 10, eerste lid.

C

Aan artikel 9.2.2.1, eerste lid, wordt toegevoegd ' , met inbegrip van het voorbereiden of bevorderen van deze handelingen'.



D

Aan het slot van artikel 9.4.5, eerste lid, wordt een volzin toegevoegd, luidende:

Onze Minister kan een of meer instanties aanwijzen, die de conformiteitsbeoordeling verrichten.

E

De eerste volzin van artikel 17.18 komt te luiden: Het bevoegd gezag verstrekt Onze Minister de informatie over de tenuitvoerlegging nodig ter uitvoering van artikel 18 van de EG-richtlijn milieuaansprakelijkheid.

F

Aan artikel 18.2, eerste lid, wordt na onder 3°, onder vervanging van de punt door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

4° de EG-verordening EU-milieukeur.

G

Aan artikel 18.2b, eerste lid, wordt na onder d, onder vervanging van de punt door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

e. de EG-verordening EU-milieukeur.

H

In artikel 22.1, achtste lid, vervalt: de hoofdstuk 3, paragraaf 3, van de Wet dieren,.

ARTIKEL VIII

De Wet op de economische delicten wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, onder 4°, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de zinsnede met betrekking tot de Spoorwegwet wordt na '27, tweede lid, onderdelen a tot en met c,' ingevoegd '27a, eerste lid, in verbinding met het derde lid,'.

2. In de zinsnede met betrekking tot de Wet personenvervoer 2000 wordt '43a, derde lid,' vervangen door '43a, vierde lid'.

B

In artikel 1a, onder 2°, wordt in de zinsnede met betrekking tot de Wet milieubeheer '8.42a, eerste lid,' vervangen door '8.42a,' en wordt '10.48, derde lid,' vervangen door '10.48, eerste lid,'.

Artikel IX

Artikel 19a van de Wet personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt 'kan beperkt worden' vervangen door 'wordt beperkt'.

2. In het derde lid wordt 'kan eveneens worden beperkt' vervangen door 'wordt beperkt'.

ARTIKEL X

Artikel 4.3a, vierde lid, van de Wet wegvervoer goederen komt te luiden:

4. De leden van de directie worden benoemd voor een tijdvak van maximaal vier jaar en zijn aansluitend éénmalig voor een tijdvak van maximaal vier jaar herbenoembaar. In het geval van bijzondere omstandigheden binnen de organisatie van de NIWO kan een lid van de directie bij afloop van de tweede benoemingstermijn terstond opnieuw worden benoemd voor een tijdvak van maximaal twee jaar.



ARTIKEL XI

Op personen die krachtens de in artikelen I, IV, VI, onderdelen C en E, en artikel X genoemde artikelen zijn benoemd of herbenoemd voor het moment van inwerkingtreding van de artikelen I, IV, onderdelen C en E, en artikel X zijn de in de artikelen I, IV, onderdelen C en E, en artikel X genoemde artikelen van toepassing zoals zij luiden voor dit moment van inwerkingtreding.

ARTIKEL XII

De artikelen van deze wet treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

ARTIKEL XIII

Deze wet wordt aangehaald als: Verzamelwet lenW 2020.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,



MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Dit voorstel van wet bevat een aantal wijzigingen in diverse wetten op het gebied van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De wijzigingen betreffen de Kernenergiewet, de Spoorwegwet, de Wegenverkeerswet 1994, de Wet lokaal spoor, de Wet luchtvaart, de Luchtvaartwet BES, de Wet milieubeheer, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet wegvervoer goederen. Tevens betreft dit een wijziging van de Wet op de economische delicten i.v.m. een wijziging van de strafbaarstelling van bepalingen op het gebied van de Wet milieubeheer en de Spoorwegwet. Het gaat in dit wetsvoorstel om het herstel van wetstechnische gebreken en leemten, alsmede andere wijzigingen van ondergeschikte aard.

De regering heeft in de brief van 20 juli 2011 drie criteria gesteld, waar verzamelwetgeving aan moet voldoen. Van wetswijzigingen onder de noemer van verzamelwetgeving wordt namelijk verwacht dat ze voldoende samenhang hebben, geen omvangrijke of complexe onderdelen behelzen, en geen politiek omstreden inhoud bevatten (Kamerstukken I 2010/11, 32 500 VI, M). Omdat er geen substantiële en politiek omstreden beleidswijzigingen beoogd worden met de onderhavige wetswijzigingen, voldoet dit wetsvoorstel aan de gestelde criteria.

Maximale benoemingsduur

De artikelen I, IV, VI onderdelen C en E, en artikel X betreffen wijzigingen van de maximale benoemingsduur van bestuurders van bij wet ingestelde zelfstandige bestuursorganen op het beleidsterrein van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

In de afgelopen ruim vijftientig jaar zijn op het beleidsterrein van Infrastructuur en Waterstaat verschillende zelfstandige bestuursorganen (zbo's) bij wet¹ ingesteld. Het gaat om de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), de Dienst Wegverkeer (RDW), de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de Airport Coordination Netherlands (ACNL) en de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO). Op grond van artikel 12 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen benoemt, schorst en ontslaat de Minister bestuurders van een zbo. De maximale termijn van de benoeming van bestuursleden varieert echter. In sommige gevallen is er sprake van (her)benoemingstermijnen van vier jaar, in andere van vijf jaar. Sommige bestuurders kunnen maximaal een keer worden herbenoemd, voor anderen geldt geen beperking. De regering wil hierin verandering brengen en de benoemingsduur en mogelijkheden tot herbenoeming van de verschillende zbo's harmoniseren. De bestaande variëteit is historisch zo gegroeid, maar valt niet goed uit te leggen.

Het voorstel voorziet erin dat een bestuurslid maximaal tweemaal voor een tijdvak van maximaal vier jaar zitting kan hebben in het bestuur. De regering wil door middel van een wijziging van de betreffende wetten hierbij aansluiten. Zo wordt voorkomen dat een bestuurder van een zbo te lang blijft zitten en zich teveel vereenzelvigd met het zbo. Een regelmatige vervanging van bestuursleden houdt bovendien de bestuursleden en de organisatie scherp.

