

Vergaderjaar 2003–2004

**29 514**

## **Modernisering noodwetgeving Verkeer en Waterstaat en Economische zaken**

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 14 september 2004

#### *§ 1. Inleiding*

Het Kabinet wil de leden van de commissie uitdrukkelijk bedanken voor hun reacties, zoals deze zijn opgenomen in het verslag omtrent het wetsvoorstel dat door de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Economische Zaken is uitgebracht.

In het onderstaande wordt, mede namens de Minister van Economische Zaken, ingegaan op hun vragen en opmerkingen. Wij hopen dat de vragen en opmerkingen hiermee afdoende zijn beantwoord. Deze nota volgt de opbouw en indeling van de memorie van toelichting welke ook in het verslag is gevolgd.

Wij hebben met voldoening genoteerd dat de leden van de PvdA-fractie zich in grote lijnen kunnen vinden in de uitgangspunten van inhoudelijke modernisering en harmonisatie, proportionaliteit en betere afstemming van de bevoegdheden tot ingrijpen. Zij meenden dat het wetsvoorstel op zinnige wijze een moderniseringsontwikkeling voortzet die al enige decennia loopt en in haar grondprincipes al diverse malen is besproken. Met genoegen lazen wij ook dat de leden van de VVD-fractie de mening van de regering delen dat zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij huidige structuren en dat de «slapende organisaties» kunnen worden afgeschaft als de huidige structuren voor crisismanagement de taken in crisissituaties naar behoren kunnen uitvoeren. Ook delen deze leden de mening dat ten tijde van een crisis het oplossen van problemen en het beperken van gevolgen leidend moeten zijn en niet de oorzaak van de crisis.

De leden van de PvdA vroegen wanneer de dreigingen van de vier vitale belangen (internationale rechtsorde, nationale rechtsorde, openbare/fysieke veiligheid en economische veiligheid) zich precies voordoen, hoe ernstig ze kunnen worden ingeschat en hoe de verantwoordelijkheidsverdeling van het tegengaan van de dreiging vervolgens is geregeld.

In antwoord op deze vragen, het volgende:

Dreigingen doen zich voor als de veiligheid (één of meer vitale belangen) wordt bedreigd en als de reguliere structuren en/of middelen niet toerei-

kend zijn om de veiligheid te handhaven. Het veiligheidsbeleid (waar crisismanagement een onderdeel van is) is in te delen in vier vitale belangen (kortweg):

1. internationale rechtsorde: handhaving van de internationale vrede en veiligheid;
2. nationale rechtsorde: de handhaving van de openbare orde, de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en de handhaving van de democratische rechtsorde;
3. openbare veiligheid: fysieke veiligheid (bescherming van personen en zaken; bijvoorbeeld gezondheid en milieu) (ook wel aangegeven met: ongevallen of rampen);
4. economische veiligheid: bescherming van de economie (bijvoorbeeld energievoorziening, instandhouding van de infrastructuur van transport en telecommunicatie).

In de veiligheidsketen ligt bij crises het accent vooral op de schakels preparatie, respons en nazorg. Of in concreto sprake is van een dreiging hangt af van de omstandigheden in het specifieke geval. Dreigingen kunnen van uiteenlopende aard zijn: grootschalig/kleinschalig, mono-disciplinair/ multidisciplinair, departementaal/interdepartementaal, voorzienbaar/minder voorzienbaar, ernstig/minder ernstig, etc.

Wanneer een verstoring zo ernstig wordt dat er sprake is van een bedreiging van een vitaal belang is op voorhand moeilijk te bepalen. Veel zal afhangen van de feitelijke omstandigheden waarin een verstoring plaatsvindt. De politiek verantwoordelijke schat aan de hand van de concrete omstandigheden de ernst van de dreiging in. Dit zal aan de hand van navolgend voorbeeld worden verduidelijkt.

Een storing in het gasnet kan een dreiging van de economische veiligheid vormen. Of een storing een bedreiging wordt, hangt af van de duur van de storing alsmede van de aard en omvang van de getroffen sectoren, waarbij echter niet tevoren valt te bepalen dat de ene storing geen en de andere storing wel een crisissituatie is. Hierbij is het bijvoorbeeld van belang of de storing plaatsvindt in de zomer of in de winter. Tijdens een strenge winter kan het uitvallen van het gasnet gedurende een korte periode grotere problemen veroorzaken dan het uitvallen van dat net gedurende een langere periode in de zomer. Immers, het merendeel van de huizen, kantoren en instellingen als ziekenhuizen en scholen, zijn voor de verwarming afhankelijk van het gasnet en verwarming is in de winter een vitaal belang, terwijl dat in de zomer minder belangrijk is. Iedere verstoring zal dus in de feitelijke context van het geval moeten worden beoordeeld.

Bij crisisbeheersing zijn taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden veelal verdeeld over vele instanties. De vakminister is primair verantwoordelijk voor zijn eigen beleidsterrein. De organisatie of bestuurslaag die een taak heeft op een bepaald gebied, is in principe eerstverantwoordelijk voor het aanpakken van de (dreigende) crisis. Als dit echelon niet in staat is adequaat te handelen, vindt er opschaling plaats naar het hogere echelon. Indien op Rijksniveau een bedreiging het vakministerie ontstijgt wordt er op politiek niveau een Ministerieel Beleidsteam geformeerd (dit is geregeld in de bestaande interdepartementale coördinatiestructuur zoals neergelegd in het Nationaal handboek crisisbesluitvorming). De Ministeries van Verkeer en Waterstaat (Verkeer en Waterstaat) en Economische zaken (EZ) hebben handboeken gemaakt met handvatten voor het crisismanagement en een matrix waarin wordt aangegeven wie waarvoor verantwoordelijk is in de diverse sectoren.

Overigens is momenteel gereed een rijksbreed Beleidsplan Crisisbeheersing 2004–2007 met als hoofddoel de effectiviteit en efficiency van het stelsel van crisisbeheersing te versterken en te verbeteren teneinde beter voorbereid te zijn op toekomstige crises en aldus bij te dragen aan

een weerbare, robuuste en daardoor veiliger samenleving. Tevens is gereed een rijksbreed plan van aanpak inzake de bescherming van de vitale infrastructuur. In dit verband zal de kwetsbaarheid van de vitale infrastructuur in kaart worden gebracht en door het treffen van beschermende maatregelen waar nodig worden vermindert. Een belangrijk element bij bovenbedoelde stukken is de adequate verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden ten tijde van crises.

De nadruk ligt op een integrale aanpak en uitvoering van crisisbeheersing. Beleidsplan en plan van aanpak Vitaal zijn separate trajecten die op zichzelf los staan van dit wetsvoorstel. Het Beleidsplan is inmiddels naar de Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2003/04, 29 668, nr. 1), evenals het plan van aanpak Vitaal (Kamerstukken II, 2003/04, 26 643, nr. 56).

## **§ 2. Noodzaak tot wetswijziging**

De leden van de PvdA-fractie informeerden naar de wijze waarop de opheffing en verwijdering van de «slapende organisaties» in de praktijk juridisch en organisatorisch zal worden vormgegeven.

Om aan te geven hoe de opheffing wordt vormgegeven wordt eerst ingegaan op de wijze waarop slapende organisaties op grond van de huidige noodwetgeving in werking kunnen worden gesteld.

Voor de Vervoersnoodwet gaat het om het College van Bewindvoering Binnenlands Vervoer (artikel 6) en de Vervoersraad (artikel 5), bij de Havennoodwet betreft het het College van Bewindvoering Havens (artikel 5) en de Centrale Havencommissie (artikel 4). De colleges hebben operationele taken, de raden een adviserende taak en worden pas actief zodra en zolang de noodbevoegdheden bij koninklijk besluit in werking zijn gesteld. Voorts is het mogelijk dat de Minister van Verkeer en Waterstaat bij een crisis gebruik maakt van zijn noodbevoegdheid havendistricten in te stellen (artikel 9 Havennoodwet); alsdan dient door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Defensie voor elk district een zogenoemde Districtshavencommissaris te worden benoemd, ook kunnen door beide ministers Lokale Havencommissarissen worden benoemd. Verkeer en Waterstaat kan tevens in elk district een of meer havenraden instellen (en de voorzitter en leden ervan benoemen) (artikelen 10 en 11 Havennoodwet).

Momenteel zijn op het terrein van Verkeer en Waterstaat geen van de bovengenoemde «slapende organisaties» actief (ingesteld en/of benoemd). Door het laten vervallen van de desbetreffende wetsartikelen, zijn deze «slapende organisaties» van rechtswege geschrapt. Verdere juridische en organisatorische maatregelen zijn niet nodig.

