

Besluit van

tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in verband met het faciliteren van militaire transporten

(KetenID WGK28188)

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Defensie;

Gelet op artikel 61, eerste lid, van de Spoorwegwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van , nr.);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Defensie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 5 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5a

1. De beheerder is bevoegd capaciteitsaanvragen en toegewezen capaciteit af te wijzen, onderscheidenlijk in te trekken, voor zover dit noodzakelijk is om een urgent militair transport mogelijk te maken.
2. De gerechtigde geeft bij de aanvraag van capaciteit aan of sprake is van een urgent militair transport en zendt een gezamenlijke verklaring van Onze Minister en Onze Minister van Defensie aan de beheerder waaruit dit blijkt.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2026.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij horende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILEU,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Aanleiding en noodzaak

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: Besluit) bevat regels op basis waarvan infrastructuurbeheerder ProRail de capaciteit op het spoor verdeelt. Aanleiding om het Besluit zoals dat gold voor deze wijziging aan te passen is de groeiende noodzaak om militaire transporten in te kunnen passen op het spoor. De oorzaak hiervan is de toenemende dreiging van een militair conflict in Europa.¹ Het Besluit zoals dat gold voor deze wijziging bevatte geen specifieke bepalingen ten aanzien van militaire mobiliteit.

Er is behoefte om – ook zonder dat sprake is van een oorlog of andere situatie waarin de toepassing van noodrecht mogelijk is – te zorgen voor het goed faciliteren van militaire transporten over het spoor. Dit wijzigingsbesluit beoogt daarin te voorzien.

In hoofdstuk 2 worden de hoofdlijnen van dit wijzigingsbesluit nader toegelicht. Hoofdstuk 3 besteedt aandacht aan de verhouding tussen deze wijziging en hoger recht. Hoofdstuk 4 gaat in op de gevolgen voor de capaciteitsverdeling en de uitvoering hiervan, alsmede het toezicht en de handhaving hierop. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de uitkomsten van de toetsing door beheerder ProRail en de ACM en consultatie van het concept-wijzigingsbesluit en tot welke aanpassingen dit heeft geleid.

2. Hoofdlijnen van de wijziging

Militaire transporten over het spoor

Voldoende capaciteit op het spoor voor militaire transporten is een belangrijke voorwaarde voor het voldoen aan de verplichtingen van een NAVO-lidstaat, zoals bijvoorbeeld het leveren van Host Nation Support (hierna: HNS)² en de voorbereiding op en uitvoering van het beschermen van het eigen grondgebied en dat van bondgenoten. Daarbij kan het gaan om vervoer van personen, voertuigen, munitie, maar ook andere materialen die nodig zijn om effectief te kunnen opereren. In het geval van HNS gaat het veelal om vervoer vanaf een Nederlandse zeehaven naar de grens, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om vervoer door Nederland vanuit België naar Duitsland, vanuit (militaire) locaties in Nederland naar het buitenland of vanuit het buitenland naar Nederland.

Militaire transporten kunnen veelal niet worden ingepland in het proces van de jaardienstverdeling, omdat dan nog niet duidelijk is op welke momenten capaciteit nodig is. ProRail reserveert bij de jaardienstverdeling capaciteit voor gerechtigden die pas kort van tevoren weten wanneer zij een trein willen laten rijden (ad hoc capaciteit). Op deze manier blijft gedurende het dienstregelingsjaar nog capaciteit beschikbaar voor dit type vervoer. Ook voor militaire transporten wordt gebruik gemaakt van deze capaciteit. Defensie heeft soms meer, of op een ander tijdstip, ad hoc capaciteit nodig dan beschikbaar is. Zo wordt het tijdstip waarop een militair transport kan vertrekken bijvoorbeeld bepaald door het moment waarop in een haven materiaal uit een schip overgeladen kan worden op een trein. Verder moet bij verplaatsingen naar of vanuit andere landen het aangevraagde treinpad aansluiten op het moment waarop aan de andere kant van de grens capaciteit beschikbaar is, om de reis in het andere land te vervolgen. Daarnaast kan het zo zijn dat Defensie om veiligheidsredenen niet kan wachten tot het eerstvolgende beschikbare tijdslot,

¹ Ministerie van Defensie, Defensienota 2024, p. 11.