Een herbenoeming van een bestuurder die al vier jaar in functie is geweest, moet geen vanzelfsprekendheid zijn. Onderdeel van het benoemingenbeleid van lenW is dat herbenoeming slechts plaats vindt na een positieve beoordeling van het functioneren in de achterliggende tijdvak. Dit gebeurt op basis van een formele evaluatie van de prestaties. De herbenoeming wordt gerechtvaardigd door de bewezen prestaties en de betrokkenheid van het betreffende bestuurslid.

Slechts in het geval van een bijzondere situatie binnen de organisatie van het zbo moet naar het oordeel van de regering een uitzondering op de totale maximale zittingsduur van acht jaar mogelijk zijn. In zo'n bijzondere situatie kan een bestuurslid na herbenoeming nog eenmaal voor een tijdvak van twee jaar worden herbenoemd. Het gaat om omstandigheden waarbij een nieuwe herbenoeming noodzakelijk is om te voorkomen dat het goed functioneren van het zbo en de adequate vervulling van de wettelijke taken wordt geschaad. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om de situatie dat er net een nieuwe bestuurder benoemd is die nog ingewerkt moet worden, waarbij het goed is dat een zittende bestuurder nog enige tijd blijft voor de continuïteit. Daarnaast zou het bijvoorbeeld kunnen gaan om een situatie waarbij de organisatie in reorganisatie of transitie is waarbij het goed is dat een bestuurder de organisatie nog enige tijd blijft leiden.

¹ Het gaat dus om zbo's met een publiekrechtelijke rechtsvorm.

De gevolgen van de aanpassingen zijn het grootst voor LVNL en RDW. Andere zbo's waarbij de Minister benoemingsrecht heeft, kennen al een maximale termijn van twee perioden van vier jaar. Voor RDW en LVNL betekent dit dat de huidige termijnen worden bekort van onbepaalde tijd naar bepaalde tijd en van vijf naar vier jaar terug zullen gaan. Voor de benoemingstermijnen van raden van toezicht en raden van advies wijzigt niets. Wel scherpt lenW de randvoorwaarden van het proces van benoemen en herbenoemen aan. Dit wordt geregeld in de ministeriële regelingen en beleidsregels die per zbo gelden. Het gaat hierbij enkel om de publiekrechtelijke zbo's. Van deze rechtspersonen wordt namelijk de inrichting van de besturen bij wet geregeld en wordt het bestuur benoemd door de normalisation "Minister"minister.

Overige wijzigingen

De afzonderlijke wijzigingen worden in de artikelsgewijze toelichting nader toegelicht.

Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) is belast met het toezicht op en de handhaving van de wetgeving (voor zover relevant) die bij het onderhavige wetsvoorstel gewijzigd wordt. Het onderhavige wetsvoorstel is voor een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) aan de ILT voorgelegd. Naar aanleiding van de HUF-toets is de toelichting op enkele punten verduidelijkt. De ILT is van oordeel dat de wet handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebesteding is.

Regeldruk

Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel is onderzocht wat de mogelijke regeldruk zal zijn van het wetsvoorstel. Hieronder wordt verstaan de administratieve lasten en de eventuele nalevingskosten om te voldoen aan de informatieverplichtingen aan de overheid, voortvloeiend uit wet- en regelgeving van de overheid. Het wetsvoorstel heeft geen noemenswaardige regeldrukgevolgen, aangezien de bepalingen geen grote veranderingen teweegbrengen.

Het wetsvoorstel is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). ATR heeft geen formeel advies uitgebracht bij de wet. Dit omdat het voorstel weinig tot geen regeldrukeffecten heeft voor burgers en bedrijven.

Consultatie

De wijziging met betrekking tot de maximale benoemingsduur van bestuurders van publiekrechtelijke zbo's is aan de raad van toezicht van desbetreffende zbo's voorgelegd. Tevens zijn de besturen en directies van de zbo's hierover geïnformeerd. Enkele zbo's hebben aangegeven dat zij in de aangepaste benoemingstermijnen een beperking zien. Voor de regering weegt echter het belang van regelmatige vervanging van de bestuursleden van zbo's zwaarder.

De wijziging met betrekking tot de Wet op de economische delicten is afgestemd met het ministerie van Justitie en Veiligheid aangezien zij systeemverantwoordelijk zijn voor deze wet. De wijziging van de Wet Milieubeheer met betrekking tot artikel 9.2.2.1 (artikel I, onderdeel C) is eveneens afgestemd met het ministerie van Justitie en Veiligheid en het OM.

Voor dit wetsvoorstel is afgezien van internetconsultatie omdat het wetgeving betreft zonder noemenswaardige gevolgen voor burgers, bedrijven en instellingen.

Inwerkingtreding en vaste verandermomenten

De inwerkingtreding van dit wetsvoorstel wordt bepaald bij koninklijk besluit. Van de invoeringstermijn van twee maanden en van de vaste verandermomenten die als uitgangspunt gelden kan worden afgeweken conform aanwijzing 4.17, lid 5, onder c, van de Aanwijzingen voor de regelgeving, omdat deze regeling ziet op reparaties van wetstechnische onjuistheden, verduidelijkingen andere wijzigingen van inhoudelijk ondergeschikte aard.

Artikelsgewijs

Artikelen I, IV, VI onderdelen C en E en Artikel X

(wijziging artikel 5 Kernenergiewet, artikelen 4e en 4ad Wegenverkeerswet 1994, artikelen 5.25 en 8a.66 Wet luchtvaart en artikel 4.3a, vierde lid, van de Wet wegvervoer goederen)

Deze artikelen betreffen de wijzigingen met betrekking tot de maximale benoemingsduur van publiekrechtelijke zbo's. In het algemeen deel van de toelichting met het onderwerp 'maximale

benoemingsduur' is deze wijziging nader toegelicht.

Artikel II

(wijziging artikel 66, tweede lid, van de Luchtvaartwet BES)

Op grond van artikelen 26, 28, 37, 39 en 40 van de Luchtvaartwet BES geeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ontheffingen af. Dit doet de ILT tot op heden zonder daarvoor een tarief in rekening te brengen, hoewel artikel 66, tweede lid, van de Luchtvaartwet BES wel een grondslag biedt tot het heffen van tarieven. Tarieven kunnen geheven worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Omdat er geen algemene maatregel van bestuur op artikel 66 berust waarin de tarieven geregeld worden, en ook in Europees Nederland dergelijke tarieven in een ministeriële regeling zijn vastgelegd, wordt nu de grondslag in artikel 66 voor het heffen van tarieven op de BES veranderd van algemene maatregel van bestuur in ministeriële regeling. Omdat tarieven jaarlijks wijzigen is het wenselijk tarieven vast te leggen op het niveau van een ministeriële regeling, in plaats van een algemene maatregel van bestuur.

Artikel 209, eerste lid van de Wet openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba, voorziet in de betrokkenheid van de bestuurscolleges van Bonaire, Sint Eustatius en Saba bij voorstellen van wet waarbij van de openbare lichamen regeling of bestuur wordt gevorderd en wanneer in betekende mate wijziging wordt gebracht in de taken en bevoegdheden van het eilandsbestuur. Artikel 209, derde lid, vereist betrokkenheid van de bestuurscolleges bij ingrijpende beleidsvoornemens of wanneer er ingrijpend wordt afgeweken van de regelgeving in Europees Nederland. Omdat met onderhavige wijziging alleen sprake is van een wetstechnische wijziging, en er inhoudelijk niets wijzigt, is er afgezien van het betrekken van de bestuurscolleges. De drie eilanden zijn wel van tevoren geïnformeerd over deze wijziging.

Artikel III

Onderdelen B, C, D en I (wijziging artikel 26c Spoorwegwet, invoegen artikel 26ca)

In het huidige artikel 26c staat in het eerste lid van dit artikel het algemene verbod om subsystemen te construeren, in dienst te stellen of te exploiteren die niet voldoen aan de voor dat subsysteem geldende essentiële eisen (de eisen genoemd in bijlage III van de interoperabiliteitsrichtlijn.² Het tweede lid van het huidige artikel geeft aan dat een EG-keuringsverklaring een vermoeden oplevert van het voldoen aan de essentiële eisen. Door beide bepalingen in één artikel op te nemen, wordt thans de indruk gewekt dat voor alle subsystemen EG-keuringsverklaringen moeten bestaan. Dit is niet het geval. Om die indruk weg te nemen, worden de bepalingen over de keuringsverklaringen in een afzonderlijk artikel (het nieuwe artikel 26ca) opgenomen. Artikel 26c bevat dan voortaan slechts het algemene verbod om subsystemen te construeren, in dienst te stellen of te exploiteren die niet voldoen aan de voor dat subsysteem geldende essentiële eisen. Subsystemen die reeds in dienst zijn gesteld voorafgaand aan de inwerkingtreding van TSI's, moeten voldoen aan de eisen die golden ten tijde van de indienststelling van die subsystemen zoals opgenomen in nationale voorschriften (zoals bijvoorbeeld destijds de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur). Voor hoofdspoorweginfrastructuur die is aangelegd voor 1 januari 2005 geldt het bepaalde in artikel 121 Spoorwegwet.

Onderdeel E (wijziging artikelen 26u en 26v Spoorwegwet)

De term 'toezicht' heeft in de Algemene wet bestuursrecht een specifieke betekenis in het kader van de handhaving (titel 5.2 van hoofdstuk 5 van de wet). De nationale accreditatieinstelling in Nederland is de Raad van Accreditatie. Deze is een private rechtspersoon en kan om die reden geen bestuursrechtelijk toezicht uitoefenen. Daarom wordt gekozen voor de neutralere term 'controle'.

Onderdeel F (invoegen artikel 27a Spoorwegwet)

Het voorgestelde artikel 27a houdt verband met de realisatie van de directe treinverbinding tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk (Londen) die op dit moment door Eurostar wordt geëxploiteerd.

In de brief van 20 december 2018 van de Staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2018/19, 29 984, nr. 811) is aangegeven dat België, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Nederland voornemens zijn om politieke overeenstemming te bereiken over een verdrag over grenscontroles die bij de directe treinverbinding tussen

² Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU L 2016, 138).



Nederland en het Verenigd Koninkrijk in Nederland moeten worden uitgevoerd. Naast dit verdrag over de grenscontroles worden er tussen de betrokken landen afspraken gemaakt over de beveiliging (security) van de (Eurostar-) treinen die vanuit Nederland door de Kanaaltunnel naar het Verenigd Koninkrijk rijden. Een reeds bestaand tripartiet verdrag tussen het Verenigd Koninkrijk, België en Frankrijk over de beveiliging van treinen, die door de Kanaaltunnel rijden, wordt hiertoe uitgebreid naar Nederland. In dat verdrag komt te staan dat Nederland als verdragspartij moet waarborgen dat de beveiliging van de treinen, die door de Kanaaltunnel rijden, voldoende is voorzien en georganiseerd en dat de verantwoordelijkheden helder gedefinieerd en uitgevoerd worden om de veiligheid van de treinen en de Kanaaltunnel te garanderen.

Met het voorgestelde artikel 27a wordt een spoorwegonderneming verplicht gesteld om te voldoen aan de geldende eisen aan de beveiliging van treinen die door de Kanaaltunnel rijden. Om gericht toezicht te kunnen houden op de naleving van de in de vorige zin beschreven verplichting is het nodig dat een spoorwegonderneming, die vanuit Nederland een treindienst naar het Verenigd Koninkrijk verricht, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat jaarlijks informeert over de wijze waarop de spoorwegonderneming voldoet aan de eisen aan de beveiliging van de treinen die door de Kanaaltunnel rijden. Op grond van het derde lid van het voorgestelde artikel 27a worden bij ministeriële regeling de eisen vastgesteld, die nodig zijn om te voldoen aan het verdrag inzake beveiliging, zodat voor een spoorwegonderneming voldoende duidelijk is welke eisen gelden. Op grond van artikel 69 van de Spoorwegwet is de Inspectie Leefomgeving en Transport bevoegd toezicht te houden op de naleving van het voorgestelde artikel 27a³.

Onderdeel G (invoegen artikel 33a Spoorwegwet)

Met de implementatie van het vierde spoorwegpakket is duidelijk geworden dat Nederland in plaats van voor erkenning kiest voor accreditatie van de aangemelde en aangewezen conformiteitsbeoordelingsinstanties (de zgn. Nobo's en Debo's). Deze zelfde lijn is gekozen voor de beoordelingsinstanties in de zin van Verordening 402/2013 (de zgn. Asbo's). De bevoegdheid van de Minister om de Raad voor Accreditatie aan te wijzen als nationale accreditatie-instantie, wordt hiermee wettelijk verankerd.

Onderdeel H (wijziging artikel 35 Spoorwegwet)

Deze toevoeging van een artikellid aan artikel 35 geeft de wettelijke basis om bij ministeriële regeling eisen te stellen aan de beoordelingsinstanties als bedoeld in artikel 33a van de wet.

Onderdeel J (wijziging artikel 82 Spoorwegwet)

Om te voorkomen dat de term 'entiteit' uitsluitend terugslaat op de 'met onderhoud belaste entiteit' uit artikel 3a van de wet, wordt gekozen voor de term 'actor' die alle in artikel 3a van de wet opgesomde actoren omvat.

Onderdelen K en L (invoegen artikel 123f Spoorwegwet)

De certificaten die zijn afgegeven voor de 'met onderhoud belaste entiteiten' hebben een looptijd van vijf jaar. De op grond van de wet reeds verstrekte certificaten moeten na implementatie van het Vierde spoorwegpakket berusten op een andere wetsbepaling (artikel 36 in plaats van het oude artikel 46 van de wet). Deze wijziging strekt daartoe. Hetzelfde geldt voor de onderhoudswerkplaatsen: reeds verstrekte erkenningen moeten op artikel 37 van de wet berusten in plaats van op artikel 48.

Artikel V (wijziging artikel 3 en 32 Wet lokaal spoor)

Artikel 3 van de Wet lokaal spoor regelt de toepasselijkheid van die wet en van enkele EU-richtlijnen op lokale spoorwegen. Met de Wet houdende implementatie van het vierde spoorwegpakket is ook artikel 3 van de Wet lokaal spoor gewijzigd. Ten onrechte is door die wijziging niet meer expliciet bepaald dat de Machinistenrichtlijn⁴ in beginsel niet van toepassing is op bestuurders op een lokale spoorweg. De Machinistenrichtlijn is namelijk van toepassing op het gehele spoorwegsysteem van de Europese Unie, tenzij een lidstaat vrijstelling verleent van de maatregelen ter uitvoering van die richtlijn (artikel 3). Met de onderhavige wijziging wordt expliciet geregeld dat de Machinistenrichtlijn niet van toepassing is op bestuurders op lokale spoorwegen, tenzij bij of krachtens de Wet lokaal spoor anders is bepaald.

³ Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen.

⁴ Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PbEU 2007, L 315).

Met de Wet houdende implementatie van het vierde spoorwegpakket is artikel 32, negende lid, van de Wet lokaal spoor gewijzigd. In dat negende lid is een ontheffingsmogelijkheid voor een verplichte vergunning voor indienststelling van voertuigen voor lokaal spoor opgenomen indien voor het voertuig reeds een voertuigvergunning op grond van de Spoorwegwet is verleend. In de wijziging van het negende lid ontbraken achter de verwijzing naar de voertuigvergunning, bedoeld in de Spoorwegwet, ten onrechte de woorden 'is verleend'. Met de onderhavige wijziging van artikel 32, negende lid, van de Wet lokaal spoor, wordt deze omissie hersteld.

Artikel VI

Onderdelen A en B (wijziging artikelen 5.14d en 5.14e Wet luchtvaart)

Met ingang van 11 september 2018 is Verordening (EU) 2018/1139⁵ (de basisverordening) van toepassing. Met afdeling V van de basisverordening wordt de verlening van luchtvaartnavigatiediensten binnen het toepassingsbereik van deze basisverordening gebracht. In artikelen 40 en 41 is de verplichting tot het beschikken over een certificaat en het moeten voldoen aan bepaalde eisen om een dergelijk certificaat te verkrijgen, vastgelegd. Tegelijkertijd blijft ook de luchtvaartnavigatiedienstenverordening, waarin dit ook reeds was vastgelegd, van toepassing. Om de nieuwe situatie correct weer te geven wordt in artikel 5.14d verwijzing naar genoemde artikelen van de basisverordening nieuw opgenomen.

Op 28 maart 2017 is Verordening (EU) 2017/373⁶ in werking getreden. Met ingang van 2 januari 2020 is zij van toepassing. In deze verordening zijn voorschriften vastgelegd ten aanzien van luchtverkeersdienstverlening. Een aantal bepalingen in de Wet luchtvaart zijn, omdat deze onderwerpen in de verordening geregeld worden, hierdoor overbodig geworden. Dit betreft de volgende onderwerpen:

- Geldigheidsduur en verlenging van het certificaat: het certificaat is, zolang aan de vereisten voldaan wordt, voor onbeperkte tijd geldig;
- De voorwaarden voor het opschorten of intrekken van het certificaat zijn in de verordening vastgelegd;
- Veiligheidsvoorschriften ten aanzien van de luchtverkeers-, communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten als genoemd in artikel 5.14e zijn Europees geregeld.

