



> Retouradres

OPENBAAR

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Hoofddir. Bestuurlijke & Juridische Zaken

wob weigeringsgrond

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

ILT

Omgeving en Dienstverlening
Netwerken Transport

Contactpersoon

wob

M: 016036 4138888 - 06

wob

weigeringsgrond

Ons kenmerk

ILT-2020/9556

Uw kenmerk

IENW/BSK-2020/9965

Datum 19 februari 2020
Betreft HUF-toets Verzamelwet IenW 2020

Geachte mevrouw wob,

In uw brief gedateerd 20 januari 2020 verzoekt u mij een HUF-toets te doen uit te voeren op het voorstel voor de Verzamelwet IenW 2020. Hierbij voldoe ik aan uw verzoek, waarbij ik dezelfde indeling aanhoud als uw concept wetsvoorstel.

Artikel I

Dit artikel betreft de Kernenergiewet. De ILT is geen bevoegd gezag voor de Kernenergiewet. Daarom geeft de ILT voor dit onderdeel geen gevolg aan uw verzoek om een HUF-toets uit te voeren.

Artikel II

Dit artikel betreft een wijziging in de Wet Luchtvaart BES. Deze wijziging geeft de ILT geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Artikel III

Dit betreft een aantal voorgestelde wijzigingen van de Spoorwegwet.

Met onderdeel A wordt onder meer de begripsomschrijving voor 'beoordelingsinstantie' (in de praktijk asbo, assessment body genoemd) toegevoegd. De ILT heeft over geen van de genoemde toevoegingen opmerkingen.

De onderdelen B, C en D beogen duidelijker te maken dat niet voor alle subsystemen een EG-keuringsverklaring moet bestaan. Is met de nieuwe, voorgenomen tekst rekening gehouden met artikel 15 van de Interoperabiliteitsrichtlijn 2016/797 en met Verordening 2019/250 ?

In onderdeel E worden wijzigingen voorgesteld met betrekking tot artikel 26m van de Spoorwegwet. Een voertuigvergunning kan, zoals de MvT, blz. 12 ook aangeeft, gelijktijdig met een typegoedkeuring (indien het een nieuw type spoorvoertuig betreft) worden aangevraagd. Er moeten dan dus twee aanvragen worden ingediend. Feitelijk gebeurt dit nu al zo. Ik merk op dat er dan ook twee tarieven betaald moeten worden, dat er twee beslistermijnen gelden en twee sets van criteria waaraan getoetst moet worden.

Voorts heeft onderdeel E betrekking op 26m, derde lid van de Spoorwegwet, door de toevoeging 'op aanvraag'.

Zou u in de MvT bij dit wetsvoorstel kunnen uitleggen hoe deze wetswijziging zich verhoudt tot artikel 15 van Verordening 2018/545 en tot artikel 26l van de Spoorwegwet?

Met onderdeel F wordt het woord 'toezicht' (in verband met conformiteitsbeoordelingsinstanties, nobo's en debo's) gewijzigd in 'controles'. Volgens de MvT (blz. 13 bovenaan) gebeurt dat omdat het woord 'toezicht' op grond van de Awb een specifieke betekenis heeft. U stelt dat de Raad voor Accreditatie geen bestuursrechtelijk toezicht kan uitoefenen. Beoogt de wetgever een verschuiving van 'bestuursrechtelijk toezicht' door de Minister (lees ILT) naar 'privaatrechtelijke controles' door de RvA of betreft het een aanvulling?

En geldt hetzelfde in de zin van Verordening 402/2013 met betrekking tot beoordelingsinstanties?

Zie hierbij overigens ook artikel 35 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen, waar is bepaald dat er bestuursrechtelijk toezicht wordt gehouden en bestuursrechtelijk gehandhaafd kan worden op de uitvoeringshandelingen op grond van de interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn; verordening 402/2013 is niet een uitvoeringshandeling van de genoemde richtlijnen, dus daarvoor bestaat niet een expliciete bevoegdheid tot het houden van bestuursrechtelijk toezicht.

Met onderdeel G wordt een bepaling in het leven geroepen in verband met security van de Eurostar.

- Waarom wordt het woord 'beveiliging' gebruikt? Dit kan tot misverstanden leiden, bijv. beveiliging tussen trein en infra. Het woord 'security' dekt de lading beter.
- Waarom geldt de bepaling alleen maar voor vervoer 'naar' het Verenigd Koninkrijk? Zie ook de MvT (blz. 13) waar wordt gesproken over 'treinen die door de Kanaaltunnel rijden' terwijl het hier gaat om eisen in de Nederlandse wetgeving die naar hun aard alleen maar betrekking kunnen hebben op Nederlands grondgebied. De eisen voor vertrekkende treinen vanuit Nederland richting het Verenigd Koninkrijk zijn duidelijk; gelden die ook voor Nederland binnenkomende treinen?
- Hoe staat het met de voortgang van het Kanaaltunnelverdrag?

Dit onderdeel heeft consequenties voor het (personeel dat) toezicht (houdt) bij de ILT. Over deze nieuwe taak is separaat overleg tussen DGMO en de ILT.