² *Host Nation Support* (het ondersteunen en faciliteren van de verplaatsing van troepen of materieel) is een taak van alle NAVO-lidstaten. Verplaatsingen kunnen zijn voor oefeningen, troepenwisselingen of daadwerkelijke inzet.

bijvoorbeeld bij munitietransporten die permanent moeten worden bewaakt als ze stilstaan, ook als een trein korte tijd moet stilstaan om een andere trein te laten passeren.

Om te zorgen dat er op het juiste moment op de juiste corridor voldoende capaciteit beschikbaar is voor militaire transporten, heeft ProRail via dit wijzigingsbesluit de mogelijkheid om reeds verdeelde capaciteit in te trekken en deze capaciteit toe te wijzen aan urgent militair transport, indien dit transport niet in de beschikbare ad hoc capaciteit kan worden ingepast. Dit zal alleen gelden voor militaire transporten die voldoen aan bepaalde voorwaarden en als zodanig worden aangemerkt door de Ministers van IenW en van Defensie. Deze voorwaarden worden verderop in deze paragraaf genoemd en uitgelegd. Deze transporten worden in dit besluit aangeduid als urgent militair transport. Alle overige militaire transporten per spoor maken gebruik van de bestaande procedure die ProRail hanteert voor het afhandelen van aanvragen voor ad hoc capaciteit, zoals is beschreven in de netverklaring.

In het verleden is getracht een oplossing te vinden in het vooraf reserveren van capaciteit ten behoeve van militaire transporten. Hiertoe is in 2024 een wijziging van het Besluit geconsulteerd met daarin een bepaling die ProRail opdroeg om in de jaardienstverdeling capaciteit te reserveren voor militaire doeleinden. Tijdens de consultatie en uit de Uitvoerbaarheidstoets die is uitgevoerd door ProRail bleek dat dit niet voldoende voorzag in de behoeften die Defensie had en bovendien bovenmatig ten koste zou gaan van de capaciteit die beschikbaar is voor andere gerechtigden. Omdat de bepaling dus niet effectief bijdroeg aan het borgen van voldoende capaciteit voor militaire transporten en een te grote impact had op het overige vervoer, is deze bepaling na de consultatie geschrapt.

Bevoegdheden beheerder

Via dit wijzigingsbesluit heeft de beheerder de mogelijkheid om capaciteitsaanvragen en toegewezen capaciteit af te wijzen respectievelijk in te trekken, voor zover dit nodig is om een urgent militair transport mogelijk te maken. Het gaat hier dus om een bijzonder transport dat aan de in de hieronder aangegeven eisen voldoet. Hierbij geeft de gerechtigde die in opdracht van Defensie het transport uitvoert aan dat het een urgent militair transport betreft door het meezenden van een verklaring die door de Minister van Defensie en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is afgegeven. Omdat er bij het herverdelen van capaciteit wordt afgeweken van de reguliere capaciteitsverdelingsprocedure is het van belang dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat als stelselverantwoordelijke voor het Nederlandse spoorsysteem betrokken is bij het afgeven van deze verklaring.³

Wanneer wordt een militair transport aangemerkt als urgent?

De mogelijkheid tot het intrekken van capaciteit is alleen van toepassing op militaire transporten die urgent zijn. De ministers geven alleen de in het tweede lid bedoelde verklaring af als het transport op basis van de volgende criteria kan worden aangemerkt als urgent militair transport:

