



> Retouradres

OPENBAAR

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. De Directeur-Generaal Luchtvaart en Maritiem,
voor deze De Directeur Luchtvaart,

Postbus 20904
2500 EX Den Haag

ILT

Omgeving, Dienstverlening en
Vergunn.
Netwerken Transport

Contactpersoon

[Redacted]

Ons kenmerk

ILT-2024/10054

Uw kenmerk

IENW/BSK-2023/356101

Bijlage(n)

HUF-toets

Datum 17 januari 2024
Betreft HUF-toets EASA NPA 2023-09

Geachte heer [Redacted]

Bij brief met kenmerk IENW/BSK-2023/356101 verzocht u mij een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) te doen op de Notice of Proposed Amendment 2023-09 (NPA 2023-09).

Binnen ICAO zijn de aanwijzingen voor het certificeren van vliegtuig geluid, motor emissies en CO2 emissies verbeterd en verduidelijkt. Deze zijn verwerkt in de onderhavige regelgeving.

Met deze brief ga ik in op uw verzoek om een HUF-toets.

De regelgeving is beoordeeld als handhaafbaar en uitvoerbaar.
De voorgestelde wijziging in de EU-wetgeving betreft verduidelijking en introduceert geen nieuwe- noch aangepaste eisen.

De wijziging van de regelgeving heeft geen financiële gevolgen voor de ILT.

Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de bijgevoegde bijlage.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

~~DE INSPECTEUR-GENERAAL LEEFOMGEVING EN TRANSPORT,~~

[Redacted signature]

Dr. M.C. Wassenaar

Bijlage: CHECKLIST HUF-TOETS

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunn.
Netwerken Transport

Toetsonderwerpen HUF-toetsen

De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets.

Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Datum

17 januari 2024

Ons kenmerk

ILT-2024/10054

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op [SCOPAFIJTH](#) (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

Informatie

Onderhavige regelgeving	(EU) No 748/2012 Annex 1 (Part 21)
Korte samenvatting regelgeving	<p>Binnen ICAO zijn de aanwijzingen voor het certificeren van vliegtuig geluid, motor emissies en CO2 emissies verbeterd en verduidelijkt. Dit wordt verwerkt in de betreffende EU-regelgeving.</p> <p>Opgemerkt wordt dat deze regelgeving eisen bevat op het gebied van product certificatie, ontwerp organisaties en productie organisaties. Waarbij ILT alleen verantwoordelijk is voor productie organisaties inclusief de afgifte van Bewijzen van Luchtwaardigheid voor vliegtuigen. En op deze gebieden zijn de wijziging van de eisen beperkt.</p> <p>De andere werkterreinen zijn verantwoording EASA en daar worden wel meer aanpassingen doorgevoerd.</p>

1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de [Normadressaat](#) en de handhaving door de toezichthouder(s).

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Ja
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Ja

3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Ja

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken Transport

Datum
17 januari 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/10054

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Ja
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Ja
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Ja

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Ja
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	Ja
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het Interventiekader) om te kunnen handhaven?	Ja
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen? 5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	Geen
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja

Conclusie handhaafbaarheid:	De voorgestelde wijziging in de EU-wetgeving betreft verduidelijking en
------------------------------------	---

	introduceert geen nieuwe- noch aangepaste eisen. De handhaafbaarheid is verder geen probleem omdat het voornamelijk het werkterrein van EASA betreft.
--	---

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken Transport

Datum
17 januari 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/10054

2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet bedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

1. Vindt er met de Normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving?	Geen aanvullende communicatie nodig vanuit ILT. Wel dient een kleine aanpassing van het formulier aanvraag BvL plaats te vinden, zodat informatie over emissies worden meegeleverd bij de aanvraag.
2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen.	Nee
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers)? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen?	Nee Zodra deze regelgeving definitief is moeten 3 DOA-inspecteurs, 6 MAR-inspecteurs en de 3 beheerders van het Luchtvaartuigregister <u>geïnformeerd</u> worden. Verder moeten de MAR-inspecteurs in het vervolg bij een BvL-aanvraag ook de juistheid van de opgegeven emissies controleren.
4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast?	Nee
5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden	De vraag is of de tarieven moeten worden aangepast.

(in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in kaart zijn gebracht en er moet een waarborg zijn dat deze lasten voldoende gewaarborgd zijn. Daarbij moet met name worden gedacht aan:		
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Geen
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	Geen
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	Geen
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	Geen
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	Geen
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening? Denk hierbij aan:		Nee
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen?	Nee
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen?	Er moet een kleine aanpassing plaatsvinden; dit kan door de beheerder van het Luchtvaartuigregister zelf gedaan worden.
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	Niet van toepassing
i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige	

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken Transport

Datum
17 januari 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/10054

		gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	
	ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
	iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	
	v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	vi	Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	
7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?			Niet van toepassing
8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.			Nee
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?			Geen
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?			Nee

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken Transport

Datum
17 januari 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/10054

11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?	Nee
12. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk bijvoorbeeld aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadessaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	Nee

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken Transport

Datum
17 januari 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/10054

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	Er zijn geen extra fte noch uren benodigd om het toezicht uit te kunnen voeren. Zodra dit voorstel definitief is, moeten 12 personen er kennis van nemen, hetgeen max. 30 uur vergt.
---	--

3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	Nee
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	Niet van toepassing
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	Niet van toepassing
4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	Niet van toepassing

Conclusie fraudebestendigheid:	Fraude is niet aan de orde bij dit voorstel.
---------------------------------------	--

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunn.
Netwerken Transport

Opmerkingen:

Dit voorstel regelt dat emissies meegenomen worden bij de zgn. EASA-luchtvaartuigen. De vraag aan DGLM is nu: Gaan we voor Annex I luchtvaartuigen hetzelfde invoeren?

Datum
17 januari 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/10054