Onderdeel D (wijziging artikel 8a.1 Wet luchtvaart)

Deze wijziging betreft een reparatie. Artikel 8a.1 is met de wetswijziging van 18 december 2008 (Staatsblad 2008, 561) opgenomen in de Wet luchtvaart. Artikel 8a.1, eerste lid, bepaalt dat bij ministeriële regeling regels gesteld kunnen worden aan de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van luchthavens met het oog op de orde en veiligheid op die luchthavens. In het tweede lid wordt voorzien in de mogelijkheid tot een ontheffing. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met de uitvoeringstaken die horen bij het in behandeling nemen en afgeven van een ontheffing. Voor dergelijke taken worden tarieven geheven. Echter in dit geval was dat niet mogelijk omdat een grondslag hiervoor ontbrak. Dit wordt met onderhavige wijziging gerepareerd.

Onderdeel F (toevoegen artikel 8a.70 Wet luchtvaart)

Op 1 april 2020 is de Wet Omvorming Stichting Airport Coordination Netherlands tot publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan in werking getreden. Met deze wet is de juridische omvorming van het bestaand zelfstandig bestuursorgaan de Stichting Airport Coordination The Netherlands, die krachtens privaatrecht was opgericht, naar een krachtens publiekrecht ingesteld zelfstandig bestuursorgaan met de naam Airport Coordination Netherlands (ACNL). De taken, inrichting en financiering van ACNL zijn in Titel 8A.7. van de Wet luchtvaart geregeld. De minister is verantwoordelijk voor de algemene uitvoering van de taken van het zbo. Gelet op die verantwoordelijkheid dient de minister zich te kunnen verifiëren van de kwaliteit en continuïteit van de uitvoering van de wettelijke taken. Met de voorgestelde toevoeging van artikel 8a.70 in deze titel wordt een grondslag gecreëerd voor de minister om regels te stellen over de uitoefening van dit toezicht op ACNL. In de nog vast te stellen Regeling sturing van en toezicht op ACNL zal de voorgestelde bevoegdheid worden ingevuld. Bij de

⁵ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad, Pb EU L 212

⁶ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011, Pb EU L 62

nog vast te stellen regels over de uitvoering van het toezicht op ACNL zal zo veel als mogelijk worden aangesloten bij de manier waarop het besturingsmodel en het toezicht op de andere onder de minister ressorterende ZBO's is vormgegeven. Tevens wordt de mogelijkheid voorgesteld voor de minister om een informatiestatuut vast te stellen. In dat informatiestatuut kunnen de procesafspraken omtrent de wederzijdse informatieplichten en -stromen worden opgenomen.

Artikel VII

Gelet op het feit dat dit voorstel in werking treedt na inwerkingtreding van de Omgevingswet, zijn de wijzigingen in de Wet milieubeheer vormgegeven zoals deze wet komt luiden na inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Onderdelen A en B (invoegen § 2.4 EU-milieukeur Wet milieubeheer)

Op grond van artikel 4, eerste lid, van verordening (EG) nr. 66/2010 van het Europees parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de EU-milieukeur (PbEU L 2010,27) (hierna: EG-verordening EU-milieukeur) wijst elke lidstaat een instantie aan die belast wordt met de uitvoering van het EU-milieukeur.

In 1993 is Stichting Milieukeur (hierna: SMK) bij brief van de minister van 25 mei 1993 belast met de taak van de bevoegde instantie uit (destijds) Verordening (EEG) nr. 880/92.⁷ Een (nationale) wettelijke grondslag voor de aanwijzing als bevoegde instantie in de zin van (thans) de EG-verordening Milieukeur ontbreekt echter tot op heden. Deze wordt door middel van dit wetsvoorstel alsnog gerealiseerd. SMK zal, indien dit voorstel tot wet is verheven en in werking is getreden, door de minister als bevoegde instantie worden aangewezen. Niettemin wordt de mogelijkheid opengelaten om een andere organisatie als bevoegde instantie aan te wijzen, mocht dat in de toekomst nodig blijken.

Gelet op de taken van een bevoegde instantie uit EG-verordening EU-milieukeur is de door de minister aangewezen instantie een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Op zelfstandige bestuursorganen is de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen van toepassing. Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Kaderwet kan een zbo worden ingesteld, indien er behoefte is aan onafhankelijke oordeelsvorming op grond van specifieke deskundigheid. Daar is in het onderhavige geval sprake van. SMK voldoet aan de onafhankelijkheidseisen die overeenkomstig de verordening worden gesteld.

Het voorstel beoogt enkel de huidige situatie te continueren. SMK is een bestaande stichting die al jarenlange ervaring heeft met het Europees keurmerk en daardoor over veel specialistische kennis op dit vlak beschikt. De omvang van de taken uit verordening (EG) nr. 66/2010 is beperkt. SMK voert daarnaast nog diverse andere werkzaamheden op het gebied van (milieu)keurmerken. Zij is slechts (zelfstandig) bestuursorgaan voor zover zij aan verordening (EG) nr. 66/2010 uitvoering geeft. Gelet op de kennis en ervaring die SMK de afgelopen decennia heeft opgedaan, het specialistische karakter van de activiteiten en de beperkte omvang daarvan is er geen reden om een andere organisatie met deze taak te belasten. Bij deze wetswijziging is het besliskader van 'Verbinding verbroken?' verdisconteerd. SMK ontvangt, in aanvulling op de door haar in rekening gebrachte tarieven, voor haar activiteiten als bevoegde instantie een jaarlijkse bijdrage. Op de financiering door het Rijk van een privaatrechtelijk vormgegeven zbo is de subsidietitel van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Ingevolge het voorstel wordt Afdeling 4.2.8 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard. Deze afdeling regelt de per boekjaar verstrekte subsidies aan rechtspersonen. Omdat de subsidie de financiering van een wettelijke taak betreft wordt de bijdrage in de rijksbegroting verantwoord op het begrotingsinstrument <Bijdragen aan ZBO's en RWT's>.

Artikel 2.41 regelt de wettelijke grondslag voor het aanwijzen van een bevoegde instantie ter uitvoering van verordening EU-milieukeur. Artikel 2.42 regelt vervolgens de financiering. Artikel 2.43 is gebaseerd op artikel 4, tweede lid, van de EG-verordening EU-milieukeur. Hierin is bepaald dat het reglement de transparantie van de uitvoering van de activiteiten en de betrokkenheid van belanghebbenden verzekert.

Artikel 2.44 regelt de handhaving van de EG-verordening EU-milieukeur. Voorgesteld wordt om handelen in strijd met de artikelen 9, tweede, zesde, negende en dertiende lid, en 10, eerste lid, van de EG-verordening EU-milieukeur te verbieden.

In artikel 9, tweede lid, van de EG-verordening EU-milieukeur wordt bepaald wat de vorm van de

⁷ Verordening (EEG) 880/92 van de Raad van 23 maart 1993 inzake een communautair systeem voor de toekenning van milieukeuren (PbL 99).

EU-milieukeur is en dat dit keur uitsluitend gebruikt mag worden voor producten die aan de criteria voldoen en waarvoor de keur is toegekend.

In artikel 9, zesde lid, van de EG-verordening EU-milieukeur wordt bepaald dat in gevallen waarin de criteria voor de EU-milieukeur eisen dat de productiefaciliteiten aan bepaalde voorschriften voldoen, deze gelden voor alle faciliteiten waar producten met een EU-milieukeur worden vervaardigd.

In artikel 9, negende lid, van de EG-verordening EU-milieukeur wordt bepaald dat de marktdeelnemer pas na sluiting van het contract de EU-milieukeur op het product mag aanbrengen en dat daarbij ook het registratienummer op het product moet worden vermeld.

In artikel 9, dertiende lid, van de EG-verordening EU-milieukeur is bepaald dat het EU-milieukeur niet gebruikt mag worden als onderdeel van een handelsmerk.

In artikel 10, eerste lid, van de EG-verordening EU-milieukeur is bepaald dat misleidende reclame of het gebruik van een keurmerk of logo dat kan leiden tot verwarring met de EU-milieukeur is verboden.

Gezien de aard van de bepalingen van de EG-verordening EU-milieukeur, wordt voorgesteld te volstaan met bestuursrechtelijke handhaving. Hiermee is voldaan aan artikel 17 van de EG-verordening EU-milieukeur. Bovendien wordt in artikel VII, onderdelen F en G, van dit wetsvoorstel voorgesteld de artikelen 18.2, eerste lid, en 18.2b, eerste lid, van de Wet milieubeheer aan te passen. Door toevoeging van de EG-verordening EU-milieukeur, wordt voorzien in bestuursrechtelijke handhaving. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de toelichting op die onderdelen.

Artikel 9, eerste en derde lid, van de EG-verordening EU-milieukeur bevat rechtstreeks werkende bepalingen met eisen die aan een aanvraag voor een EU-milieukeur worden gesteld. Gezien het belang van de aanvrager om aan die eisen te voldoen, anders mag hij immers geen EU-milieukeur aanbrengen op zijn product, is strafbaarstelling niet nodig.

Dit wetsvoorstel is medeondertekend door de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gelet op diens verantwoordelijkheid voor het verzelfstandigingsbeleid, meer in het bijzonder voor de oprichting en inrichting van zelfstandige bestuursorganen.

Onderdeel C (wijziging artikel 9.2.2.1 Wet Milieubeheer)

Met deze wijziging wordt bevestigd dat artikel 9.2.2.1 van de Wet milieubeheer een wettelijke grondslag biedt voor regels met betrekking tot het voorbereiden en het bevorderen van handelingen met stoffen, mengsels of genetisch gemodificeerde organismen, indien een redelijk vermoeden is gerezen dat door deze handelingen ongewenste effecten voor de gezondheid van de mens of voor het milieu zullen ontstaan.

De aanleiding voor deze wijziging is de recente strafrechtelijke jurisprudentie over artikel 1.2.2, vijfde lid, van het Vuurwerkbesluit. Dit artikel verbiedt een aantal handelingen met vuurwerk en pyrotechnische artikelen voor theatergebruik, alsmede, in het vijfde lid, het voorbereiden of bevorderen van deze handelingen. Volgens de Nota van toelichting rekent dit artikellid onder meer tot verboden gedragingen het uitlokken dat anderen verboden handelingen gaan plegen of het verleiden daartoe, bijvoorbeeld door grote winsten voor te spiegelen (Stb. 2012, 127).

De strafrechtelijke jurisprudentie is verdeeld over de vraag of artikel 1.2.2, vijfde lid, van het Vuurwerkbesluit een toereikende wettelijke grondslag heeft in artikel 9.2.2.1 van de Wet milieubeheer. In zijn arrest van 7 oktober 2017 heeft het Gerechtshof Den Haag artikel 1.2.2, vijfde lid, van het Vuurwerkbesluit niet onverbindend geacht (ECLI:NL:GHDHA:2017:2942), terwijl het Gerechtshof Amsterdam in zijn arrest van 28 juni 2019 dezelfde bepaling juist onverbindend heeft verklaard vanwege het ontbreken van een wettelijke basis (ECLI:NL:GHAMS:2019:2185). Ter verduidelijking van de bedoeling van de wetgever wordt met deze wijziging van artikel 9.2.2.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer expliciet gemaakt dat dit artikellid ook een grondslag biedt voor regels met betrekking tot het voorbereiden en het bevorderen van gereguleerde handelingen en derhalve een wettelijke grondslag vormt voor artikel 1.2.2, vijfde lid, van het Vuurwerkbesluit.