- 1) Afhankelijk van de lading van een militair transport kunnen bijzondere eisen gelden voor het transport. Voorbeelden van deze eisen zijn dat een transport begeleid moet worden door gewapende militairen of dat een transport in principe niet stil mag komen te staan. Daarom wordt elk militair transport ingedeeld in een categorie waarin wordt uitgedrukt wat het te bewaken belang is. Daarin wordt rekening gehouden met deze factoren. Als het te bewaken belang daar aanleiding voor geeft, kan een transport worden aangemerkt als urgent.
- 2) Het dreigingsbeeld is een andere mogelijke reden om een transport aan te merken als urgent. Daarbij gaat het om het algemene dreigingsbeeld zoals onder andere maar niet uitsluitend wordt vastgesteld door de AIVD, MIVD, NCTV of specifieke inlichtingen aangaande het specifieke transport. Zo kan het dreigingsbeeld het noodzakelijk maken dat een trein die geladen is niet wacht tot het eerste beschikbare ad hoc slot, maar meteen moet vertrekken.

³ Dit sluit ook aan bij de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de beide ministers en de vormgeving daarvan in de Vervoersnoodwet.

- 3) De noodzakelijke verplaatsingssnelheid speelt bijvoorbeeld een rol als bepaalde materialen of personen op een bepaald moment op een bepaalde plek moeten aankomen, bijvoorbeeld als gevolg van een NAVO-opdracht. Een dergelijke plek kan een inzetgebied zijn, maar bijvoorbeeld ook een logistieke hub, waar het transport wordt overgeladen of gecombineerd met andere transporten.

Voldoende is dat het transport op basis van één van de bovengenoemde factoren als urgent transport kan worden aangemerkt. Zodra duidelijk wordt dat Defensie behoefte heeft aan capaciteit, wordt door Defensie beoordeeld of het transport aan tenminste een van de drie bovenstaande voorwaarden voldoet. Indien dat het geval is, merkt de Minister van Defensie samen met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het transport aan als urgent militair. Er zullen werkafspraken worden gemaakt tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Defensie, waarin ook de criteria concreter worden uitgewerkt. Vanwege de vertrouwelijke aard van (een deel van) de informatie op basis waarvan wordt bepaald of een transport aan de voorwaarden voldoet, worden deze afspraken gemaakt in een gerubriceerd document dat alleen bekeken mag worden door bepaalde functionarissen.

Aanvragen van capaciteit door gerechtigde

Defensie maakt voor militaire transporten gebruik van de diensten van een spoorwegonderneming (verder: vervoerder). Deze vervoerder vraagt ten behoeve van het transport van Defensie capaciteit aan bij de infrastructuurbeheerder. Als sprake is van een transport dat voldoet aan de voorwaarden voor een urgent militair transport verstrekt Defensie, in afstemming met IenW, de verklaring aan de vervoerder. De vervoerder geeft vervolgens bij de capaciteitsaanvraag aan of er sprake is van een urgent militair transport en overlegt die verklaring aan de infrastructuurbeheerder. Als er voldoende geschikte ad hoc capaciteit beschikbaar is, kan ProRail de capaciteit aan de vervoerder toewijzen zonder gebruik te maken van de bevoegdheid. Als de gevraagde ad hoc capaciteit niet beschikbaar is maar het wel een urgent militair transport betreft, kijkt de vervoerder samen met ProRail zo snel mogelijk of het mogelijk is het transport anderszins in te passen in de beschikbare capaciteit, bijvoorbeeld door iets eerder of later te vertrekken of met een andere snelheid (op delen van) het traject te rijden. Lukt het niet om het urgent militaire transport in te passen, dan kan ProRail reeds verdeelde capaciteit intrekken en herverdelen. Voor militaire transporten die niet aan tenminste een van de drie voorwaarden voldoen, kan geen gebruik worden gemaakt van deze bevoegdheid en geldt dus alleen de reguliere procedure van ad hoc capaciteitsverdeling.

Zoals hiervoor is aangegeven wordt op basis van de kenmerken van het transport, het algemeen dreigingsbeeld of specifieke dreigingsinformatie en de benodigde verplaatsingssnelheid een militair transport aangemerkt als urgent. In dit verband kan transport worden uitgelegd als één treinpad, alle treinpaden die nodig zijn om een specifiek schip te lossen, alle treinpaden die nodig zijn voor het vervoer voor één operatie of een deelverzameling daarvan, of alle treinpaden die nodig zijn om materiaal, personeel en goederen te vervoeren in een afgebakende periode.

Aanvragen van capaciteit in relatie tot maatregelen tijdens transport

Via dit wijzigingsbesluit heeft ProRail de mogelijkheid om reeds verdeelde capaciteit in te trekken en deze capaciteit toe te wijzen aan urgent militair transport dat voldoet aan tenminste een van de voorwaarden, en niet in de beschikbare ad hoc-capaciteit kan worden ingepast. Het gaat dan om de fase voorafgaand aan het transport, waarbij een vervoerder capaciteit aanvraagt om op een bepaald moment gebruik te mogen maken van het spoor.

Voor de fase dat treinen daadwerkelijk rijden geldt dat ProRail de verkeersleiding uitoefent. Ook in die fase kunnen zich capaciteitsvragen voordoen als er (bijvoorbeeld) verstoringen zijn. De regels voor de verdeling van de capaciteit in die gevallen zijn niet opgenomen in dit Besluit, maar kunnen dus wel relevant zijn, ook voor militaire transporten. Zo kan bijvoorbeeld sprake zijn van verstoringen op de aangevraagde route, waardoor het militaire transport via een andere route

verder moet rijden. De TSI-OPE⁴ geeft aan dat de infrastructuurbeheerder bevoegd is om in dergelijke situaties de benodigde maatregelen te treffen. De vervoerder van het urgent militaire transport is op grond van deze verordening verplicht om ProRail van de benodigde informatie te voorzien om te kunnen bepalen welke maatregelen bij het betreffende transport moeten worden genomen. Dit Besluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling wijzigt daar niets aan.

Hoe worden de mogelijk ongewenste effecten gemitigeerd?

Het is aan ProRail om te bepalen van welke gerechtigde in het uiterste geval capaciteit wordt ingetrokken. Deze bepaling in het Besluit ontslaat ProRail echter niet van de plicht om te zoeken naar een minder ingrijpende oplossing dan het intrekken van capaciteit.

In Europees verband wordt – naar aanleiding van een door de Europese Commissie opgesteld voorstel – gewerkt aan een nieuw Europeesrechtelijk kader voor de capaciteitsverdeling op het spoor. Dit kader wordt uitgewerkt in het voorstel voor een Verordening capaciteitsmanagement.⁵ Met deze wijziging van het Besluit wordt geanticipeerd op enkele onderdelen van de voorgestelde Verordening. Onderdeel van de Verordening is een voorstel dat lidstaten mogen afwijken van de regels uit de nieuwe verordening om daarmee voorrang te kunnen verlenen aan militaire transporten over het spoor in het kader van militaire of nationale veiligheidsbelangen. De gesprekken in Europees verband bewegen in de richting van het uitzonderen van militaire transporten van tegemoetkomingen voor het intrekken van reeds verdeelde capaciteit. Daarom is er ook in dit ontwerpbesluit voor gekozen om geen tegemoetkomingsbepalingen op te nemen.

3. Verhouding tot hoger recht

Spoorwegwet en staatsnoodrecht

Het Besluit vindt zijn grondslag in artikel 61 van de Spoorwegwet. Op grond van dat artikel kunnen bij algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld over de verdeling van capaciteit. Van deze mogelijkheid uit artikel 61 van de Spoorwegwet is met dit wijzigingsbesluit gebruik gemaakt.

Uitgangspunt is dat in geval van buitengewone omstandigheden zoals een oorlog of wanneer een vitaal belang⁶ van de Nederlandse samenleving wordt bedreigd, de mogelijkheid bestaat om (delen van) de Vervoersnoodwet en ander noodrecht in werking te stellen. Het noodrecht kent in dergelijke gevallen verregaande bevoegdheden toe aan overheden om crises adequaat te lijf te gaan. Dit stelsel van noodrecht is echter uitsluitend bedoeld voor de daarin genoemde buitengewone omstandigheden en kent belangrijke en uitgebreide procedurele waarborgen voor de daarin opgenomen vergaande bevoegdheden. Met deze wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling wordt een aanvulling gedaan op dit noodrecht.

Ook voorafgaand aan de toepassing van het noodrecht kan het immers voor de uitvoering van de taken van Defensie van groot belang zijn dat op bepaalde momenten gebruik wordt gemaakt van het spoor. Het Besluit zoals dat gold voor deze wijziging bood onvoldoende handelingsperspectief.

Relatie met de Algemene wet bestuursrecht

Het afgeven van een verklaring die aangeeft dat er sprake is van een urgent militair transport is een handeling van feitelijke aard en geen besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht omdat het geen zelfstandig rechtsgevolg heeft. De verklaring heeft de vervoerder nodig bij het aanvragen van de capaciteit om richting ProRail duidelijk te maken dat sprake is van een urgent

⁴ Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU.

⁵ Proposal for a regulation on the use of railway infrastructure capacity in the single European railway area (COM(2023) 443).

⁶ Hierbij is van belang op te merken dat ook de internationale rechtsorde als vitaal belang wordt beschouwd. Hieronder valt tevens de bescherming van het NAVO-verdragsgebied. Zie verder de Memorie van Toelichting van het wetsvoorstel Modernisering noodwetgeving Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken, *Kamerstukken II 2003/04*, 29514, nr. 3.

transport. Het betekent vervolgens dat ProRail dit specifieke transport zal faciliteren en daartoe ook capaciteit in kan trekken, indien dat noodzakelijk is. Juist ProRail is in staat om vervolgens in dat concrete geval een herverdeling van de capaciteit te maken. Het privaatrechtelijke karakter van de capaciteitsverdeling wordt op deze wijze in stand gelaten.⁷ Omdat geen sprake is van een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht staat rechtsbescherming open bij de burgerlijke rechter indien een betrokken partij mocht oordelen dat er onrechtmatig is gehandeld door het afgeven van de verklaring. Het toezicht dat de ACM op grond van de sera-richtlijn en de Spoorwegwet houdt op het eerlijk verloop van de capaciteitsverdeling – zie ook paragraaf 4 van deze toelichting – is wel bestuursrechtelijk.

Europees recht

De sera-richtlijn geeft ten aanzien van de verdeling van capaciteit als belangrijkste vereisten dat dit gebeurt op non-discriminatoire en transparante wijze. Aan deze beide vereisten wordt met dit wijzigingsbesluit voldaan. De bevoegdheid om in bepaalde situaties capaciteit in te trekken dan wel af te wijzen ziet op de capaciteit van alle gerechtigden en discrimineert niet tussen verschillende gerechtigden. Daarnaast is de procedure transparant nu die via dit wijzigingsbesluit kenbaar is voor eenieder. Iedere gerechtigde heeft hiermee de mogelijkheid zich op de hoogte stellen van dit proces.

De sera-richtlijn geeft verder geen bijzondere of specifieke voorschriften ten aanzien van de capaciteit die benodigd is voor militaire of nationale veiligheidsbelangen. Daarmee biedt de richtlijn zelf geen kader voor het effectief benutten van spoorcapaciteit voor militaire transporten; militair transport laat zich in de praktijk zoals eerder opgemerkt lastig plannen in de jaardienstverdeling. Het door de Europese Commissie in 2023 gedane voorstel voor een Verordening capaciteitsmanagement bevat daarom derogatiebepalingen die zien op het versoepelen van de Europese vereisten omtrent capaciteitsverdeling in het kader van militaire of nationale veiligheidsbelangen. Over de precieze inhoud en verwoording van deze bepalingen wordt nog onderhandeld. Om die reden kan niet worden uitgesloten dat na de consultatie van dit wijzigingsbesluit nog een enkele aanpassing noodzakelijk is om niet te zeer af te wijken van de toekomstige verordening. Voorzien wordt dat de Verordening capaciteitsmanagement getrapd van toepassing wordt. Omdat het huidige kader geen bepalingen voor militair vervoer kent ten aanzien van capaciteitsverdeling, zullen de artikelen die specifiek zien op capaciteit voor militaire of nationale veiligheidsbelangen waarschijnlijk snel na publicatie van de verordening van toepassing worden. Mogelijk al in de loop van 2026. Met dit besluit wordt dus geanticipeerd op dergelijke bepalingen in de Verordening. Deze wijziging is daarmee ook in lijn met de bredere richting die in EU-verband is ingezet om de Unie en de lidstaten beter voor te bereiden op dreigende situaties. Daarmee draagt de regering met deze wijziging bij aan de veiligheid op het Europese continent en van NAVO-bondgenoten.

4. Gevolgen, uitvoering, toezicht en handhaving

Hiervoor is uitgebreid stilgestaan bij de wijze van uitvoering van dit wijzigingsbesluit en de rol en positie van ProRail en de betrokken vervoerder en ministers daarbij. Met de verklaring is in feite aangesloten bij de formulering van artikel 10, tweede en derde lid, van het Besluit. ProRail neemt de juistheid van deze verklaring vervolgens aan, ook omdat niet alle informatie waarop deze gebaseerd is kan worden gedeeld. Voor het toezicht op de capaciteitsverdeling geldt verder dat dit door het wijzigingsbesluit niet wordt gewijzigd. Een gerechtigde die nadeel ondervindt van een toepassing ervan kan op grond van artikel 71, eerste lid, van de Spoorwegwet een klacht indienen bij de ACM. De ACM toetst vervolgens of ProRail zich als infrastructuurbeheerder heeft gehouden aan de regels voortvloeiende uit de Sera-richtlijn, de Spoorwegwet en dit Besluit.

⁷ De keuze voor het privaatrechtelijk vormgeven van de verhouding tussen de beheerder en de spoorwegondernemingen onder andere in het kader van de capaciteitsverdeling is toegelicht in Kamerstukken II 2001/02, 27 482, 13, p. 28-29.

De regeldruk neemt als gevolg van dit wijzigingsbesluit niet of nauwelijks toe omdat de vervoerder die het militair transport uitvoert slechts de verklaring ontvangt en vervolgens deelt met ProRail. Voor vervoerders waarvan capaciteit wordt herverdeeld is de toename in lasten naar verwachting beperkt. Zij krijgen ook nu als gevolg van verstoringen en herverdelingen regelmatig te maken met herverdeling van capaciteit en hebben de interne processen om daarmee om te gaan. Naar verwachting zal de uitvoering van dit besluit niet een grote toename daarvan veroorzaken zodat dit binnen die bestaande processen ingepast kan worden.

Uitvoeringslasten Defensie

Voor het bepalen van de classificatie van militaire transporten wordt aangesloten bij een al bestaand classificatiesysteem. Het opstellen van een verklaring vergt niet veel extra werk.

5. Advies, consultatie, uitvoeringstoetsen en voorhang

5.1 Advies en consultatie

PM

5.2 Voorhangprocedure

PM

6. Overgangsrecht en inwerkingtreding

Het Besluit treedt zo spoedig mogelijk na publicatie in werking. Daarbij wordt voor zover mogelijk aangesloten bij de vaste verandermomenten en minimuminvoeringstermijn uit de Aanwijzingen voor de regelgeving. Wel zal indien noodzakelijk worden afgeweken van deze vaste verandermomenten en de minimuminvoeringstermijn. Dit gelet op het urgente belang dat dit wijzigingsbesluit beschermt – namelijk het kunnen verplaatsen van militaire transporten voor de veiligheid van Nederland – en het gegeven dat het een beperkte groep belanghebbenden raakt die door de consultatie en voorhang bij de Eerste en Tweede Kamer wel tijdig op de hoogte zijn van deze aanstaande wijziging. Er is niet in overgangsrecht voorzien nu er geen sprake is van herverdelingen op grond van het oude recht. Voordat deze wijziging in werking trad, bestond die mogelijkheid voor de beheerder immers niet.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,

A.A. Aartsen