

Vergaderjaar 2016–2017

34 591

Wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten (Verzamelwet luchtvaart)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Dit voorstel van wet bevat wijzigingen van de Wet luchtvaart, 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, waaronder onjuiste verwijzingen en verduidelijkingen.

Met de voorgestelde wijzigingen worden geen substantiële en politiek omstreden beleidswijzigingen beoogd. Hiermee voldoet het wetsvoorstel aan de drie criteria die de regering in de brief van 20 juli 2011 heeft gesteld aan verzamelwetgeving, namelijk onderlinge samenhang, geen omvangrijke en complexe onderdelen en geen politiek omstreden inhoud (Kamerstukken I 2010/11, 32 500 VI, M). Dit voorstel heeft geen noemenswaardige regeldrukgevolgen, aangezien de bepalingen geen grote veranderingen als consequentie hebben. De administratieve lasten voor burgers en bedrijven zijn per bepaling van dit wetsvoorstel onder het kopje «administratieve lasten» gespecificeerd.

De afzonderlijke wijzigingen worden in de artikelsgewijze toelichting besproken.

Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met het toezicht op en de handhaving van de wetgeving die bij onderhavige wetsvoorstel gewijzigd worden. Onderhavige wetsvoorstel is voor een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) aan de ILT voorgelegd en is handhaafbaar en uitvoerbaar bevonden.

Het voorgestelde artikel III is ook aan de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, ProRail b.v. voorgelegd. Voor ProRail gaf het voorgestelde artikel geen aanleiding tot opmerkingen.

Administratieve lasten

Artikel I, onderdelen A, B, D, E, G, I, J, K, L, M, N, O, P, Q en R en artikelen II en III hebben geen gevolgen voor de administratieve lasten.

In onderdeel C leidt de uitbreiding van de in artikel 4.4, eerste lid, van de Wet luchtvaart neergelegde mogelijkheid om ontheffing te verlenen tot een minimale verhoging van de administratieve lasten voor het Nederlandse bedrijfsleven. De totale administratieve lasten per aanvraag komen op circa € 125,-.

Ontheffing van de verplichting een AOC te hebben is in beginsel bedoeld voor buitenlandse operators van op afstand bestuurde luchtvaartuigen die een vlucht in Nederland willen uitvoeren.

Bij de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van de regels met betrekking tot de vluchttuitvoering indien geen AOC verplicht is, moet bijvoorbeeld worden gedacht aan de uitvoering van brandweertaken. De brandweer heeft geen AOC nodig. In uitzonderlijke gevallen kan ontheffingverlening aan de brandweer aan de orde zijn. Een inschatting van het aantal Nederlandse bedrijven dat om ontheffing zal vragen van de regels met betrekking tot vluchttuitvoering en daarmee de totale administratieve lasten voor het Nederlandse bedrijfsleven is niet te geven. Omdat in beginsel geen ontheffing zal worden verleend aan Nederlandse bedrijven, is de verwachting dat het aantal aanvragen om ontheffing zeer beperkt zal zijn en daarmee ook de totale administratieve lasten.

Bij de nadere uitwerking van artikel 6.51a (onderdeel F) in lagere regelgeving zal exact in kaart gebracht worden welke gevolgen de op basis van deze grondslag op te stellen regels hebben voor de administratieve lasten.

Onderdeel H brengt de regelgeving in overeenstemming met de praktijk en in lijn met Europese regelgeving ter zake. Als zodanig zal dit in de praktijk geen effecten hebben op de administratieve lasten.

Consultatie

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

De Provincies zijn betrokken bij de wijziging in artikel I, onderdeel M.

Artikelsgewijs

ARTIKEL I

Onderdelen A, D, E, I, J, K, en L

De voorgestelde wijzigingen actualiseren de omschrijving van «Onze Minister» en «het Ministerie». «Onze Minister van Verkeer en Waterstaat» en «Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer» worden vervangen door «Onze Minister van Infrastructuur en Milieu». Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt vervangen door «het Ministerie van Infrastructuur en Milieu».