Onderdeel D (wijziging artikel 9.4.5 Wet milieubeheer)

Met dit onderdeel wordt aan artikel 9.4.5, eerste lid, Wm een volzin toegevoegd, die de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de bevoegdheid geeft om een of meer instanties aan te wijzen, die worden belast met het verrichten van conformiteitsbeoordelingen ter implementatie van de EG-richtlijn ecologisch ontwerp energiegerelateerde producten⁸ en de daarop gebaseerde uitvoerings-

⁸ Richtlijn nr. 2009/125/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 oktober 2009 betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van eisen inzake ecologisch ontwerp voor energiegerelateerde producten (herschikking) (PbEU L 285).

maatregelen, in het bijzonder verordeningen van de Europese Commissie, zoals Verordening (EU) 813/2013 over het ecologisch ontwerp van ruimteverwarmingstoestellen⁹. Een conformiteitsbeoordeling heeft tot doel om te toetsen of een bepaald (type) product voldoet aan de vereisten van de richtlijn en de desbetreffende uitvoeringsmaatregel. Met deze wijziging wordt een verduidelijking beoogd naar aanleiding van de aanwijzing van een instantie ter uitvoering van Verordening (EU) 813/2013. De bevoegdheid tot aanwijzing van een dergelijke instantie is afgeleid uit artikel 9.4.5, eerste lid, Wm waarin is bepaald dat bij amvb regels kunnen worden gegeven met betrekking tot de wijze waarop de toetsing in het kader van de conformiteitsbeoordeling van een product plaatsvindt. Bij strikte implementatie of uitvoering van de desbetreffende Europese regelgeving kan de instantie op grond van artikel 21.6, zesde lid, Wm bij ministeriële regeling worden aangewezen. De wijze waarop dit in hoofdstuk 9 Wm is geregeld, is echter niet consistent. Dit hoofdstuk bevat namelijk ook bepalingen die uitdrukkelijk voorzien in een aanwijzingsbevoegdheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, zoals artikel 9.2.2.4, eerste lid, Wm en artikel 9.5.1, zevende lid, Wm. In die bepalingen is bovendien geen sprake van een ministeriële regeling maar van een besluit, waartegen rechtsbescherming openstaat. Deze constructie is meer gebruikelijk. Daarom wordt artikel 9.4.5 Wm met die andere bepalingen in lijn gebracht. In afwijking van die andere bepalingen is de aanwijzingsbevoegdheid in artikel 9.4.5 Wm als een «kan-bepaling» geformuleerd. De reden daarvan is dat de EG-richtlijn ecologisch ontwerp energiegerelateerde producten en de daarop gebaseerde uitvoeringsmaatregelen niet voor alle gevallen verplichten tot aanwijzing van een uitvoeringsinstantie. Bovendien moet er, om te kunnen aanwijzen, in Nederland ook een instantie zijn die voor het desbetreffende product naar behoren conformiteitsbeoordelingen kan verrichten. Tot slot is het in geval van het ontbreken van een verplichting in de Europese regelgeving niet de bedoeling instanties tegen hun zin aan te wijzen, zodat instemming van de aan te wijzen instantie wenselijk is. Zij kunnen ook een verzoek bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat indienen om te worden aangewezen als instantie die voor een bepaald product conformiteitsbeoordelingen mag verrichten. De aanwijzingsbepaling bevat geen aanwijzingscriteria. Overeenkomstig het kabinetsbeleid¹⁰ komen in het algemeen alleen instanties in aanmerking die voor deze werkzaamheid voor het specifieke product zijn geaccrediteerd. Aanwijzing van een instantie moet echter ook mogelijk zijn indien de instantie nog niet is geaccrediteerd, indien de Minister er vertrouwen in heeft dat de instantie de werkzaamheden naar behoren zal verrichten. Aan deze mogelijkheid kan vooral behoefte bestaan indien nog geen enkele instantie voor een specifiek product voor het verrichten van conformiteitsbeoordelingen is geaccrediteerd. Met accreditatie is de nodige tijd gemoeid. Naar verwachting zal dit alleen in uitzonderlijke gevallen aan de orde zijn. Hierbij wordt aangetekend dat een type product na een conformiteitsbeoordeling toegang krijgt tot de gehele gemeenschappelijke markt en dat het daarom van des te meer belang is dat de conformiteitsbeoordeling goed wordt uitgevoerd, door een instantie die heeft aangetoond onafhankelijk en deskundig te zijn.

Onderdeel E (wijziging van artikel 17.18)

Deze aanpassing houdt verband met de wijziging van Richtlijn 2004/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade (Pb L 143) in Verordening 2019/1010 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende de onderlinge afstemming van de verslagleggingsverplichtingen op het gebied van de milieuwetgeving, en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 166/2006 en (EU) nr. 995/2010 van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 2002/49, 2004/35, 2007/2/EG, 2009/147/EG en 2010/63/EU van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EG) nr. 338/97 en (EG) nr. 2173/2005 van de Raad, en Richtlijn 86/278/EEG van de Raad. Artikel 3 van deze verordening bevat enkele wijzigingen van de EG-richtlijn milieuaansprakelijkheid. De verordening (en de wijziging van de EG-richtlijn milieuaansprakelijkheid) is op 26 juni 2019 van kracht geworden.

De EG-richtlijn milieuaansprakelijkheid is geïmplementeerd in titel 17.2 Wet milieubeheer: *Maatregelen bij milieuschade of een onmiddellijke dreiging daarvan*.

In onderdeel D wordt de eerste volzin aangepast zodat tijdige uitvraag van de door de Europese Commissie aan de lidstaten gevraagde informatie mogelijk is.

Hoewel de richtlijn geen directe rapportageverplichting meer bevat voor de lidstaten, is een grondslag in de regelgeving noodzakelijk voor het verkrijgen van informatie van het bevoegd gezag, opdat verzekerd kan worden dat de minister kan voldoen aan een informatieverzoek over de uitvoering van de richtlijn. De EG-richtlijn milieuaansprakelijkheid bevatte vóór 26 juni 2019 geen terugkerende

⁹ Verordening (EU) nr. 813/2013 van de Commissie van 2 augustus 2013 tot uitvoering van Richtlijn 2009/125/EG van het Europees Parlement en de Raad wat eisen inzake ecologisch ontwerp voor ruimteverwarmingstoestellen en combinatieverwarmingstoestellen betreft (PbEU 2013, L239).