Voor de economische noodwetgeving gaat het om de zogenaamde rijksbureaus. In 1973 is een rijksbureau in het leven geroepen dat zich bekommerde om de distributie van aardolieproducten (Instellingsbeschikking Rijksbureau voor aardolieproducten 1973). De Distributiewet zelf noemt deze rijksbureaus's niet; alleen distributiekringen worden met zoveel woorden genoemd. Aangezien in deze wet niet staat vermeld dat in een distributieregeling aangegeven moet worden welk orgaan met de uitvoering wordt belast, kunnen de noodbevoegdheden «gewoon» bij de minister worden gehouden. Juist omdat de rijksbureaus geen wettelijk instituut zijn, hoeven er geen maatregelen te worden genomen om ze op te heffen.

## **§ 7. Inwerkingtreding van buitengewone bevoegdheden**

De leden van de PvdA-fractie vroegen op welke wijze wordt gehandeld op het moment dat er over de definitie van de «vitale belangen» die er in het geding kunnen zijn bij de inwerkingstelling van noodwetgeving tussen Kamer en verantwoordelijke bewindspersoon meningsverschillen rijzen.

De inwerkingstelling van noodbevoegdheden uit meerdere (nood)wetten tegelijkertijd is op grond van de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden mogelijk indien de beperkte of algemene noodtoestand wordt afgekondigd (bij koninklijk besluit, op voordracht van de Minister-President). Bij een eventueel meningsverschil tussen Kamer en bewindspersoon over de vraag of er sprake is van een vitaal belang dat wordt bedreigd (en waarvoor het gebruik van een noodbevoegdheid noodzakelijk zou zijn), kan de Staten-Generaal in verenigde vergadering besluiten de noodtoestand niet of niet langer dan een bepaalde termijn te laten voortduren.

Daarnaast is het mogelijk, los van de beperkte of de algemene noodtoestand, separaat noodbevoegdheden in werking te stellen in crisissituaties (zogenoemde «buitengewone omstandigheden»). Een dergelijke inwerkingstelling geschiedt volgens een wettelijke standaardprocedure die in de diverse (nood)wetten is neergelegd (bijvoorbeeld artikel 2 van de Havennoodwet). Deze procedure is in 1997 ingevoerd met de Invoeringswet Coördinatiewet uitzonderingstoestanden. De inwerkingstelling geschiedt ook hier bij koninklijk besluit, op voordracht van de Minister-President. Tevens dient onverwijld een voorstel voor een verlengingswet aan de Tweede Kamer te worden gezonden. Als de Staten-Generaal dit voorstel verwerpt, dan dienen de noodbevoegdheden onverwijld buiten werking te worden gesteld (bij koninklijk besluit). De Staten-Generaal beslist dus ook bij de separate inwerkingstelling over het voortduren van de noodbevoegdheid. Dit impliceert dat bij een verschil van mening tussen Kamer en bewindspersoon, de Kamer kort na de inwerkingstelling van deze noodbevoegdheid deze materieel weer ongedaan kan maken. In wezen heeft de Kamer ook hier het laatste woord.

### **§ 8.2.1. Het alternatief voor slapende organisaties**

De leden van de PvdA-fractie vroegen hoe geëvalueerd zal worden of de alternatieven voor de «slapende organisaties» zoals die in de huidige praktijk in bijvoorbeeld DCC's en NCC inmiddels zijn vormgegeven, ook de gewenste flexibilisering en adequate respons met zich meebrengen.

Tot dusverre hebben de praktijkervaringen (met oefeningen en daadwerkelijke incidenten) geleerd dat de huidige crisiscentra hun taak naar behoren kunnen uitvoeren (en zonder dat behoefde te worden teruggegrepen op «slapende organisaties»). Deze werkstructuur is inmiddels beproefd. Ook ervaringen uit eventuele nieuwe incidenten zullen benut worden om de coördinatiestructuren voor crises verder te verbeteren; tevens leveren ervaringen uit oefeningen, die periodiek worden gehouden, leermomenten op. Het betreft hier «ad hoc lessons». Overigens wordt ook bij het eerder bedoelde Beleidsplan Crisisbeheersing 2004–2007 en het plan van aanpak Vitaal het functioneren van de gehele crisiscoördinatiestructuur en de verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij crises onder de loep genomen; bezien wordt welke verbeteringsvoorstellen wenselijk zijn teneinde een (dreigende) crisis steeds zo adequaat en flexibel mogelijk op te pakken. Tevens wordt bezien op welke wijze het beste een meer structurele evaluatie van (inter)departementale crises kan worden geborgd. Deze stukken zijn, zoals hiervoor vermeld, inmiddels naar de Kamer toegezonden, op basis waarvan een inhoudelijke gedachtewisseling kan volgen.