Onderdeel B

Artikel 3.23 wordt aangepast ten aanzien van het stellen van nadere regels met betrekking tot het bewijs van luchtwaardigheid voor luchtvaartuigen die niet onder de werking van de basisverordening vallen en met

betrekking tot het geluidscertificaat. Het betreft de eisen waaraan moet zijn voldaan ter verkrijging van een bewijs van luchtwaardigheid of een geluidscertificaat en de manier waarop dat kan worden aangetoond. De bevoegdheid tot het stellen van nadere regels vloeide al voort uit de huidige formulering van de aanhef van het artikel. Met het opnemen van een nieuw onderdeel in de, niet-limitatieve, opsomming wordt die bevoegdheid expliciet opgenomen voor de eisen waaraan een aanvrager van een bewijs van luchtwaardigheid of geluidscertificaat moet voldoen. Ook wordt met de aanpassing aangesloten bij de formulering van artikel 2.3, zesde lid, onderdeel c, betreffende de bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaring.

Onderdeel C

Bij besluit van 23 april 2015 tot wijziging van onder andere het Besluit vluchtuitvoering (Stb. 2015, 163) is geregeld dat sinds 1 juli 2015 een specifiek voor vluchten met onbemande, op afstand bestuurd luchtvaartuigen geldend AOC, het zogenoemde RPAS operator certificate (ROC) nodig is. Op grond van artikel 4.4, eerste lid, van de Wet luchtvaart kan in uitzonderingsgevallen, wanneer de veiligheid niet in gevaar komt, *op aanvraag van de houder* van een AOC (waaronder een ROC) ontheffing worden verleend van de bij of krachtens hoofdstuk 4 van deze wet gestelde regels met betrekking tot de vluchtuitvoering.

Het ROC kan in specifieke situaties een te zwaar instrument zijn. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan buitenlandse operators van drones die een incidentele opdracht tegen vergoeding in Nederland willen uitvoeren. Bovendien beschikken deze buitenlandse operators niet over een internationaal geaccepteerd ROC. Internationale regelgeving noch EU-regelgeving verplicht op dit moment tot een dergelijk document voor operaties met drones die plaatsvinden binnen het luchtruim van één lidstaat. Om die reden is het wenselijk artikel 4.4 van de Wet luchtvaart aan te passen, zodat het mogelijk wordt ontheffing te verlenen van zowel het verbod vluchten uit te voeren zonder ROC als van de overige regels die betrekking hebben op de uitvoering van vluchten met onbemande luchtvaartuigen. Onderdeel C strekt hiertoe.

Onderdeel F

Het voorgestelde artikel 6.51a geeft een wettelijke grondslag om instanties te kunnen erkennen. In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is al langere tijd een dergelijke grondslag aanwezig, te weten in artikel 10a. De Wvgs is echter niet van toepassing op het vervoer via de lucht, maar uitsluitend op het vervoer via land, spoor of binnenwateren. Artikel 10a Wvgs is nader uitgewerkt in de Regeling erkende instanties vervoer gevaarlijke stoffen (Regeling erkende instanties). In de toelichting op de Regeling erkende instanties¹ is reeds aangekondigd dat zal worden bekeken of uitbreiding naar luchtvervoer nodig of wenselijk is. In dat kader is echter geconstateerd dat de Wet luchtvaart op dit moment onvoldoende grondslag biedt om nadere regels te kunnen stellen over het erkennen van instanties. Een expliciete bepaling daartoe, zoveel mogelijk in lijn met artikel 10a Wvgs, is nodig om deze omissie te herstellen. Met het voorgestelde nieuwe artikel 6.51a wordt hierin voorzien.