¹⁰ Het huidige kabinetsstandpunt is verwoord in: Certificatie en accreditatie in het kader van overheidsbeleid, Kamerstukken II 2003/04, 29 301, nr. 1. Dit kabinetsstandpunt zal worden geactualiseerd. Zie de Brief van de Minister van Economische Zaken van 14 januari 2015 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Certificatie en accreditatie in het kader van het overheidsbeleid (Kamerstukken II 2015/16, 29 304, nr. 5).

verplichting voor de Europese Commissie om informatie te verzamelen en bekend te maken. Onderdelen F en G (wijziging artikelen 18.2, eerste lid, en 18.2b, eerste lid, Wet milieubeheer) Door toevoeging van de EG-verordening EU-milieukeur, is met de bestuursrechtelijke handhaving van de voorschriften die op grond van deze verordening gelden voor degene die de activiteit verricht (artikel 18.2, eerste lid, Wet milieubeheer) belast, het bevoegd gezag waarbij op grond van artikel 18.2 van de Wet milieubeheer de bestuurlijke handhavingstaak berust en voor het bepaalde bij of krachtens deze verordening (artikel 18.2b, eerste lid, Wet milieubeheer) Onze Minister. Deze laatste bevoegdheid is aanvullend op de eerste voor de bestuursrechtelijke handhaving in gevallen waarin artikel 18.2, eerste of tweede lid, van de Wet milieubeheer van toepassing is (algemene regels of vergunning ingevolge de Omgevingswet). In gevallen waarin artikel 18.2, eerste en tweede lid, van de Wet milieubeheer niet van toepassing is, is uitsluitend Onze Minister belast met de bestuursrechtelijke handhaving. In het Besluit aanwijzing ambtenaren VROM-regelgeving is de inspecteur-generaal van de VROM-inspectie aangewezen als toezichthouder in de zin van de Wet milieubeheer. Dit is thans de inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Onderdeel H (wijziging artikel 22.1 Wet milieubeheer)

Artikel 22.1, achtste lid, Wm bepaalt dat artikel 9.5.2 en hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer niet van toepassing zijn voor zover daaromtrent voorschriften gelden die zijn gesteld bij of krachtens de in dat lid opgesomde regelgeving. In deze opsomming kan de verwijzing naar «de Hoofdstuk 3, paragraaf 3, van de Wet dieren,» komen te vervallen. Waarschijnlijk is met de verwijzing destijds vooruitgelopen op een indeling van de Wet Dieren die toen in voorbereiding was. De verwijzing naar de Wet dieren in artikel 22.1, achtste lid, Wm is nadien geactualiseerd, waarbij is vergeten de oude, niet meer kloppende, verwijzing te schrappen.

Artikel VIII

(wijziging artikel 1 Wet op de economische delicten)

Onderdeel A

Vanwege het voorgestelde nieuwe artikel 27a van de Spoorwegwet wordt voorgesteld om overtreding van de voorschriften, opgenomen in dit nieuwe artikel, aan te merken als een economisch delict in de zin van de Wet op de economische delicten. Het voorgestelde nieuwe artikel 27a van de Spoorwegwet dient ter waarborging van een veilige treinreis door de Kanaaltunnel. Verschillende voorschriften in de Spoorwegwet die dienen ter waarborging van de spoorveiligheid, zoals het in het bezit moeten zijn van een veiligheidscertificaat (artikel 27, tweede lid, onder b), zijn tevens als economisch delict aangemerkt.

Bij de wet van 30 januari 2019 (Stb. 2019, 61) die zag op de implementatie van het Europees Vierde Spoorwegpakket, is in artikel 43a het derde lid vernummerd tot vierde lid. Verzuimd is deze wijziging ook door te voeren in artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten. De omissie wordt met deze wijziging hersteld.

Onderdeel B

Vanuit de praktijk is aangegeven dat bij een enkele wetswijziging verzuimd is parallel de Wet op de economische delicten aan te passen. Deze wijziging herstelt dit.

Artikel IX

(wijziging artikel 19a Wet personenvervoer 2000)

In het huidige artikel 19a werd de indruk gewekt dat er nadat de ACM een economische evenwichtstoets had uitgevoerd, er nog een afzonderlijk besluit zou moeten worden genomen. Dit is niet het geval. Door de nieuwe redactie is duidelijk dat het besluit rechtstreeks voortvloeit uit de economische evenwichtstoets. De ACM besluit uiteindelijk of het economisch evenwicht van een concessie wordt aangetast of niet. De uitkomst van de toets kan zijn dat het economisch evenwicht niet langer wordt aangetast als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan (zie artikel 11 van de Uitvoeringsverordening 2018/1795). Een besluit van de ACM kan dan ook luiden dat het economisch evenwicht *niet* wordt aangetast, mits aanpassingen in de voorgenomen nieuwe dienst worden doorgevoerd, er redelijkerwijs aanpassingen in de concessie mogelijk zijn, of de concessiegever voornemens is om een heffing in te stellen. In dat geval kan de nieuwe toetreders op basis van de oorspronkelijke melding aanvangen met de voorgenomen dienst, mits partijen de randvoorwaarden gestand doen en de ACM die in haar besluit opneemt.



Artikel XI

Voor bestuurders die zijn benoemd of herbenoemd voor de inwerkingtreding van de wijziging van de betreffende wetten zullen de oude regels inzake maximale benoemingstermijn en mogelijkheid tot herbenoeming blijven gelden. Dit laat onverlet dat in het benoemingsbesluit de zittingstermijn overeenkomstig de nieuwe regels kan worden bepaald en bij besluitvorming over herbenoeming rekening kan worden gehouden met de benoemingsduur voor de inwerkingtreding van het nieuwe recht. Het biedt echter tevens de mogelijkheid om gelet op bijzondere omstandigheden en op verzoek maatwerk toe te passen.

Deze toelichting wordt ondertekend mede namens de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,