### **§ 8.2.2. Systematiek en betrokkenheid van Defensie**

De leden van de VVD-fractie hadden een aantal vragen over de relatie tussen de Minister van Defensie en de Minister van Verkeer en Waterstaat. Zij wilden weten wat militaire taken zijn, waar deze omschreven zijn en hoe de Minister van Verkeer en Waterstaat primair verantwoordelijk kan zijn voor de uitvoering van deze taken als zij niet over dezelfde middelen (mensen, bevoegdheden, materieel, etc.) beschikt als de Minister van Defensie.

Allereerst merken wij ter vermijding van misverstanden op dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de militaire taak sec moet worden onderscheiden van de verantwoordelijkheid voor het gebruik van een noodbevoegdheid (bijvoorbeeld het opleggen van een vervoerplicht krachtens de Vervoersnoodwet) ten behoeve van deze militaire taak. De Minister van Verkeer en Waterstaat is dus in het stelsel van noodwetgeving nooit primair verantwoordelijk voor de uitvoering van de militaire taak zelf (dat is en blijft de Minister van Defensie die ook over de middelen hiervoor beschikt). Hoogstens is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid (met Defensie) voor het gebruik van de noodbevoegdheid voor de militaire taak.

Een en ander is gebaseerd op de gedachte dat de Minister van Verkeer en Waterstaat als vakminister primair verantwoordelijk is voor het gebruik van noodbevoegdheden op zijn terrein (bijvoorbeeld vervoer). Echter als er een militaire taak in het geding is, is er sprake van een gedeeld belang voor de uitoefening van die noodbevoegdheid (er zijn dan immers twee beleidsterreinen in het geding: bijv. vervoer en Defensie). Feitelijk vindt in dat geval een verschuiving van verantwoordelijkheden plaats: de primaire verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat voor de eigen noodbevoegdheid (zoals vervoerplicht) gaat dan over in een gezamenlijke verantwoordelijkheid (Verkeer en Waterstaat en Defensie). Doch in geval er een meningsverschil is over het gebruik van de noodbevoegdheid ten behoeve van een militaire taak, weegt dit laatste belang zwaarder (en heeft Defensie een doorslaggevende stem); alleen in dat laatste geval draagt Verkeer en Waterstaat dus geen enkele verantwoordelijkheid (meer) voor de eigen noodbevoegdheid.

De militaire taak – die voortvloeit uit de in artikel 97 van de Grondwet neergelegde taakopdracht aan de krijgsmacht – is derhalve een verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie. Indien sprake is van buitengewone omstandigheden, kan de krijgsmacht ter uitvoering van haar taak beschikken over een aantal in verschillende wetten ondergebrachte buitengewone bevoegdheden. In een dergelijk geval geldt bijvoorbeeld – mits de betrokken bepalingen zijn geactiveerd – het in artikel 3 Vervoersnoodwet vervatte stelsel waarin de verhouding tussen vakminister en Minister van Defensie is geregeld.

### **§ 8.2.3. Luchtvaartwetgeving**

De leden van de VVD-fractie wilden graag dat dieper wordt ingegaan op de verhouding tussen de Minister van Defensie en de Minister van Verkeer en Waterstaat op het gebied van luchtvaart. Deze relatie zou in de memorie van toelichting niet duidelijk zijn weergegeven. In het bijzonder wilden zij weten waarom het noodzakelijk is dat de relatie tussen de ministers op dit terrein anders is geregeld dan op andere terreinen en of luchtvaartspecifieke zaken hieraan ten grondslag liggen. Ook wilden zij weten welke eigen bevoegdheden ten aanzien van luchtvaart Defensie krijgt, en hoe het precies zit met de primaire verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat ingeval Verkeer en Waterstaat een behoefte van Defensie niet kan uitvoeren. Tenslotte wilden de leden weten of en hoe

Verkeer en Waterstaat geïnformeerd en betrokken moet worden als Defensie zelf optreedt.