Op basis van het eerste lid kan de Minister van Infrastructuur en Milieu instanties erkennen om bepaalde taken uit te voeren. Het betreft hier met name taken die voortvloeien uit de toepasselijke internationale regelgeving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen door de

¹ Stcrt. 2009, 19721.

lucht. In artikel 2 van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht is nader aangegeven om welke gevaarlijke stoffen het gaat. Vooral nog is de verwachting dat het met name zal gaan om instanties die zich bezig houden met het keuren en certificeren van verpakkingen of drukhouders. Deze handelingen zijn dan ook expliciet benoemd in het eerste lid. Voor het overige is gekozen voor nauwe aansluiting bij de formulering van artikel 10a Wvgs.

In lagere regelgeving zal nader kunnen worden aangegeven aan welke voorwaarden een instantie dient te voldoen om voor een erkenning in aanmerking te komen. Nader bekeken wordt in hoeverre direct kan worden aangesloten bij hetgeen nu reeds in de Regeling erkende instanties is opgenomen.

Mocht een instantie niet voldoen aan de geldende regels, dan kan een erkenning worden geschorst of ingetrokken. Daartoe moet de Minister van Infrastructuur en Milieu zo nodig inzage worden verleend in relevante documenten of de noodzakelijke inlichtingen worden verstrekt. De artikelen 11.1 van de Wet luchtvaart en 5:16 en 5:17 van de Algemene wet bestuursrecht vormen daarvoor de grondslag.

Onderdeel G

Deze aanpassing beoogt geen inhoudelijke wijziging, maar dient om te verduidelijken dat ook een besluit van de Minister van Defensie op basis van artikel 6.54, derde lid, in samenhang met het eerste en tweede lid, onder de verbodsbepaling van het vierde lid van dat artikel valt. De oorspronkelijke memorie van toelichting² gaf dit al met zoveel woorden aan.

Onderdeel H

De Nederlandse regelgeving kent voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht een erkenningensysteem. Op grond van artikel 6.55 Wet luchtvaart en de daarop gebaseerde lagere regelgeving (artikel 9 Besluit vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht, Regeling erkenningen vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht en Regeling erkenning opleidingsinstellingen en examinering vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht) dienen alle partijen betrokken bij het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht in beginsel in het bezit te zijn van een Nederlandse erkenning. Dit geldt bijvoorbeeld voor afzenders, grondafhandelaren en luchtvaartmaatschappijen. Voor luchtvaartmaatschappijen is een D-erkenning vereist teneinde gevaarlijke goederen te mogen vervoeren van en naar Nederland.

Europese regelgeving inzake vluchtuitvoering³ bevat eveneens regels met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Deze regelgeving voorziet in een goedkeuring van luchtvaartmaatschappijen om gevaarlijke stoffen te mogen vervoeren. Van een verleende goedkeuring wordt een aantekening gemaakt op het Air Operator Certificate (AOC). Enige tijd geleden is geconstateerd dat de verplichting tot het hebben van een D-erkenning op basis van de Nederlandse regelgeving zich niet verhoudt met de regels en verplichtingen die voortvloeien uit de Europese regelgeving. Vanaf dat moment is aangesloten bij de Europese regelgeving en wordt niet langer een D-erkenning gevraagd van maatschappijen vanuit de Europese Unie.

² Kamerstukken II 1999–2000, 26 902, nr. 3, pag. 7.

³ Verordening (EU) Nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees parlement en de Raad (voorheen Verordening (EU) no. 3922/91).