Met onderdeel H over aanmelding van beoordelingsinstanties (asbo's) bij de ERA wordt invulling gegeven aan de vraag die is gesteld in de brief van de ILT van 6 november 2018 (HUF-toets lagere regelgeving Vierde Spoorwegpakket ILT-2018/865243). Ik neem aan dat aan de brief van 18 mei 2015 met kenmerk IENM/BSK-2015/93712 nu geen betekenis meer toekomt. Kunt u dit bevestigen?

Met onderdeel I wordt een wettelijke grondslag gecreëerd om bij MR eisen te stellen aan asbo's. Hierover heeft de ILT geen opmerkingen.

Onderdeel J betreft een voorgenomen wijziging van artikel 77, eerste lid van de Spoorwegwet. Aangezien dit artikel gaat over bestuurlijke boetes, roept dit de

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Netwerken Transport

Datum
19 februari 2020

Ons kenmerk
ILT-2020/9556

vraag op of de Beleidsregel bestuurlijke boetes Spoorwegwet dient 'mee te bewegen' met deze wijziging.

Onderdeel K verandert het begrip 'entiteit' in het begrip 'actor'. De ILT heeft hierover geen opmerkingen.

Onderdeel M bevat het overgangsrecht voor erkenningen en certificaten die voor de inwerkingtreding van het vierde Spoorwegpakket geldig waren. De ILT heeft hierover geen opmerkingen.

Artikel IV

Dit artikel bevat een aantal wijzigingen van de Wegenverkeerswet. De ILT is niet bevoegd voor deze wet. Daarom geeft de ILT voor dit onderdeel geen gevolg aan uw verzoek om een HUF-toets uit te voeren.

Artikel V

Dit artikel bevat een aantal wijzigingen van de Wet lokaal spoor.

Onderdeel A bepaalt expliciet dat bestuurders op lokale spoorwegen zijn vrijgesteld van de eisen van de Machinistenrichtlijn.

Met onderdeel B wordt een schrijffout in artikel 32, negende lid van de Wet lokaal spoor gecorrigeerd.

De ILT heeft kennis genomen van de voorgenomen wijzigingen en heeft hierover geen opmerkingen.

Artikel VI

Dit artikel heeft betrekking op een aantal wijzigingen van de Wet luchtvaart. De wijzigingen geven geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Artikel VII

Dit artikel wijst de ILT als toezichthouder aan voor het EU-milieukeur en laat daarnaast de Stichting Milieu Kenmerk (SMK) in stand. De ILT heeft hierbij geen opmerkingen.

Artikel VIII

Dit artikel heeft betrekking op wijzigingen van de Wet op de economische delicten, die inhoudelijk betrekking hebben op het domein spoor.

Onderdeel A, onderdeel 1 wijzigt de Wet op de economische delicten in verband met het nieuwe artikel 27a van de Spoorwegwet. Zie hierbij de opmerkingen van de ILT bij artikel 3, onderdeel G over Eurostar.

Artikel IX

Dit onderdeel maakt van artikel 19a, tweede lid van de Wet personenvervoer 2000 een imperatieve bepaling, waar dat nu nog een 'kan-bepaling' is.

Op grond van het Besluit aanwijzing toezichthouders spoorwegen is de ILT op dit moment niet bevoegd op de spoorse delen van de Wet personenvervoer 2000. Er is echter een voornemen tot wijziging van genoemd besluit, waardoor de ILT wel bevoegd gaat worden. De ILT heeft over de wijziging geen opmerkingen.

Artikel X

Met dit artikel wordt een wijziging van de Wet wegvervoer goederen voorgesteld. De ILT heeft hierover geen opmerkingen.

ILT
Omgeving en Dienstverlening
Netwerken Transport

Datum
19 februari 2020

Ons kenmerk
ILT-2020/9556

Artikel XI

Dit artikel bevat overgangsrecht in verband met de gewijzigde benoemingstermijn van bestuurders. De ILT geeft voor dit onderdeel geen gevolg aan uw verzoek om een HUF-toets uit te voeren.

Artikel XII en artikel XIII

Deze artikel bepalen respectievelijk het moment van inwerkingtreding en de citeertitel; De ILT heeft hierover geen opmerkingen.

ILT

Omgeving en Dienstverlening
Netwerken Transport

Datum

19 februari 2020

Ons kenmerk

ILT-2020/9556

Eindconclusie

Indien u rekening houdt met de hiervoor genoemde opmerkingen, is ILT van oordeel dat de wet handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig kan worden.

Om een inschatting te kunnen maken van de eventuele extra capaciteit voor de ILT verwijs ik naar mijn opmerkingen bij artikel III onderdeel G en artikel VII.

Voorts is het lastig om in te schatten wat de gevolgen van de verzamelwet zijn voor de aanpassing van de IT-aspecten omdat het verschillende regelgeving betreft die in verschillende systemen wordt bijgehouden. Vooral nog komt de ILT op een beperkte inzet van incidenteel <160u (€20.000,-).

Graag ontvang ik een reactie op deze HUF-toets alsmede een definitieve versie van het wetsvoorstel en de datum van inwerkingtreding.

Met vriendelijke groet,

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,

wob weigeringsgrond

wob
b

wob
w
er
sg
nd

w