Wet van [datum], houdende wijziging van enkele wetten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Verzamelwet IenW 2026) [KetenID WGK 029064]

VOORSTEL VAN WET

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 in de Wet bemanning zeeschepen, de Binnenvaartwet, de Drinkwaterwet, de Wet havenstaatcontrole, de Wet laden en Lossen zeeschepen, de Wet luchtvaart, de Meetbrievenwet 1981, de Wet milieubeheer, de Omgevingswet, de Wet scheepsuitrusting 2016, de Wet tijdelijke tolheffing blankenburgverbinding en ViA15, de Wet vrachtwagenheffing, de Wet van 19 november tot wijziging van de wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (Stb. 2025, 402), de Wegenverkeerswet 1994, en de Wet wegvervoer goederen wijzigingen, bijstellingen en technische verbeteringen aan te brengen.

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 WIJZIGING VAN DE WET BEMANNING ZEESCHEPEN
In artikel 20, vijfde lid, van de Wet bemanning zeeschepen wordt na "de in het tweede lid bedoelde verplichting kan" ingevoegd ", met inachtneming van bij algemene maatregel van bestuur te stellen regels,".

ARTIKEL II WIJZIGING VAN DE BINNENVAARTWET
In Artikel 26a, zevende lid, van de Binnenvaartwet wordt "Richtlijn 2008/106/EG" vervangen door "Richtlijn (EU) 2022/993 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2022 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden"

ARTIKEL III WIJZIGING VAN DE DRINKWATERWET
In artikel 22, vierde lid, van de Drinkwaterwet wordt "het verbod, bedoeld in dat lid, eerste volzin," vervangen door "het verbod, bedoeld in het derde lid, eerste volzin,".

ARTIKEL IV WIJZIGING VAN DE WET HAVENSTAATCONTROLE

De **Wet havenstaatcontrole** wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 14a wordt onder vernummering van het derde tot het vierde lid, een lid ingevoegd, luidende:

3. Een ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport kan tevens een schip aan een controle onderwerpen indien in de vlaggenstaat van het schip:
    a. geen bepalingen van kracht zijn ten aanzien van de uitwatering, de redding- en veiligheidsmiddelen, de radio-inrichtingen, de hulpmiddelen bij de navigatie en de hulpmiddelen ter voorkoming van aanvaringen, de minimum bemanningssterkte, het vervoer van passagiers, het vervoer van lading en het beladen, het stuwen en het ballasten van het schip en de constructie, waaronder mede wordt verstaan de

waterdichte indeling en de stabiliteit, de werktuigen en elektrische installaties, de brandbescherming, de brandontdekkings- en de brandbestrijdingsmiddelen;

b. wel bepalingen van kracht zijn:
1°. ten aanzien van de in onderdeel a genoemde onderwerpen, maar die bepalingen naar het oordeel van de ambtenaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport in onvoldoende mate een overeenkomstige strekking en draagwijdte hebben als de in Bonaire, Sint Eustatius onderscheidenlijk Saba geldende wettelijke bepalingen;
2°. die ook worden toegepast op schepen die op grond van voor Nederland geldende rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren; of
3°. waaraan het schip niet voldoet.

B

In artikel 14c wordt in het eerste lid onder verlettering van de onderdelen b en c tot onderdelen d en e, twee onderdelen ingevoegd, luidende:

b. indien de kapitein of de bemanning niet voldoet aan operationele voorschriften, bedoeld in de CCSS-code of de SCV-code;
c. indien het schip niet voldoet aan de bepalingen van de vlaggenstaat van het schip als bedoeld in artikel 14a, derde lid, onderdeel b, onder 3°;

ARTIKEL V WIJZIGING VAN DE WET LADEN EN LOSSEN ZEESCHEPEN

De **Wet laden en lossen zeeschepen** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:
a. Onze Minister: Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
2. Onderdeel n komt te luiden:
n. inspecteur-generaal: inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport;
3. Onderdeel o komt te luiden:
o. ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport: de door Onze Minister aangewezen ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

B

In artikel 15, eerste lid, wordt ‘de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat’ vervangen door ‘de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport’.

ARTIKEL VI WIJZIGING VAN DE WET LUCHTVAART

De **Wet luchtvaart** wordt als volgt gewijzigd:

A

De definitiebepaling ‘luchtruimverordening’ in artikel 1.1, eerste lid, komt te luiden:

luchtruimverordening: verordening (EU) nr. 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2024 inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PbEU L 2024/2803);

B

In artikel 3.16, tweede lid, en artikel 3.22, vierde lid, wordt ‘burgerlichtvaartuig’ vervangen door ‘burgerluchtvaartuig’.

C

In artikel 3.17, eerste lid, onderdeel a, wordt ‘lichtwaardig’ vervangen door ‘luchtwaardig’.

D

In het opschrift van titel 5.2. wordt na ‘luchtvaartnavigatiediensten’ toegevoegd ‘en luchtruimbeheersdiensten’.

E

Na artikel 5.13a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.13b
Bij ministeriële regeling kunnen ter uitvoering van artikel 25 van het Verdrag van Chicago en Bijlage 12 bij dat verdrag nadere regels worden gesteld.

F

Aan titel 5.2 wordt een paragraaf toegevoegd, luidende:

§ 5.2.3 Het verlenen van luchtruimbeheersdiensten

Artikel 5.21b

1. Binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam kunnen luchtruimbeheersdiensten worden verleend door:
a. LVNL;
b. Onze Minister van Defensie;
c. De Eurocontrol-organisatie.
2. Onze Minister van Infrastructuur en Milieu en Onze Minister van Defensie tezamen wijzen de gebieden waarbinnen de in het eerste lid genoemde instanties luchtruimbeheersdiensten verlenen, aan.
3. Bij regeling van onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat en onze Minister van Defensie kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop luchtruimbeheersdiensten worden verleend.

G

In artikel 5.23, eerste lid, wordt onder verlettering van de onderdelen e tot en met g tot f tot en met h een onderdeel ingevoegd, luidende:

e. het verlenen van luchtruimbeheersdiensten.

H

Aan artikel 7.7 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. De vergunning, bedoeld in artikel 30, onderdeel a, van het Verdrag van Chicago is overeenkomstig het bepaalde in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt erkend, indien:

1°. het luchtvaartuig is geregistreerd in een derde staat;
2°. die derde staat met een andere derde staat een 83bis-overeenkomst heeft afgesloten; en
3° de vergunning door die andere derde staat is afgegeven.

ARTIKEL VII WIJZIGING VAN DE MEETBRIEVENWET 1981

De **Meetbrievenwet 1981** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:
   a. "Onze Minister": Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
2. Onderdeel g komt te luiden:
   g. "inspecteur-generaal": inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport;
3. Onderdeel h komt te luiden:
   h. "de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport": de door Onze Minister aangewezen ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport;

B

In de artikelen 25, 26 en 31 wordt de 'de ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat' vervangen door 'de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport'.

ARTIKEL VIII WIJZIGING VAN DE WET MILIEUBEHEER

De **Wet milieubeheer** wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 9.2.2.6, tweede lid, van de Wet milieubeheer wordt 'een jaar nadat zij in werking is getreden' vervangen door 'twee jaren nadat zij in werking is getreden'.

B

In artikel 17.12, vijfde lid, wordt na 'belanghebbenden' ingevoegd 'alsmede degenen die milieuschade dreigen te lijden'.

ARTIKEL IX WIJZIGING VAN DE OMGEVINGSWET

De **Omgevingswet** wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 5.45a wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. De bevoegdheid, bedoeld in het tweede lid, aanhef en onder a of b, kan niet worden uitgeoefend ten aanzien van de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming, bedoeld in artikel 3 van de Kernenergiewet.

B
In artikel 23.6a, tweede lid, wordt 'twaalf maanden' vervangen door 'vierentwintig maanden' en wordt 'ten hoogste zes maanden' vervangen door 'ten hoogste twaalf maanden'.

ARTIKEL X WIJZIGING VAN DE WET SCHEEPSUITRUSTING 2016

In artikel 1 van de Wet scheepsuitrusting 2016 wordt de definitiebepaling '*Onze Minister:* Onze Minister van Infrastructuur en Milieu;' vervangen door '*Onze Minister:* Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat;'.

ARTIKEL XI WIJZIGING VAN DE WET TIJDELIJKE TOLHEFFING BLANKENBURGVERBINDING EN VIA15

De **Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en viA15** wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 5, derde lid, wordt onder verlettering van onderdeel b tot c een onderdeel ingevoegd, luidende:

b. CO_2-emissieklasse en euro-emissieklasse;

B

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:
1. Het derde lid vervalt, onder vernummering van het vierde tot en met achtste lid tot derde tot en met zevende lid.
2. In het vierde lid, onderdeel b, subonderdeel 4°, vervalt de punt.
3. In het vijfde lid wordt 'bedoeld in het derde en vierde lid' vervangen door 'bedoeld in het vierde lid'.

ARTIKEL XII WIJZIGING VAN DE WET VRACHTWAGENHEFFING

In artikel 5 van de Wet vrachtwagenheffing wordt in het derde lid 'derde lid' vervangen door 'tweede lid' en vervalt het vierde lid.

ARTIKEL XIII WIJZIGING WET VAN 19 NOVEMBER 2025 TOT WIJZIGING VAN DE WET VRACHTWAGENHEFFING IN VERBAND MET DE IMPLEMENTATIE VAN DE HERZIENE EUROPESE TOLHEFFINGSREGELS (Stb. 2025, 402)

In de Wet van 19 november 2025 tot wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (Stb. 2025, 402) vervalt artikel II.

ARTIKEL XIV WIJZIGING VAN DE WEGENVERKEERSWET 1994

A

Artikel 1a van de Wegenverkeerswet 1994 komt te luiden:

Artikel 1a
Bij algemene maatregel van bestuur wordt bepaald welke kenmerken een fiets met trapondersteuning heeft, die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar is met een fiets zonder trapondersteuning.

B

In artikel 34 van de Wegenverkeerswet 1994 wordt "het brandstofverbruik" vervangen door "het energieverbruik".

ARTIKEL XV WIJZIGING VAN DE WET WEGVERVOER GOEDEREN
In de aanhef van artikel 2.3, vierde lid, van de Wet wegvervoer goederen wordt 'van het eerste en derde lid' vervangen door 'van het eerste, derde, vijfde en zesde lid'.

ARTIKEL XVI
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 XVII
Deze wet wordt aangehaald als: Verzamelwet IenW 2026.

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,

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel bevat een aantal wijzigingen in diverse wetten op het gebied van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De wijzigingen betreffen Wet bemanning zeeschepen, de Binnenvaartwet, de Drinkwaterwet, de Wet havenstaatcontrole, de Wet laden en lossen zeeschepen, de Wet luchtvaart, de Meetbrievenwet 1981, de Wet milieubeheer, de Omgevingswet, de Wet scheepsuitrusting 2016, de Wet tijdelijke tolheffing blankenburgverbinding en ViA15, de Wet vrachtwagenheffing, de Wet van 19 november tot wijziging van de wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (Stb. 2025, 402), de Wegenverkeerswet 1994, en de Wet wegvervoer goederen.
Het gaat in dit wetsvoorstel om actualisaties, tekstuele aanpassingen, technische verbeteringen en verduidelijking van bepaalde punten en het herstellen van omissies. Daarnaast hebben enkele voorstellen als doel te voldoen aan internationale verplichtingen. Met de voorgestelde wijzigingen worden geen substantiële beleidswijzigingen aangebracht. In een brief van 20 juli 2011 heeft de regering drie criteria gesteld waaraan verzamelwetgeving moet voldoen. Wijzigingsvoorstellen door middel van een verzamelwet moeten voldoende samenhang hebben, mogen geen omvangrijke of complexe onderdelen behelzen, en mogen geen politiek omstreden inhoud bevatten.[1] Omdat er geen substantiële en politiek omstreden beleidswijzigingen beoogd worden met de onderhavige wetswijzigingen, voldoet dit wetsvoorstel aan de gestelde criteria.

In het artikelsgewijze deel van deze memorie van toelichting wordt nader ingegaan op de verschillende wijzigingsvoorstellen van dit wetsvoorstel.

2. 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 met het onderhavige wetsvoorstel gewijzigd wordt. Het onderhavige wetsvoorstel is voor een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) aan de ILT voorgelegd.

[invulling ILT]

3. Regeldruk

Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel is onderzocht wat de mogelijke regeldruk zal zijn. Hieronder worden verstaan de administratieve lasten en de eventuele nalevingskosten om te voldoen aan de verplichtingen van de overheid, voortvloeiend uit wet- en regelgeving. [Het wetsvoorstel heeft geen noemenswaarde regeldrukgevolgen, aangezien de bepalingen geen grote veranderingen teweegbrengen.]
Het wetsvoorstel is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (hierna: ATR).

[invulling ATR]

4. Consultatie

Het voorstel is van [datum] tot en met [datum] ter consultatie voorgelegd via www.internetconsultatie.nl. In de artikelsgewijze toelichting wordt, indien relevant, nader ingegaan op de afstemming van het wetsvoorstel met de betrokken partijen.

[uitkomst internetconsultatie]

5. Overgangsrecht en inwerkingtreding

De inwerkingtreding van dit wetsvoorstel wordt bepaald bij koninklijk besluit. Voor de inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen kan op grond van aanwijzing 4.17, lid 5, onder c, van de Aanwijzingen voor de regelgeving, worden afgeweken van de vaste verandermomenten.

[1] Kamerstukken I 2010/11, 32 500 VI, M.

Deze regeling betreft reparaties van wetstechnische onjuistheden, verduidelijkingen en andere wijzigingen van inhoudelijk ondergeschikte aard. Op grond hiervan kan ook worden afgeweken van de minimum invoeringstermijn van twee maanden.

Er is geen noodzaak voor het opstellen van overgangsrecht.

Artikelsgewijs deel

ARTIKEL I WET BEMANNING ZEESCHEPEN
(artikel 20, vijfde lid)
Artikel 20, vijfde lid, bevat de mogelijkheid tot het verlenen van een ontheffing van het bemannen van het zeeschip overeenkomstig het bemanningscertificaat. Per abuis is in dit lid geen grondslag opgenomen voor het stellen van regels bij algemene maatregel van bestuur. Met deze wijziging wordt dit hersteld. Met deze grondslag is het mogelijk bij amvb voorwaarden te stellen aan de ontheffing en regels te stellen omtrent de beoordeling van een aanvraag voor ontheffing en de afgifte daarvan.

ARTIKEL II BINNENVAARTWET
(artikel 26a)
De verwijzing naar de Europese richtlijn inzake het opleidingsniveau van zeevarenden is verouderd. Met deze wijziging wordt die verwijzing geactualiseerd naar de huidige geldende richtlijn op dit gebied. Overeenkomstig artikel 4 van richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad (PbEU 2017, L 345) kan met uitzondering van de schipper de dekbemanning van zeeschepen voldoen aan de kwalificatie-eisen op de binnenwateren met hun zeevaartpapieren. De actualisatie van de verwijzing betreft geen inhoudelijke wijziging.

ARTIKEL III DRINKWATERWET
(artikel 22, vierde lid)
Het voorgestelde artikel III bevat een technische correctie van een onjuiste verwijzing in artikel 22, vierde lid, van de Drinkwaterwet. De correctie betreft de verwijzing naar het in het derde lid, eerste volzin, van dat artikel opgenomen verbod om drinkwater te produceren uit oppervlaktewater, dat niet voldoet aan de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde eisen voor microbiologische of chemische parameters. Nu wordt in het vierde lid abusievelijk nog verwezen naar "het verbod, bedoeld in dat lid, eerste volzin" (waarmee het tweede lid wordt bedoeld). Dit moet worden gewijzigd in "het verbod, bedoeld in het derde lid, eerste volzin".
Bij een eerdere wijziging van artikel 22[2] is deze verwijzing abusievelijk niet aangepast aan de gewijzigde indeling van het artikel.

ARTIKEL IV WET HAVENSTAATCONTROLE
Onderdelen A en B (artikel 14a en artikel 14c)
Per 1 juli 2017 is een wijziging van de Wet havenstaatcontrole ten behoeve van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba (Stb. 2017, 92) in werking getreden. Hiermee zijn de bevoegdheden van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) om havenstaatcontroles te verrichten op buitenlandse schepen die aankomen in havens van één van de openbare lichamen overgeheveld naar Nederlandse regelgeving (Hoofdstuk Va van de Wet havenstaatcontrole). Tot die tijd was de havenstaatcontrole geregeld in artikelen 67 tot en met 69 van de Schepenwet, wat een rijkswet is. Echter, op grond van artikel 3 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden is havenstaatcontrole geen rijksaangelegenheid. Voor Europees Nederland is daarom sinds 1998 al wetgeving op landsniveau in werking en gelden de genoemde artikelen uit de Schepenwet niet. Na de opsplitsing van de Nederlandse Antillen was het ook wenselijk om de havenstaatcontrole voor

[2] Art. I, onderdeel E, van de Wet van 14 juli 2021 tot wijziging van de Drinkwaterwet (wijziging van het tijdvak van de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet en van het aandeel eigen vermogen voor drinkwaterbedrijven en verduidelijking van de regels voor signaleringsparameters) (Stb 2021, 398).

de drie openbare lichamen in Nederlandse wetgeving, namelijk de Wet havenstaatcontrole, te regelen. Na de inwerkingtreding van de Wet havenstaatcontrole bleek dat bij de overheveling abusievelijk een onderdeel, te weten voor non-conventie schepen, niet is overgenomen in de Wet havenstaatcontrole. De grondslag voor deze controle staat daarom nog in de Schepenwet. Om het stelsel voor havenstaatcontrole in één wet vast te leggen, wordt met voorgesteld artikel IV dit onderdeel alsnog uit de Schepenwet verplaatst naar de Wet havenstaatcontrole.[3]

De voorgestelde wijzigingen in artikel IV zijn tweeledig. Allereerst wordt artikel 14a van de Wet havenstaatcontrole aangepast. In het huidige artikel 14a wordt aan de ILT de bevoegdheid gegeven om havenstaatcontroles uit te voeren voor conventieschepen of schepen die onder de CCSS- of SCV-code vallen. Er is geen bevoegdheid opgenomen om non-conventieschepen aan een havenstaatcontrole te onderwerpen, en daarom worden dergelijke schepen nog gecontroleerd op grond van de Schepenwet. Door in artikel 14a een nieuw derde lid in te voegen, waarbij tekstueel is aangesloten bij de huidige artikelen 67 en 69 van de Schepenwet, biedt artikel 14a een volledig overzicht van de schepen, die door de ILT aan een controle kunnen worden onderworpen.

De ILT kan als gevolg van deze wijziging in de volgende situaties buitenlandse non-conventieschepen aan een controle onderwerpen op grond van de Wet havenstaatcontrole:

- Indien de vlaggenstaat van het buitenlandse schip geen eisen stelt ten aanzien van veiligheid (artikel 14a, derde lid, onderdeel a, (nieuw) Wet havenstaatcontrole);
- Indien de vlaggenstaat van het buitenlandse schip wel eisen stelt ten aanzien van veiligheid, maar deze naar het oordeel van ILT van een onvoldoende hoog niveau zijn (artikel 14a, derde lid, onderdeel b, onder 1°, (nieuw) Wet havenstaatcontrole);
- Indien de vlaggenstaat van het buitenlandse schip wel eisen stelt ten aanzien van veiligheid, en deze bepalingen door die vlaggenstaat ook toegepast worden op schepen die onder de vlag van het Koninkrijk varen (artikel 14a, derde lid, onderdeel b, onder 2°, (nieuw) Wet havenstaatcontrole);
- Indien de vlaggenstaat van het buitenlandse schip wel eisen stelt ten aanzien van veiligheid, maar het schip niet aan deze eisen voldoet (artikel 14a, derde lid, onderdeel b, onder 3°, (nieuw) Wet havenstaatcontrole).

Indien er geen eisen zijn gesteld door de vlaggenstaat (artikel 14a, derde lid, onderdeel a (nieuw) of deze onvoldoende zijn (artikel 14a, derde lid, onderdeel b (nieuw), worden non-conventieschepen onder de vlag van die vlaggenstaat getoetst aan de CCSS- of SCV-code. Op grond van artikel 94, zesde lid van het VN-Zeerechtverdrag kan de havenstaat, indien deze ernstige redenen heeft aan te nemen dat de passende rechtsmacht en het passend toezicht ten aanzien van een schip niet zijn uitgeoefend, de feiten rapporteren aan de vlaggenstaat.

Ten tweede is aanpassing van artikel 14c van de Wet havenstaatcontrole noodzakelijk. In dat artikel wordt geregeld wanneer een ambtenaar van de ILT bevoegd is om een schip aan te houden. Deze gronden voor aanhouding moeten aansluiten bij de gronden voor het uitvoeren van een havenstaatcontrole, opgenomen in artikel 14a van de Wet havenstaatcontrole. Ten eerste wordt, in navolging van artikel 14a, tweede lid, voorgesteld dat ook indien tijdens de controle blijkt dat niet is voldaan aan de CCSS of SCV-code, een schip kan worden aangehouden. Ten tweede wordt voorgesteld om ook non-conventieschepen aan te kunnen houden, indien uit de controle op grond van het voorgestelde artikel 14a, derde lid (nieuw), tekortkomingen blijken. Hier wordt aangesloten bij het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 14a.

ARTIKEL V WET LADEN EN LOSSEN ZEESCHEPEN
Onderdelen A en B (artikel 1, eerste lid en artikel 15, eerste lid)
De voorgestelde wijzigingen betreffen een actualisatie.

ARTIKEL VI WET LUCHTVAART

[3] De wijziging van de artikelen in de Schepenwet omtrent havenstaatcontrole is voorzien met de wijziging van de Schepenwet in verband met de noodzaak tot modernisering van regels, het opleggen van verplichtingen aan de scheepseigenaar en het invoegen van een mogelijkheid tot ongevallenonderzoek (Stb. 2026, 39). Deze wijzigingen zijn nog niet in werking getreden, maar zullen tegelijkertijd met de voorgestelde wijziging van de Wet havenstaatcontrole in dit wetsvoorstel inwerking treden.

Onderdeel A (artikel 1.1, eerste lid)
Met deze wijziging wordt de definitie van 'luchtruimverordening' vervangen. De huidige definitie verwijst naar de inmiddels ingetrokken verordening nr. 551/2004. De gewijzigde definitie verwijst naar de daarvoor in de plaats gekomen verordening 2024/2803.

Onderdelen B en C (artikel 3.16, eerste lid, artikel 3.22, vierde lid en artikel 3.17, eerste)
Met deze wijzigingen worden twee kennelijke verschrijvingen hersteld. In artikel 3.17, eerste lid, onder a, is opgenomen dat onze Minister van Infrastructuur en Milieu een bewijs van luchtwaardigheid kan schorsen als er een ernstig vermoeden is dat het betrokken luchtvaartuig niet *lichtwaardig* is. Dit wordt hersteld naar *luchtwaardig.* In artikel 3.22, vierde lid, staat dat houders van een Nederlands *burgerlichtvaartuig* aanwijzingen op moeten volgen van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Dit wordt hersteld naar de correcte term: burgerluchtvaartuig.

Onderdeel E (artikel 5.13b)
Nederland is op grond van artikel 25 van het Verdrag van Chicago (Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), verplicht maatregelen te nemen voor het assisteren van luchtvaartuigen die boven Nederlands grondgebied in nood verkeren of het redden van overlevenden van een luchtvaartongeval. Op grond van Bijlage 12 bij dat verdrag is Nederland in dat kader verplicht om een opsporings- en reddingsdienst (search and rescue dienst ofwel SAR-dienst) in te stellen die voor het uitvoeren van de taken kan beschikken over een reddingscoördinatiecentrum en reddingseenheden zoals vliegtuigen, helikopters en reddingboten. Deze taak wordt al jaren uitgevoerd door de Kustwacht die hiervoor bij ministeriele regeling, de Regeling SAR-dienst 1994, is aangewezen. Deze regeling heeft als grondslag uitsluitend artikel 25 van het genoemde verdrag. Hierdoor zijn de toezicht- en handhavingsbepalingen in de Wet luchtvaart niet van toepassing op de Regeling SAR-dienst 1994. Met het oog op het toezicht en de handhaving van de internationale verplichtingen is het van belang daarvoor ook in de Wet luchtvaart een grondslag op te nemen. De onderhavige regelgeving voorziet hierin. Op grond van deze grondslag kan in de ministeriele regeling tevens voorzien worden in nadere voorschriften die invulling geven aan de taken en het functioneren van de eenheden die voor opsporing en redding moet zorgdragen en waarvan het wenselijk dat hierop toezicht kan worden gehouden.

Onderdelen D, F en G (titel 5.2., artikel 5.21b en artikel 5.23, eerste lid)
De wijzigingen omtrent luchtverkeersdienstverlening behelzen een correctie.
Voorheen werd ervan uitgegaan dat luchtruimbeheersdiensten onder de definitie van luchtverkeersdiensten vallen. Dit bleek een misvatting. Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 beschrijft waar verleners van luchtruimbeheersdiensten aan moeten voldoen. Deze uitvoeringsverordening heeft de verschillende bevoegdheden van dienstverleners verder beschreven, waardoor er expliciet een differentiatie is beschreven tussen luchtverkeersdiensten en luchtruimbeheersdiensten. Via de Luchtverkeerscommissie is deze wijziging afgestemd met de drie luchtruimbeheerdienstverleners in Nederland: LVNL, onze Minister van Defensie en Eurocontrol.

Artikel 5.21b repareert dit door de luchtvaartnavigatiedienstverleners expliciet aan te wijzen als luchtruimbeheersdienstverleners. Hiermee wordt de huidige situatie bestendigd. Het tweede lid biedt een grondslag om bij regeling de dienstverlening op basis van locatie te verdelen tussen de dienstverleners. Tot slot wordt het verlenen van diensten voor het beheer van het luchtruim toegevoegd als wettelijke taak van zelfstandig bestuursorgaan LVNL.

Momenteel wordt er al luchtruimbeheersdiensten verleend door LVNL, de Minister van Defensie en de Eurocontrol-organisatie. Met deze correctie in de wet luchtvaart wordt enkel de huidige situatie bestendigd. De ILT neemt in zijn inspecties de luchtruimbeheersdiensten al mee bij de luchtverkeersdienstverleners, dus er verandert niets met betrekking tot de handhaafbaarheid. Met deze correctie in de wet luchtvaart wordt de huidige situatie bestendigd. Er zijn geen nieuwe administratieve lasten gekoppeld aan deze correctie. Daarnaast is er geen impact op burgers en bedrijven.

Bij de totstandkoming van de artikelen 5.13 en 5.23 van de Wet luchtvaart werd ervan uitgegaan dat luchtruimbeheersdiensten onderdeel uitmaken van luchtvaartnavigatiediensten. Recent is geconcludeerd dat luchtruimbeheersdiensten buiten de definitie vallen van

luchtvaartnavigatiediensten. Het gevolg hiervan is dat de aanwijzing tot luchtvaartnavigatiedienstverlener niet meer strekt tot aanwijzing voor luchtruimbeheersdiensten.

Onderdeel H (artikel 7.7)
In mei 2025 heeft de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (hierna: ICAO) een audit uitgevoerd aangaande het Nederlandse luchtvaartsysteem en de implementatie en naleving van de internationale luchtvaarteisen.
Een van de bevindingen van ICAO betrof de implementatie van de erkenning van een zogeheten artikel 83bis-overeenkomst tussen twee derde landen. Deze bevinding hield in dat in de Nederlandse wetgeving een bepaling ontbreekt op grond waarvan Nederland vergunningen voor radiostations erkent die zijn afgegeven of geldig verklaard door de staat van de exploitant op basis van een artikel 83bis-overeenkomst.
In het Verdrag van Chicago is bepaald dat de staat van registratie verantwoordelijk is voor certificering en toezicht. Het kan echter voorkomen dat een luchtvaartuig weliswaar in staat A geregistreerd staat, maar dat daarmee door een luchtvaartexploitant uit staat B vluchten worden uitgevoerd. Artikel 83bis van het Verdrag van Chicago voorziet in zo'n geval in de sluiting van een overeenkomst tussen de staat van registratie en de staat van exploitatie waarin de overdracht van verantwoordelijkheden geregeld is i.r.t. luchtvaartveiligheid.
Hoewel de Wet luchtvaart in artikel 7.7 al wel voorzag in de mogelijkheid dat een artikel 83bis-overeenkomst is afgesloten tussen Nederland en een derde land, ontbrak nog de verwijzing naar een 83bis-overeenkomst tussen twee derde landen waarmee de overdracht van verantwoordelijkheden op basis van een 83bis-overeenkomst erkend wordt.
Voor zover dit de onderwerpen bemanning en luchtwaardigheid betreft, is dit niet nodig, omdat dit al is geregeld in EU-verordening 2018/1139[4] (art. 67 & 68) en EU-verordening 452/2014[5] (bijlage 2, bepaling TCO.200, onderdeel c, onder 2). Voor het onderwerp radiovergunning als bedoeld in artikel 30, onderdeel a, van het Verdrag van Chicago valt dit echter buiten het bereik van de Europese regelgeving en is nationaal recht van toepassing.
Om deze lacune in de regelgeving te repareren wordt voorgesteld een nieuw lid aan artikel 7.7 toe te voegen waarin bepaald is dat een radiovergunning afgegeven door de staat van exploitatie in het kader van een 83bis-overeenkomst met de staat van registratie erkend wordt als een geldige vergunning.

ARTIKEL VII WIJZIGING VAN DE MEETBRIEVENWET 1981
Onderdelen A en B (artikel 1 en artikelen 24, 26 en 31)
De voorgestelde wijzigingen betreffen een actualisatie van begripsbepalingen in de wet die zien op Onze Minister, de inspecteur-generaal en de ILT.

ARTIKEL VIII WET MILIEUBEHEER EN ARTIKEL IX OMGEVINGSWET
Artikel VIII, onderdeel A (artikel 9.2.2.6, tweede lid) en artikel IX, onderdeel B (artikel 23.6a)

Op 23 juli 2025 is de Tijdelijke regeling verbod en vergunningplicht toepassing LD- en ELO-staalslak[6] in werking getreden. Deze tijdelijke ministeriële regeling is gebaseerd op zowel artikel 23.6a. van de Omgevingswet (Ow) als op artikel 9.2.2.6 van de Wet milieubeheer (Wm), omdat met deze regeling beoogd is met onmiddellijke ingang zowel de bodem als de gezondheid van de mens en het milieu in brede zin te beschermen tegen nadelige effecten die kunnen optreden bij (onjuiste) toepassing van bouwstoffen met staalslak. Op basis van de ervaringen met deze regeling kan worden geconcludeerd dat de termijn van twaalf maanden, met een mogelijkheid tot eenmalige verlenging met zes maanden, zoals bepaald in artikel 23.6a. van de Ow, ontoereikend

[4] 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 (PbEU 2018, L 212).
[5] 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 (PbEU 2014, L 133).
[6] Stcrt. 2025, 25176

is. De procedurele vereisten voor de totstandkoming en inwerkingtreding van een algemene maatregel van bestuur onder de Omgevingswet - waaronder (decentrale) uitvoeringstoetsen, internetconsulatie en de voorhangprocedure bij beide Kamers - maken dat de doorlooptijd van een dergelijke algemene maatregel van bestuur als vervanging van de betreffende tijdelijke regeling gemiddeld anderhalf jaar tot twee jaar is. Daar komt de periode benodigd voor het opstellen en (ambtelijk) afstemmen van de betreffende regelgeving nog bovenop. Dit brengt met zich mee dat in feite gelijktijdig met de inwerkingtreding van de tijdelijke regeling met het totstandkomingsproces van een algemene maatregel van bestuur ter vervanging van deze regeling moet worden aangevangen, of zelfs eerder dan de inwerkingtreding van de tijdelijke regeling. Dit maakt deze bepaling deels zinledig. Een dergelijke tijdelijke regeling kan namelijk noodzakelijk zijn om voorzorgshalve onmiddellijk tijdelijke maatregelen te nemen om zo de geconstateerde risico's ten aanzien van de bodem op basis van (nieuw in te stellen) wetenschappelijk onderzoek beter te identificeren en kwalificeren, om daarmee tot een onderbouwde keuze te komen voor een algemene maatregel van bestuur. Een verlenging van de termijn in artikel 23.6a. van de Ow is derhalve noodzakelijk. Daarbij geldt uiteraard dat deze termijn een uiterste termijn betreft; getracht moet worden om zo snel als redelijkerwijs mogelijk een algemene maatregel van bestuur ter vervanging van de tijdelijke regeling in werking te laten treden.

Om ook in staat te zijn op effectieve wijze een onmiddellijke voorziening te treffen in gevallen waar het noodzakelijk is naast de bodem tevens de gezondheid van de mens of het milieu in brede zin te beschermen, zoals in het geval van de Tijdelijke regeling staalslak, is het om dezelfde redenen benodigd de termijn genoemd in artikel 9.2.2.6 van de Wm te verlengen. Logischerwijs worden met deze wijziging de termijnen in beide bepalingen gelijk getrokken. Hierbij wordt een termijn van vierentwintig maanden, met mogelijkheid tot eenmalige verlenging met twaalf maanden, toereikend geacht.

Onderdeel B (artikel 17.12, vijfde lid)
In de wet van 17 juli 2024 tot wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie richtlijn milieuaansprakelijkheid)[7] is artikel 17.15, eerste lid, gewijzigd naar aanleiding van een met redenen omkleed advies van de Europese Commissie. De wijziging van artikel 17.15, eerste lid, houdt een verduidelijking in van de kring van personen die bij (dreigende) milieuschade een verzoek kan doen aan het bevoegd gezag om maatregelen te treffen. Op grond van artikel 17.12, vijfde lid, moet aan diezelfde kring van personen – tot nu toe omschreven als "belanghebbenden" - de mogelijkheid worden gegeven om een zienswijze in te dienen over het ontwerp van het besluit omtrent het nemen van maatregelen.

In het wetsvoorstel wordt voorgesteld om in artikel 17.12, vijfde lid, dezelfde wijziging als in artikel 17.15, eerste lid, door te voeren. Dit houdt in dat de kring van personen die een zienswijze kunnen indienen nader wordt omschreven met expliciete vermelding van de kring van personen die milieuschade dreigen te lijden. Daartoe wordt is in het wetsvoorstel het invoegen van de zinsnede 'alsmede degenen die milieuschade dreigen te lijden' opgenomen.
Met deze wijziging sluiten de teksten van de genoemde bepalingen weer op elkaar aan, zodat er geen misverstand kan ontstaan over de betekenis van de gebruikte termen. Daarnaast sluit de omschrijving van de kring van personen die een zienswijze kunnen indienen over een ontwerp van een besluit omtrent het nemen van maatregelen met deze wijziging aan op de omschrijving van de kring van personen die tegen een dergelijk besluit in beroep kunnen komen op grond van het in de eerdergenoemde wet opgenomen artikel 20.2 van de Wet milieubeheer.

Deze wijziging heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten of de praktijk omdat de regering van oordeel is dat het expliciet benoemen van de personen die milieuschade dreigen te lijden, geen verbreding betreft, maar een verduidelijking. Die personen vallen in de huidige situatie onder het begrip 'belanghebbenden'. Dit wetsvoorstel brengt geen verandering in de bestaande taken van bestuursorganen en de financiële gevolgen vanwege toenemende werklast zullen naar verwachting beperkt zijn. De taken voor bestuursorganen vallen samen met bestaande taken, zoals bijvoorbeeld het besluiten omtrent vergunningen, of liggen in het verlengde daarvan.

[7] Stb. 2024, 272.

Daarom wordt verwacht dat deze wijziging geen gevolgen zal hebben voor de uitvoering, het toezicht en de handhaving.

ARTIKEL IX OMGEVINGSWET
Onderdeel A (artikel 5.45a)
Het voorgestelde artikel IX leidt tot toevoeging van een nieuw vijfde lid in art. 5.45a van de Omgevingswet (Ow). Dat artikel regelt de bevoegdheid tot indeplaatstreding in geval van toepassing van de procedure voor de coördinatie van uitvoeringsbesluiten, bedoeld in art. 5.45 Ow. Art. 5.45a, tweede lid, Ow bepaalt dat indien een minister optreedt als coördinerend bestuursorgaan, deze in plaats van het oorspronkelijk bevoegde bestuursorgaan kan voorzien in het nemen van een besluit, als:

a. dat bestuursorgaan een besluit niet of niet tijdig heeft genomen, of
b. het besluit van dat bestuursorgaan de uitvoering van het projectbesluit belemmert.

Met het voorgestelde nieuwe vijfde lid van art. 5.45a Ow wordt expliciet vastgelegd dat deze bevoegdheid tot indeplaatstreding niet kan worden uitgeoefend ten aanzien van de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (hierna: ANVS), bedoeld in art. 3 van de Kernenergiewet (hierna: Kew)[8]. Reden daarvoor is dat op grond van internationaal recht de ANVS haar taken in onafhankelijkheid vervult. Dit is thans vastgelegd in art. 3, tweede lid, Kew, maar niet (in lijn met art. 3 Kew) expliciet geborgd in art. 5.45a Ow.

Uit het toepasselijke internationale recht volgt zonder meer dat de bevoegde autoriteit (het zbo ANVS) juridisch en ook feitelijk (daadwerkelijk) volledig onafhankelijk moet zijn en volledig onafhankelijk moet kunnen opereren bij de uitoefening van zijn wettelijke taken[9]. Dit moet zijn geborgd in de regelgeving. Dit omvat ook het expliciet in de regelgeving uitsluiten van de enkele *mogelijkheid* tot beïnvloeding, er mag geen sprake zijn van een mogelijkheid tot het rechtstreeks of indirect uitoefenen van invloed op besluiten of tot het intrekken of vervangen van een besluit.[10] Het betreft zowel inhoudelijke als procedurele onafhankelijkheid.

De rijkscoördinatieregeling voor projectbesluiten (art. 5.45 Ow) met de bevoegdheid tot indeplaatstreding (art. 5.45a, tweede lid, Ow) bevat geen uitzondering voor de ANVS waardoor ongewenste beïnvloeding (of de mogelijkheid daartoe) niet in het kader van de Ow zelf is uitgesloten. Dit betreft zowel inhoudelijke doorzettingsmacht (inhoudelijk besluiten in plaats van het bevoegd gezag) als procedurele doorzettingsmacht (tijdig besluiten). Uit het toepasselijke internationale recht volgt dat het niet kunnen beïnvloeden van besluiten van de ANVS (alsnog) in de Ow moet worden vastgelegd.

Daarom wordt voorgesteld in art. 5.45a Ow expliciet te bepalen dat het tweede lid van dat artikel niet kan worden uitgeoefend ten aanzien van de ANVS. Van implementatie is daarbij strikt genomen geen sprake (de vereiste onafhankelijkheid is reeds vastgelegd in art. 3 Kew), wel van een noodzakelijke toevoeging en explicitering in de Ow waardoor ook in het kader van die wet wordt geborgd dat het door het internationale recht vereiste resultaat zal worden behaald.

ARTIKEL X WET SCHEEPSUITRUSTING 2016
(artikel 1)
De voorgestelde wijzigingen betreft een actualisatie van de begripsbepaling ‘Onze Minister’.

ARTIKEL XI WET TIJDELIJKE TOLHEFFING BLANKENBURGVERBINDING EN VIA15
Onderdeel A (artikel 5, derde lid)

[8] Wet van 26 april 2016 tot wijziging van de Kernenergiewet in verband met de instelling van de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (Stb 180), in werking met ingang van 1 augustus 2017 (Instellingswet ANVS).
[9] Zie art. 5 van richtlijn 2009/71/Euratom, als gewijzigd door richtlijn 2014/87/Euratom, inzake nucleaire veiligheid van kerninstallaties, en art. 8 van het IAEA-Verdrag inzake nucleaire veiligheid (PbEG 11 december 1999, L318/21).
[10] Teksten in toelichtingen of kamerbrieven dat van een mogelijkheid geen gebruik zal worden gemaakt zijn niet voldoende om te borgen dat het door de richtlijn vereiste resultaat wordt bereikt. Zie ook de uitspraak van 9 maart 2010 van het Hof van Justitie van de Europese Unie (zaak C-518/07, Commissie tegen Duitsland).

De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (Wet TTH) regelt het wettelijk kader voor de tolheffing op de Blankenburgverbinding en, wanneer deze is gerealiseerd, de ViA15. Aan artikel 5 worden CO_2-emissieklasse en euro-emissieklasse toegevoegd als differentiatiegronden op basis waarvan het toltarief kan worden gedifferentieerd. De mogelijkheid tot het differentiëren naar euro-emissieklasse stond al eerder in de Wet TTH, maar is uit de wet gehaald met een wijziging in 2023.[11] Dit was naar aanleiding van de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn.[12] In de memorie van toelichting bij die wetswijziging is aangegeven dat de mogelijkheid uit de wetgeving wordt gehaald omdat het technisch niet mogelijk is om te differentiëren naar euro-emissieklasse. Hoewel deze differentiatie op dit moment technisch nog steeds niet mogelijk is, is het niet uit te sluiten dat dit in de toekomst alsnog mogelijk wordt. Het is daarom wenselijk om het verwijderen van de differentiatie naar euro-emissieklasse terug te draaien. Ook wordt de in de herziene Eurovignetrichtlijn genoemde mogelijkheid tot differentiatie naar CO_2-emissieklasse toegevoegd. Ook voor deze differentiatiemogelijkheid geldt dat deze op dit moment technisch niet mogelijk is. Het toevoegen van beide differentiatiemogelijkheden brengt op dit moment nog geen gevolgen met zich mee; het biedt slechts de mogelijkheid om te differentiëren.

Onderdeel B (artikel 10, derde en vierde lid)
In artikel 10 worden twee wijzigingen aangebracht waarmee enkele onvolkomenheden in de wet worden hersteld. De eerste wijziging ziet op het vervallen van het derde lid. Dit onderdeel van het artikel is overbodig. De reden hiervoor is dat in artikel 10, eerste lid, van de wet is vastgelegd dat de minister bevoegd is om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te bepalen welke persoonsgegevens verwerkt mogen worden voor de inning van het toltarief, de controle op tijdige betaling daarvan en de handhaving. In het Besluit tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (hierna: Besluit TTH) is vastgelegd welke gegevens mogen worden verwerkt bij iedere stap in het inningsproces. Wanneer de tol niet of niet tijdig is betaald wordt als eerste een aanmaning verstuurt. Het Besluit TTH bepaalt dat voor dat geval onder meer de naam, het adres en de woonplaats van de houder mogen worden verwerkt. Het is daarom niet noodzakelijk om in het derde lid aan te geven dat de minister de persoonsgegevens verder mag verwerken door ze te koppelen aan naam, adres en woonplaats van de houder. Deze gegevens mag de minister immers al verwerken op basis van het eerste lid. Omdat het derde lid overbodig is, is ervoor gekozen om dit lid te laten vervallen. Het laten vervallen van het lid brengt geen gevolgen met zich mee omdat de bevoegdheid tot gegevensverwerking al is neergelegd in het eerste lid.
De tweede wijziging betreft het herstellen van een schrijffout. De derde wijziging betreft het verwijderen van de verwijzing naar het te vervallen derde lid.

ARTIKEL XII WET VRACHTWAGENHEFFING
(artikel 5, derde en vierde lid)
Artikel 5, derde lid, van de Wet vrachtwagenheffing verwijst abusievelijk naar de wijziging van de bedragen, bedoeld in het derde lid. Dit moet zijn: de wijziging van de bedragen, bedoeld in het tweede lid. Met deze wijziging wordt dit hersteld.

Artikel 5, vierde lid, van de Wet vrachtwagenheffing regelt dat de tarieven van de vrachtwagenheffing bij inwerkingtreding van artikel 5 worden aangepast, door achtereenvolgende toepassing tot aan het moment van inwerkingtreding van de tabelcorrectiefactoren, bedoeld in artikel 10.2 van de Wet inkomstenbelasting 2001. Aangezien artikel 5 op 1 maart 2026 in werking is getreden, is het vierde lid inmiddels materieel uitgewerkt. Daarom wordt voorgesteld deze bepaling te laten vervallen.

ARTIKEL XIII WET VAN 19 NOVEMBER 2025 TOT WIJZIGING VAN DE WET VRACHTWAGENHEFFING IN VERBAND MET DE IMPLEMENTATIE VAN DE HERZIENE EUROPESE TOLHEFFINGSREGELS (Stb. 2025, 402)
(artikel II)
Artikel XIII, van dit wetsvoorstel voorziet onder meer in het vervallen van artikel 5, vierde lid, van de Wet vrachtwagenheffing. Oorspronkelijk was voorgesteld om artikel 5, vierde lid, een maand na

[11] Staatsblad 2023, 419
[12] Richtlijn 1999/62/EG

inwerkingtreding te laten vervallen (daarin voorzag artikel II van de Wet van 19 november 2025 tot wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (Stb. 2025, 402). Om verwarring te voorkomen over de tarieven die gelden vanaf de start van de heffing tot en met de eerstvolgende indexering ex artikel 5, tweede lid, van de Wet vrachtwagenheffing, is destijds besloten de vervalbepaling van artikel II niet in werking te laten treden.[13] Nu genoemd artikel II niet meer nodig is, kan deze bepaling vervallen.

ARTIKEL XIV WEGENVERKEERSWET 1994

Onderdeel A (artikel 1a)

Met dit onderdeel wordt artikel 1a van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994) gewijzigd. Dat artikel is ingevoerd met de Wet 26 oktober 2023 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enige andere wetten in verband met het laten vervallen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen in hoofdstuk IIA van de Wegenverkeerswet 1994, het mogelijk maken van implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen en enige andere wijzigingen. Het artikel bevat een onvolkomenheid. In het eerste lid is bepaald dat de regels in de Wvw 1994 en de daarop berustende bepalingen betreffende lichte elektrische voertuigen niet van toepassing zijn op fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning.
Artikel 1, subonderdeel ea, van de Wvw 1994 regelt dat een licht elektrisch voertuig een motorrijtuig is. Artikel 1, subonderdeel c, Wvw 1994 bepaalt vervolgens dat fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning geen motorrijtuigen zijn. Deze specifieke fietsen met trapondersteuning kunnen, doordat zij geen motorrijtuigen zijn, per definitie ook geen lichte elektrische voertuigen zijn. Het eerste lid van artikel 1a Wvw 1994, dat bepaalt dat op deze fietsen met trapondersteuning de regels voor licht elektrische voertuigen niet van toepassing zijn, is daardoor overbodig en verwarrend. Met artikel XIV wordt geregeld dat het eerste lid van artikel 1a Wvw 1994 vervalt, omdat dit lid overbodig, en daardoor verwarrend, is. Hiermee wordt geen inhoudelijke wijziging beoogd. De regels voor LEVs zijn nog steeds niet van toepassing op fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning. Dit volgt uit het feit dat deze fietsen met trapondersteuning niet vallen onder voertuigcategorie licht elektrische voertuigen.

Artikel 1a Wvw 1994 bepaalt na deze wijziging enkel nog dat bij algemene maatregel van bestuur wordt bepaald welke kenmerken fietsen met trapondersteuning hebben die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning.

Onderdeel B (artikel 34)

Sinds de inwerkingtreding van de implementatie van richtlijn 1999/94/EG[14] in het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's dienen nieuwe personenauto's die in een verkooppunt worden tentoongesteld, te zijn voorzien van een etiket met het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot voor die personenauto.
Met de wijziging van artikel 34 van de Wvw 1994 wordt consumenteninformatie over brandstofverbruik vervangen door die over energieverbruik. Energieverbruik omvat naast brandstofverbruik ook het stroomverbruik van elektrische personenauto's. Het verbod van artikel 34 geldt na wijziging dus ook voor de beschikbaarheid van consumenteninformatie over dat stroomverbruik dat in strijd is met in een AMvB gestelde eisen. Dat is in dit geval het Besluit etikettering energieverbruik personenauto's. Het voornemen is om dat Besluit uit te breiden met eisen voor informatie over het stroomverbruik van elektrische personenauto's op onder meer het

[13] Zie de toelichting op artikel 2 van het Besluit van 16 februari 2026, houdende vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van artikelen van de Wet vrachtwagenheffing, van de Wet van 19 november 2025 tot wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (Stb. 2025, 402), van artikelen van het Belastingplan 2026 en van het Besluit van 17 december 2025 tot wijziging van het Besluit vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (Stb. 2026, 6).
[14] Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (PbEG 2000, L 12)

energie-etiket. Een overtreding daarvan kan dan gehandhaafd worden op grond van het te wijzigen artikel 34.
Consumenteninformatie over brandstofverbruik wordt tot op heden, als vorm van energiezuinigheid, uitgedrukt in het officiële brandstofverbruik in liters/100 km voor het specifieke voertuig en in een relatieve energiezuinigheid van het desbetreffende model in relatie tot soortgelijke modellen. Deze informatie wordt opgenomen in de vorm van een energie-etiket. Met de jaarlijkse toename van het aantal emissieloze voertuigen (batterij-elektrisch en brandstofcelauto's) en plug-in voertuigen, is alleen consumenteninformatie over het brandstofverbruik van personenauto's met een conventionele verbrandingsmotor te beperkt om de huidige consument voldoende te informeren. De consument heeft nu ook behoefte aan informatie over het verbruik van andere energievormen dan brandstoffen voor een voertuig, zoals het stroomverbruik van (deels) elektrische personenauto's. Bij brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 22 oktober 2023[15] is daarom toegezegd om de regelgeving aan te passen om in ieder geval ook het stroomverbruik voor elektrische personenauto's op het energie-etiket te kunnen vermelden. Ook het vermelden van de actieradius van een voertuig bij een bepaalde eenheid energieverbruik aan brandstof of stroom behoort tot de mogelijkheden om op het etiket aan te geven. Het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's zal hierop worden aangevuld.
Samenhangend met het bovenstaande is het ingevolge artikel 34 van de Wvw 1994 verboden de bij AMvB aan te wijzen voertuigen op de markt aan te bieden of in de handel te brengen zonder dat aan in de maatregel gestelde eisen wat betreft de beschikbaarheid van consumenteninformatie is voldaan. Bij overtreding van deze verbodsbepaling kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op grond van artikel 174c van de Wvw 1994 een bestuurlijke boete opleggen.

ARTIKEL XV WET WEGVERVOER GOEDEREN
Met deze wijziging wordt een omissie hersteld, waarmee regels die gelden voor de ritmachtiging ook kunnen gelden voor vervoerders in grensoverschrijdend eigen vervoer en niet alleen voor vervoerders in grensoverschrijdend beroepsvervoer. Vanzelfsprekend is dit altijd de bedoeling geweest. Door de delegatiegrondslag ook van toepassing te maken op het eigen vervoer, kan in de gedelegeerde regelgeving ook wettelijk aangesloten worden op de bestaande regelgeving over ritmachtigingen.

ARTIKEL XVI INWERKINGTREDING
Het voornemen is de artikelen van deze wet in werking te laten treden met ingang van 1 juli 2028.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

[naam minister]

[15] Kamerstukken II 2021/22, 32813, nr. 1004.