De relatie tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie in de luchtvaartsector is inderdaad anders geregeld dan in de reguliere noodwetten. De luchtvaartwetgeving heeft een ander karakter: het betreft «gewone» wetgeving, waarin zowel de burgerluchtvaart als de militaire luchtvaart wordt geregeld, en waarin tevens een aantal buitengewone bevoegdheden is opgenomen. Vanwege de eigen positie en verantwoordelijkheid van de Minister van Defensie in de luchtvaartwetgeving is er destijds voor gekozen Defensie in de luchtvaartsector een aantal eigenstandige (nood)bevoegdheden te geven al dan niet analoog aan die van Verkeer en Waterstaat, doch waarbij wel overeenstemming met Verkeer en Waterstaat dient te bestaan.

Voorbeelden van noodbevoegdheden waarbij het primaat bij Defensie ligt, zijn bij de Wet luchtvaart de aanwijzingsbevoegdheid van Defensie jegens de organisatie voor luchtverkeersdienstverlening (LVNL) (artikel 9.4), en bij de Luchtvaartwet de bevoegdheden tot het opleggen van een vervoerplicht, het vorderen van luchtvaartterreinen ten behoeve van de krijgsmacht en het geven van aanwijzingen (hoofdstuk V).

Bij de noodwetten heeft Defensie deze eigenstandige bevoegdheden niet. De behoefte aan vernieuwing van de relatie Defensie – vakminister is ingegeven door het feit dat de wetgeving thans typische Koude Oorlogwetten zijn: alleen Defensie, alleen worst case. Dit past niet meer in het huidige beleid.

In de reguliere noodwetten ligt het primaat bij het civiele ministerie voor wat betreft de uitoefening van buitengewone bevoegdheden die de burgermaatschappij betreffen. Ook bij de luchtvaartwetgeving wordt er een civiele fase tussen geschoven, zij het dat, uitgaande van de bestaande structuur en opzet van de specifieke luchtvaartwetgeving waarin de Minister van Defensie reeds eigen bevoegdheden heeft, aan die eigen Defensie-bevoegdheden inhoudelijk niet wordt getornd. De Minister van Verkeer en Waterstaat krijgt daarom, waar momenteel alleen Defensie het initiatief kan nemen tot het opleggen van een vervoerplicht, nu ook een dergelijke bevoegdheid los van Defensie (artikel 58 Luchtvaartwet).

Het nieuwe stelsel (zoals voorgesteld in noodwetten en luchtvaartwetgeving) maakt het mogelijk dat in crisissituaties bij een impasse (tussen Defensie en vakminister) toch kan worden opgetreden (in zo'n geval door Defensie). Dit is een belangrijke verbetering ten opzichte van het huidige stelsel.

De nieuwe constructie in de luchtvaartwetgeving komt materieel dus in dezelfde richting als het nieuwe stelsel zoals neergelegd in de Vervoersnoodwet en andere noodwetten, maar doet toch recht aan het specifieke karakter van de luchtvaartwetgeving. In essentie wordt terzake aangesloten bij de nieuwe opzet in de noodwetten (in paragraaf 8.2.2. is hierop ook ingegaan).

Het stelsel komt in de luchtvaartsector erop neer dat:

- de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie elk eigen noodbevoegdheden hebben (en elk voor de uitoefening daarvan primair verantwoordelijk zijn);
- Defensie voor de uitoefening van zijn noodbevoegdheden ten aanzien van de burgerluchtvaart eerst een verzoek moet doen aan Verkeer en Waterstaat om hierin te voorzien (Verkeer en Waterstaat is immers vakminister);
- Als Verkeer en Waterstaat voor de uitvoering van het door Defensie gewenste verzoek geen verantwoordelijkheid wil of kan dragen (Verkeer en Waterstaat is hiertoe niet verplicht), hoeft zij hieraan niet te

- voldoen; Defensie kan pas dan zelf haar eigen bevoegdheid uitoefenen (en is daarvoor ook politiek verantwoordelijk);
- Er is 1 uitzondering op deze procedure: bij dringende omstandigheden mag de Minister van Defensie meteen handelen (hiervan wordt de Minister van Verkeer en Waterstaat terstond in kennis gesteld).

Als bij dringende omstandigheden de Minister van Defensie zelf optreedt, moet de Minister van Verkeer en Waterstaat hiervan terstond in kennis worden gesteld (juist omdat Defensie in zo'n geval zonder tussenkomst van Verkeer en Waterstaat optreedt). In de andere gevallen waarin Defensie zelf optreedt, is eerst een verzoek vooraf gegaan aan Verkeer en Waterstaat en is Verkeer en Waterstaat daardoor op de hoogte van de Defensie-behoefte en de mogelijkheid eventueel eigenmachtig op te treden als Verkeer en Waterstaat (om de haar moverende redenen) niet zelf kan of wil optreden. Verkeer en Waterstaat zal op de hoogte worden gehouden via de daarvoor geldende interdepartementale coördinatie-structuren waarin zowel op ambtelijk als op ministerieel niveau informatie-uitwisseling en afstemming tussen betrokken ministeries plaatsheeft.

#### **§ 8.4. Kosten**

De leden van de PvdA-fractie wilden weten wie de uiteindelijke arbiter is in het bepalen van de financiële lastenverdeling, die volgens de voorstellen in vele gevallen op «ad hoc»-basis zal plaatsvinden. De leden van de VVD-fractie constateerden dat een vergoeding van buitengewone kosten slechts in geval van een militaire taak voor rekening komt van de Minister van Defensie. Zij vroegen of dit betekent dat Verkeer en Waterstaat in dergelijke gevallen gecompenseerd wordt door Defensie. Ook vroegen zij de regering aan te geven of andere kosten bij een crisissituatie vergoed worden, en, zo ja, door welk departement.

Op grond van de Vervoersnoodwet en de Havennoodwet kan de belanghebbende tegen een beslissing tot vergoeding van buitengewone kosten in beroep komen bij een door de Kroon te benoemen commissie. Tegen dergelijke beslissingen ingevolge de Distributiewet, de Wet Luchtvaart en de Luchtvaartwet staan de reguliere rechtsmiddelen open van de Algemene wet bestuursrecht.

Indien in een crisissituatie ten behoeve van de uitvoering van een militaire taak een bevoegdheid wordt uitgeoefend door de vakminister en Defensie gezamenlijk (op grond van de reguliere noodwetten) dan wel door de vakminister alleen (bijvoorbeeld Verkeer en Waterstaat op grond van de luchtvaartwetgeving), wordt een eventuele vergoeding van buitengewone kosten toegekend door de desbetreffende vakminister in samenspraak met Defensie (in gezamenlijkheid dan wel in overeenstemming met elkaar). Een dergelijke vergoeding ten gevolge van de uitvoering van de militaire taak komt in zo'n geval voor rekening van Defensie. Het ligt in de rede dat betaling aan belanghebbende geschiedt door Defensie via Verkeer en Waterstaat. In de praktijk zullen hierover tussen beide departementen concrete afspraken moeten worden gemaakt. De belanghebbende zal hiervan geen nadeel mogen ondervinden.

Kosten die voor vergoeding in aanmerking komen, zijn buitengewone kosten. Wat hieronder precies moet worden verstaan, hangt af van de omstandigheden van het incidentele crisisgeval. De voorgestelde regeling maakt het mogelijk hiermee flexibel om te gaan. De vergoeding vindt primair plaats door de vakminister, en bij een militaire taak in samenspraak met Defensie.

### **Artikelgewijze toelichting**

Artikel 1, onderdelen A onder 1, 2 en 4 en F onder 3 De leden van de VVD-fractie vroegen in welke opzichten het crisismanagement voor de NS en ProRail verandert door dit wetsvoorstel. Zijn beide partijen erbij betrokken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat was hun oordeel?

In antwoord hierop kunnen wij stellen dat de NS en ProRail niet betrokken zijn geweest bij het wetsvoorstel. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat het wetsvoorstel inhoudelijk geen veranderingen aanbrengt in het crisismanagement voor deze organisaties. De regeling in de Spoorwegwet wordt in het wetsvoorstel ingebed in de Vervoersnoodwet en op een enkel onderdeel in de Oorlogswet voor Nederland. Aldus ontstaat in de Vervoersnoodwet een meer transparant en logisch geheel voor alle vervoersmodaliteiten en voor alle beheerders van infrastructuur (waaronder de spoorweginfrastructuur). De behoefte aan een aparte regeling voor spoorvervoer is met de aanpassingen in de Vervoersnoodwet niet meer nodig. Materieel heeft dit, zoals gezegd, geen gevolgen voor het crisismanagement van bovengenoemde organisaties.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs