



> Retouradres

Ministerie van IenW

DGLM

postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 12 februari 2024
Betreft HUF-toets conceptwijziging Regeling veilig gebruik
luchthavens en andere terreinen

Geachte [REDACTED],

Per brief heeft u 19 september 2023 verzocht een HUF-toets uit te voeren op de conceptwijziging Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. De termijn voor reactie is veel langer dan de gebruikelijke 6 weken omdat er nog de nodige afstemming nodig is geweest tussen ILT en DGLM. Dit heeft geresulteerd in een aangepaste toelichting welke voor de volledigheid ook wordt meegezonden met deze checklist. De huf-toets is uitgevoerd op basis van de aangepaste toelichting. In deze brief geef ik u de conclusies mee.

Met deze wijziging worden de voorschriften en aanbevelingen van de internationale burgerluchtvaart organisatie (ICAO) overgenomen. Dit zorgt ervoor dat de beschikbaarheid van dienstverlening voor redding en brandbestrijding op luchthavens alleen nog maar wordt voorgeschreven tijdens vluchtuitvoeringen van commercieel luchtvervoer. De overweging van ICAO is dat de General Aviation luchtvaartuigen door hun beperkte gewicht, lage start- en landingsnelheid en beperkte brandstofcapaciteit niet zullen leiden tot het type ongevallen waarvoor een aparte brandweer op een luchthaven noodzakelijk wordt geacht.

Handhaafbaarheid.

De Regeling is handhaafbaar, waarbij wel wordt opgemerkt dat er een verschuiving plaatsvindt in verantwoordelijkheden bij de regels over redding- en brandbestrijding van de exploitant van de luchthaven in de richting van de luchtvaartmaatschappij en gezagvoerder van de vlucht. Daarnaast hangt de handhaafbaarheid sterk samen met de interpretatie van de definitie voor commercieel luchtvervoer door luchtvervarenden. Het lijkt van belang om bij de introductie een toelichting te geven (via brancheorganisaties) aan zowel luchtvervarenden als luchthavens.

Uitvoerbaarheid

De aanpassing van de regeling zorgt ervoor dat het uitvoerbaar is. Naar verwachting zal er geen extra inzet nodig zijn

ILT

Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Den Haag

Contactpersoon

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Bijlage(n)

2

Ons kenmerk

IENW ILT 2024/ 12763

Voor een nadere specificering van deze HUF-toets verwijs ik naar de bijlage. Ik zie uw reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet.



ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
12 februari 2024



CHECKLIST HUF-TOETS

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.

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	RVGLT en ICAO annex 14 Volume 1 en 2
Beoordelaar(s)	Persoonsgegevens
Deadline	
Extra info	periodieke wijziging
Korte samenvatting regelgeving	HUF-toets uit te voeren op de conceptwijziging van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Noodzakelijke periodieke wijziging omdat de bepalingen van de internationale burgerluchtvaart organisatie (ICAO) zijn gewijzigd waarnaar in deze regeling verwezen wordt. De in deze regeling opgenomen verwijzingen gaan overeenstemmen met de bepalingen van bijlage 14 bij het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	Persoonsgegevens

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).

N.B. Vraag hierbij evt. ondersteuning aan de juridisch adviseur.

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, met opname van de definitie van CAT in artikel 1
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja, middels de toelichting
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Ja, middels de toelichting – waarbij wordt opgemerkt dat er een verschuiving in de verantwoordelijkheden plaatsvindt.

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja, echter de luchthavens worden benoemd aan de hand van de plaatsnaam waarin zij gevestigd zijn i.p.v. de naam van de luchthaven zelf
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja, middels de toelichting – waarbij er wordt opgemerkt dat er een verschuiving in de verantwoordelijkheden plaatsvindt.
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, middels de toelichting – waarbij er wordt opgemerkt dat er een verschuiving in de verantwoordelijkheden plaatsvindt.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Dat moet worden nagegaan (via NVL?)
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Ja, omdat veel afhangt van de juiste interpretatie van deze Regeling door luchtvaarders.

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja, middels de toelichting – waarbij er wordt opgemerkt dat er een verschuiving in de verantwoordelijkheden plaatsvindt
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Ja, zie boven.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	Ja, hoewel veel zal samenhangen met de juiste interpretatie van deze Regeling door luchtvaarders.
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, (nagevraagd bij Team Vliegtuigbemanningen en Vluchtuitvoering).
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)	Hierin vindt geen verandering plaats
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend,	De Regeling is handhaafbaar, waarbij wordt opgemerkt dat er een verschuiving plaatsvindt in verantwoordelijkheden bij de regels over redding- en brandbestrijding van de exploitant van de luchthaven in de richting van de luchtvaartmaatschappij en gezagvoerder van de vlucht. En daarmee verschuift de handhaving ook (gedeeltelijk) binnen de ILT
---	--

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	Ja, maar via de branche organisatie NVL / KNVvL / AOPA. Omdat er regelmatig feedback komt dat de normadressaat niet of onvoldoende op de hoogte is van wijzigingen
--	--

bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving ?		via de branche organisatie, is aanvullende informatie vanuit de ILT gewenst.
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
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 ?		Minimaal, maar er wordt opgemerkt dat de (gedeeltelijke) verschuiving actief gecommuniceerd moet worden (middels een werkinstructie?) richting Team Vliegtuigbemanningen en Vluchtuitvoering en Team Luchthavens.
5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (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:		N.v.t.
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening Denk hierbij aan:		Ja, maar naar inschatting minimaal
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 ?	Ja, middels de bestaande systemen
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in	Nee

	bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?	
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	
	i Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige 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 ?	Ja (er zijn geen gevolgen)
	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.	N.v.t.
	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 ?	N.v.t.
	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 ?	N.v.t.
	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	Nee Maar feit blijft wel dat deze aanpassing an sich de veiligheid voor inzittenden zeker niet verhoogt en het draagt ook niet in positieve zin bij aan het beperken van schade aan materieel. Het doorvoeren van deze wijziging

voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	vloeit voort uit het streven naar Europese rechtsgelijkheid en daarmee het beperken van kosten voor de kleinere (RVGLT) vliegvelden.
---	--

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	Naar verwachting zal geen extra inzet nodig zijn
---	--

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?	N.v.t.
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.	N.v.t.
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	Deze verlopen via de reeds bestaande systemen
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)?	N.v.t.

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend,	N.v.t.
--	--------

Opmerkingen:

Bij het invullen van deze checklist is uitgegaan van de concept Regeling (incl. de bijbehorende toelichting), die op 28-12-2023 aan DGLM werd gestuurd. Deze wordt voor de volledigheid meegestuurd. De handhaafbaarheid hangt sterk samen met de interpretatie van de definitie voor commercieel luchtvervoer door luchtvaarders. Het lijkt van belang om bij de introductie een toelichting te geven (via brancheorganisaties) aan zowel luchtvaarders als luchthavens.