Daarenboven is met ingang van 26 mei 2014 Verordening (EU) nr. 452/2014 van kracht geworden⁴. Op grond van deze verordening dienden luchtvaartmaatschappijen van buiten de Europese Unie (zogenaamde Third Country Operators) uiterlijk 26 november 2014 een aanvraag te hebben ingediend bij de European Aviation Safety Agency (verder: EASA) voor een vergunning. Wanneer deze vergunning door EASA wordt toegekend mogen deze luchtvaartmaatschappijen opereren binnen alle Europese lidstaten. Bij de vergunningverlening worden meerdere aspecten meegenomen, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen. EASA heeft tot 26 november 2016 de gelegenheid om te beslissen op de aanvragen voor een vergunning. Met deze verordening wordt ook voor luchtvaartmaatschappijen van buiten de Europese Unie voorzien in een Europees beoordelingskader. Met een eenmaal afgegeven vergunning op basis van Verordening (EU) nr. 452/2014 zullen nationaal geen aanvullende of afwijkende eisen op dit punt meer kunnen worden gesteld.

In de periode tot 26 november 2016 zal stapsgewijs aan alle luchtvaartmaatschappijen van buiten de Europese Unie die daartoe een aanvraag hebben gedaan, een vergunning worden afgegeven door EASA. Vooruitlopend daarop wordt ook van luchtvaartmaatschappijen van buiten de Europese Unie inmiddels niet langer een D-erkenning vereist. Voor zover deze luchtvaartmaatschappijen reeds een vergunning op basis van Verordening (EU) nr. 452/2014 hebben verkregen, heeft in dat kader een veiligheidsbeoordeling plaatsgevonden voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Voor luchtvaartmaatschappijen die een dergelijke vergunning nog niet hebben, is geen sprake van een veiligheidsrisico. De toegevoegde waarde van een D-erkenning voor de luchtvaartveiligheid kan in de context van de internationale en Europese regelgeving tegenwoordig als minimaal worden beschouwd. De internationale regelgeving voor gevaarlijke goederen door de lucht is de laatste jaren steeds verder aangescherpt en schept derhalve voldoende waarborgen voor een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Bovendien wordt er, in het kader van de zogenaamde continuïteit monitoring, door ICAO op continue basis toegezien op de naleving van deze regels.

Met de onderhavige wijziging van artikel 6.55 Wet luchtvaart wordt de regelgeving met bovenstaande ontwikkelingen, en de reeds bestaande praktijk, in overeenstemming gebracht, door het laten vervallen van «te vervoeren». De omschrijvingen van de overige handelingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen in artikel 6.55 Wet luchtvaart dienen gehandhaafd te blijven, aangezien de Europese regelgeving op die actoren geen betrekking heeft.

In samenhang met deze aanpassing van artikel 6.55 Wet luchtvaart, zal ook artikel 9 van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht worden aangepast.

Onderdeel M

Met de onderhavige wijziging van artikel 8.64, eerste lid, van de Wet luchtvaart wordt de bevoegdheid om een luchthavenregeling vast te stellen aan gedeputeerde staten gegeven. Bij de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur in 2008 heeft de wetgever dezelfde procedure voorgeschreven voor de

⁴ Verordening (EU) Nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees parlement en de Raad.

vaststelling van zowel luchthavenbesluiten als luchthavenregelingen. De procedure van vaststelling van luchthavenregelingen bij verordening door provinciale staten blijkt in de praktijk onevenredig zwaar te zijn, met name vanwege de erg lange doorlooptijd. Bij de vaststelling van een luchthavenregeling of een wijziging daarvan gaat het per definitie om het mogelijk maken van een beperkte activiteit op een klein terrein. De zware procedure tot vaststelling van een verordening heeft hier geen toegevoegde waarde. Van de zijde van de provincies is daarom dan ook voor een vereenvoudiging van de procedure gepleit. Ook de sector heeft belang bij een snellere totstandkoming van luchthavenregelingen. Met deze wijziging wordt die vereenvoudiging van de vaststellingsprocedure voor luchthavenregelingen gerealiseerd. Omdat het bij luchthavenregelingen om een beperkte activiteit gaat verschillen luchthavenregelingen op belangrijke onderdelen van luchthavenbesluiten. Anders dan een luchthavenbesluit bevat een luchthavenregeling bijvoorbeeld geen beperkingengebied en regels voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond een luchthaven. Verder is het niet verplicht om in een luchthavenregeling grenswaarden op te nemen ten aanzien van geluidbelasting. Deze verschillen rechtvaardigen een eenvoudigere vaststellingsprocedure voor de luchthavenregelingen. Indien het beoogde gebruik van een luchthaven zodanig is dat het daarmee samenhangende externe-veiligheidsrisico of de geluidbelasting gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling rond de luchthaven dan moet uiteraard op grond van artikel 8.1a, derde lid, van de wet een luchthavenbesluit worden vastgesteld. Daarvoor blijft een door provinciale staten vast te stellen verordening verplicht.

De verwijzing in artikel 8.64, zesde lid, naar artikel 8.21, eerste en derde lid, van de Wet luchtvaart komt te vervallen. Een bij verordening vastgestelde luchthavenregeling bevat algemeen verbindende voorschriften die zowel gericht kunnen zijn tot de exploitant van het betreffende terrein als tot de gezagvoerder die van dat terrein gebruik maakt. In de praktijk worden de voorschriften in de luchthavenregelingen van de provincies echter uitsluitend tot de aanvrager van de regeling, zijnde de exploitant, gericht. Reden hiervoor is in de eerste plaats de beperkte activiteit waarop de luchthavenregeling betrekking heeft, maar daarnaast speelt ook het feit dat de luchthavenregeling geen betrekking kan hebben op het gebruik van het luchtruim (omdat de verantwoordelijkheid daarvoor niet is gedecentraliseerd) een rol. In de nieuwe bij besluit vastgestelde luchthavenregeling kunnen geen algemeen verbindende voorschriften meer worden opgenomen en de regeling zal daarom altijd alleen gericht worden tot de exploitant/aanvrager ervan. De exploitant kan vervolgens door de provincie ook worden aangesproken op onjuist gebruik dat hij door anderen van het terrein laat maken. De verwijzing naar artikel 21, eerste en derde lid, op grond waarvan een gezagvoerder zich aan de luchthavenregeling moet houden, wordt daarom geschrapt.

Onderdeel N

In 2014 is voor de grote luchthavens in Nederland Verordening (EU) nr. 139/2014⁵ van kracht geworden. Verordening (EU) nr. 139/2014 kent net als de nationale regelgeving een verplichte certificering en bepaalt dat uiterlijk 31 december 2017 deze luchthavens in het bezit moeten zijn van een certificaat dat voldoet aan de EASA bepalingen (hierna: EASA-certificaat). Het EASA-certificaat heeft een onbepaalde looptijd en daardoor is de vijfjaarlijkse hercertificering van de luchthavens in het EASA regime niet meer noodzakelijk. Gevolg hiervan is dat de grote luchthavens die

⁵ Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees parlement en de Raad (PbEU L 44).

onder EASA vallen ook geen tarief meer hoeven te betalen voor een hercertificering. De kleinere luchthavens die onder de nationale regelgeving blijven vallen, moeten nog wel om de vijf jaar opnieuw worden gecertificeerd en hieraan zijn kosten verbonden.

De nationale wetgeving ten aanzien van de certificering van deze kleinere luchthavens volgt het model van de EASA. Het certificaat was een nieuw instrument voor zowel luchthavens als de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Om die reden is ervoor gekozen om het certificaat voor een beperkte looptijd af te geven. Deze looptijd was aanvankelijk drie jaar. Nadat het instrument van certificering naar behoren bleek te werken werd de looptijd daarvan gewijzigd naar vijf jaar. EASA heeft in 2014 besloten om certificaten voor onbepaalde tijd af te geven, omdat alle certificaten in het EASA regime een onbepaalde looptijd kennen. Indien niet meer aan de voorwaarden voor afgifte van het certificaat wordt voldaan bestaat de mogelijkheid om het certificaat te schorsen en in te trekken. Deze systematiek kent de Wet luchtvaart ook. Aangezien er voldoende toezicht- en handhavinginstrumenten in de nationale regelgeving aanwezig zijn en het certificaat voor de grote luchthavens inmiddels voor onbepaalde tijd wordt afgegeven, is er geen reden om de plicht tot hercertificering voor de luchthavens vallende onder nationale regelgeving voort te laten bestaan.

Onderdeel O

Ten tijde van inwerkingtreding van artikel 8a.44 was er sprake van een taakverdeling tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Deze taakverdeling werd vastgelegd in het eerste en vierde lid van het artikel. Inmiddels rusten zowel de taak om burgerluchthavens als belangrijke luchthavens aan te duiden, als de taak om de lijst te publiceren, op de Minister van Infrastructuur en Milieu. De publicatie moet elk vijf jaar vóór 30 juni plaatsvinden. Deze peildatum was vastgelegd in het vierde lid van artikel 8a.44, dat op grond van artikel 9, onderdeel R, van de Wet taken meteorologie en seismologie vervalt.

Onderdeel P

In de EU-richtlijn inzake de beheersing van omgevingslawaai (Richtlijn 2002/49/EG) is als datum voor het vaststellen van de eerste actieplannen voor de beheersing van het omgevingslawaai vastgesteld 18 juli 2013 en vervolgens elke vijf jaar daarna. Het is wenselijk dat de in de Wet luchtvaart opgenomen datum voor luchthavens overeenkomt met de datum in de richtlijn alsmede de wetgeving voor andere infrastructuur en de Wet milieubeheer. Daarom wordt de termijn datum in artikel 8a.48, eerste lid, gesteld op: tenminste elke vijf jaar na 18 juli 2013.

Onderdeel Q

Op grond van artikel 8a.50, eerste lid, van de Wet luchtvaart in samenhang met artikel 20 van het Besluit burgerluchthavens mogen bepaalde (vrijgestelde) luchtvaartuigen opstijgen of landen van een terrein niet zijnde een luchthaven. Om te borgen dat de vrijgestelde luchtvaartuigen veilig van een terrein gebruik maken moeten bepaalde veiligheids-eisen kunnen worden gesteld aan de te gebruiken terreinen. Met artikel 8a.50, vijfde lid (nieuw), van de Wet luchtvaart wordt een grondslag gecreëerd om deze veiligheids-eisen te kunnen stellen.

Voor een aantal nog niet in artikel 20 van het Besluit burgerluchthavens opgenomen luchtvaartuigen is het eveneens wenselijk gebleken om ze vrij

te stellen van de verplichting om op te stijgen of te landen vanaf een luchthaven. Dit vereist een wijziging van het Besluit burgerluchthavens. Deze wijziging is reeds in voorbereiding en zal pas na inwerkingtreding van de onderhavige wijziging worden doorgevoerd.

Onderdeel R

De hoofdregel is dat het verboden is om met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen, anders dan van of op een luchthaven. Bepaalde luchtvaartuigen worden krachtens het Besluit burgerluchthavens vrijgesteld van dit verbod. Om te borgen dat de vrijgestelde luchtvaartuigen veilig van een terrein gebruik maken moeten bepaalde veiligheidseisen kunnen worden gesteld. Met artikel 8a.50, vijfde lid wordt in dit wetsvoorstel een grondslag gecreëerd om deze veiligheidseisen te kunnen stellen. Om deze veiligheidseisen effectief te kunnen handhaven, wordt in artikel 11.9 bepaald dat de krachtens artikel 8a.50, vijfde lid, gestelde regels strafbaar zijn.

ARTIKEL II

In de wet van 22 februari 2012 tot herstel van wetstechnische gebreken alsmede andere wijzigingen van ondergeschikte aard in diverse wetten op of in verband met het terrein van infrastructuur en milieu (Stb. 2012, 114) is een fout geslopen ten aanzien van artikel 9.2.2.3, derde lid, van de Wet milieubeheer. Hierin wordt bepaald dat, alvorens een vergunning wordt geweigerd of ingetrokken, advies kan worden gevraagd aan het Bureau bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Bureau Bibob). In de bepaling wordt echter verwezen naar de verkeerde weigerings- en intrekingsgrond, namelijk naar artikel 9.2.2.3, tweede lid, aanhef en onder b, respectievelijk artikel 9.2.2.3, zesde lid, aanhef en onder b. Hierin wordt bepaald dat een vergunning kan worden geweigerd of ingetrokken indien de uitvoering van een voor Nederland verbindend verdrag of een voor Nederland verbindend besluit van een volkenrechtelijke organisatie daartoe noopt. De adviesaanvraag aan Bureau Bibob dient echter betrekking te hebben op de weigerings- en intrekingsgrond die in het tweede lid, aanhef en onder c, respectievelijk het zesde lid, aanhef en onder c, is opgenomen. Hierin wordt bepaald dat een vergunning geweigerd of ingetrokken kan worden in het geval en onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur, indien dit bij algemene maatregel van bestuur is bepaald.

Door onderhavige wijziging wordt in artikel 9.2.2.3, derde lid, wel naar de juiste weigerings- en intrekingsgrond verwezen.

ARTIKEL III

Het huidige artikel 2, tweede lid, van de Spoorwegwet kent twee vereisten om een spoorweg als hoofdspoorweg aan te wijzen:

- de spoorweg is uitsluitend of overwegend bestemd voor het verrichten van openbaar personenvervoer of goederenvervoer ten behoeve van internationale, nationale of regionale verbindingen en
- de Staat is rechthebbende ten aanzien van de spoorweg.

Een van de uitgangspunten in de Spoorwegwet is dat de Staat rechthebbende is van hoofdspoorwegen. Dit is op dit moment nog niet het geval. Daarom voorziet artikel 124 sinds de inwerkingtreding van de Spoorwegwet tijdelijk in de vereiste grondslag om wel rechtmatig spoorwegen als hoofdspoorweg te mogen aanwijzen. Het uiteindelijke doel is dat op grond van artikel 125, eerste lid, van de Spoorwegwet de juridische

eigendom van de spoorweginfrastructuur die is ondergebracht in Railinfratrust b.v. zal overgaan naar de Staat op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Wanneer deze overdracht heeft plaatsgevonden, is de Staat rechthebbende van bijna alle hoofdspoorwegen in Nederland.

In specifieke gevallen zal de Staat ook na de overdracht geen rechthebbende zijn van een hoofdspoorweg. De betreffende spoorwegen liggen voornamelijk in de haven- en industriegebieden van (grote) gemeenten. De beheerder, in casu ProRail b.v., heeft in die gevallen wel gebruiksrechten op basis van overeenkomsten met bijvoorbeeld de havenbeheerder of gemeente en is daarmee rechthebbende in de zin van de Spoorwegwet. Met het oog op de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van spoorweginfrastructuur is het in het nationale belang om in die gevallen ook deze spoorwegen als hoofdspoorweg aan te kunnen wijzen. Dit vanuit het criterium dat deze spoorwegen uitsluitend of overwegend bestemd zijn voor het verrichten van openbaar personenvervoer of goederenvervoer ten behoeve van internationale, nationale of regionale verbindingen. Daarom voorziet artikel 124, tweede lid, al in deze mogelijkheid, echter met een uiterste termijn van (inmiddels) 1 januari 2013.

Het is noodzakelijk om deze regeling voor de toekomst permanent te maken, omdat is gebleken dat ook in de toekomst vergelijkbare gevallen kunnen ontstaan waarin het niet waarschijnlijk is dat de Staat ooit rechthebbende van deze spoorwegen zal worden.

Ten eerste omdat de Staat niet de daarvoor vereiste zakelijke rechten, zoals volledige eigendom, heeft op gronden waarop deze spoorwegen liggen. Dit is in haven- en industriegebieden historisch zo gegroeid. Bovendien is het voor de bedrijfsvoering van een havenbeheerder of gemeente wenselijk te kunnen beschikken over de gronden waarop hoofdspoorwegen zijn aangelegd, mede in verband met aanwezige andersoortige infrastructuur.

Ten tweede is het omslachtig wanneer de beheerder van de hoofdspoorwegen de gebruiksrechten niet rechtstreeks overeenkomt met de havenbeheerder of gemeente maar via de Staat door een havenbeheerder of gemeente gerechtigd wordt voor het gebruik. Het is immers de taak van de beheerder en niet van de Staat om praktische afspraken te maken met een havenbeheerder of gemeente om de continuïteit van het beheer te borgen.

Met het oog hierop wordt een wijziging van de Spoorwegwet voorgesteld. In artikel 2, tweede lid, onder b, wordt – mits ook is voldaan aan artikel 2, tweede lid, onder a, een spoorweg ook als hoofdspoorweg aangewezen wanneer een beheerder een recht van gebruik, huur of pacht op die spoorweg heeft.

ARTIKEL IV

In dit artikel worden overgangsregels vastgesteld.

Luchthavenregelingen waarvoor de aanvraag reeds is ingediend en de procedure al in gang is gezet, worden vastgesteld bij verordening van provinciale staten.

Een reeds bij provinciale verordening vastgestelde luchthavenregeling wordt vanaf de inwerkingtreding van de wetswijziging aangemerkt als een besluit van gedeputeerde staten. Deze bepaling maakt het mogelijk om de

bij verordening vastgestelde luchthavenregelingen aan te passen bij besluit van gedeputeerde staten.

Het feit dat de grote luchthavens vanaf 31 december 2017 een certificaat voor onbepaalde tijd hebben en geen tarief meer hoeven te betalen om in het bezit te blijven van het EASA-certificaat en de kleine luchthavens wel een certificaat voor bepaalde tijd hebben en deze kosten voor hercertificering op basis van nationale regelgeving wel moeten dragen, wordt als onwenselijk beschouwd. Daarom wordt de Wet luchtvaart aangepast in de zin dat vanaf 31 december 2017 alle luchthavens een certificaat met een onbepaalde looptijd krijgen. Deze omzetting van nationale certificaten met een looptijd van vijf jaar naar een certificaat met onbepaalde looptijd vindt uiterlijk op 31 december 2017 plaats. Hieraan zijn geen kosten verbonden. Vanaf het moment van inwerkingtreding van deze wet worden de nieuwe certificaten al voor onbepaalde tijd afgegeven. Aan de afgifte van de nieuwe certificaten zijn wel kosten verbonden.

ARTIKEL V

De inwerkingtreding van dit wetsvoorstel wordt bepaald bij koninklijk besluit, waarbij rekening gehouden zal worden met de Wet raadgevend referendum. Van de invoeringstermijn van twee maanden en van de vaste verandermomenten die als uitgangspunt gelden kan worden afgeweken conform aanwijzing 174, vierde lid, onder c, van de Aanwijzingen voor de regelgeving, omdat deze regeling ziet op reparaties van wetstechnische onjuistheden, verduidelijkingen en andere wijzigingen van inhoudelijk ondergeschikte aard.

De inwerkingtreding van artikel I, onderdeel F, en artikel III kan op een andere tijdstip liggen dan voor de andere artikelen van het wetsvoorstel. Voor artikel I, onderdeel F, zal de inwerkingtreding naar verwachting samenvallen met de inwerkingtreding van de bijbehorende lagere regelgeving. Voor artikel III zal het tijdstip van inwerkingtreding gelijk zijn aan het bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, bedoeld in artikel 125, eerste lid, van de Spoorwegwet en de datum van inwerkingtreding van artikel 2, derde lid, van de Spoorwegwet.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema