



> Retouradres

Ministerie van IenW
DGLM
T.a.v. de [REDACTED]
postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 15 februari 2024
Betreft HUF-toets i.v.m. wijzigingen in regeling
luchtverkeersdienstverlening

Geachte [REDACTED],

Per brief heeft u 30 januari 2024 verzocht een HUF-toets uit te voeren op de conceptwijziging in de regeling luchtverkeersdienstverlening.

Deze wijziging van de regeling luchtverkeersdienstverlening betreft een luchtruimwijziging om de veiligheid van het luchtverkeer naderend naar Schiphol te verhogen. De luchtruimwijziging verandert de exacte dimensies van het luchtruim nabij Schiphol waar luchtverkeersleiding vereist wordt. Zo kan de luchtverkeersleider maatregelen nemen om ongewenste ACAS meldingen in de cockpit, en de daarbij horende risico's, proactief te voorkomen. Bijgevoegd vindt u het zogeheten HUF-formulier voor een reactie. In deze brief geef ik u de conclusies mee.

Handhaafbaarheid.

De voorgestelde wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening is handhaafbaar.

Uitvoerbaarheid

De voorgestelde wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening is uitvoerbaar. Er zijn geen extra Fte's of andere financiële middelen nodig.

Fraudebestendigheid

De voorgestelde wijziging is fraudebestendig.

Tot slot, in de Regeling luchtverkeersdienstverlening zijn nog enkele kaartjes (bijlage 3 en 4) ter ondersteuning opgenomen waar de Schiphol CTR op getoond wordt. Omdat de contouren van de Schiphol CTR wijzigen, is het wenselijk deze kaartjes bij een volgende wijziging te actualiseren. Omdat deze kaartjes slechts ter ondersteuning bieden is het niet noodzakelijk om ze bij deze wijziging mee te nemen.

ILT

Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Den Haag

Contactpersoon

Persoonsgegevens [REDACTED]

Persoonsgegevens [REDACTED]

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

IENW ILT 2024/13358

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

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Persoonsgegevens



Datum
15 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	Regeling luchtverkeersdienstverlening
Beoordelaar(s)	Persoonsgegevens
Deadline	
Extra info	
Korte samenvatting regelgeving	Aanpassing van de Regeling luchtverkeersdienstverlening als gevolg van invoering Schiphol TMA 7 en 8 ter voorkoming van TCAS RAs
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).

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

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 ontwijkmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Nee

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, wel met hulp van LVNL die een melding moet doen van een eventuele overtreding
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
5. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	De voorgestelde wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening is handhaafbaar.
--	---

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 ?	Ja, de GA sector is geïnformeerd tijdens het ontwerp proces en wordt via de standaard luchtvaart communicatie (AIP wijziging en afgifte AIC) geïnformeerd. Aanvullende communicatie door ILT is niet nodig.
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	Nee (geen gevolgen voor procesinrichting) Geen nieuwe taken, geen nieuwe werkinstructie, geen wijziging kwaliteitsmanagement systeem.

bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?		
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. 97 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. Geen extra taken ILT
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	n.v.t.
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	n.v.t.
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	n.v.t.
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	n.v.t.
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	n.v.t.
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 ?	n.v.t.
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	n.v.t.
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?	
7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het		Ja

Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?	
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 gevolgen
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 milieuaspecten.	nee

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?. Bij voorkeur zodanig formuleren dat de letterlijke tekst hiervan in de aanbiedingsbrief kan worden opgenomen.	De voorgestelde wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening is uitvoerbaar. Er zijn geen extra FTEs of andere financiële middelen nodig.
--	---

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.	n.v.t.
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	ja
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	n.v.t.

Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	
Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend, bij voorkeur zodanig formuleren dat de letterlijke tekst hiervan in de aanbiedingsbrief kan worden opgenomen.	De voorgestelde wijziging is fraudebestendig.

Opmerkingen: In de Regeling luchtverkeersdienstverlening zijn nog enkele kaartjes (bijlage 3 en 4) ter ondersteuning opgenomen waar de Schiphol CTR op getoond wordt. Omdat de contouren van de Schiphol CTR wijzigt, is het wenselijk deze kaartjes bij een volgende wijziging te actualiseren. Omdat deze kaartjes slechts ter ondersteuning bieden is het niet noodzakelijk om ze bij deze wijziging mee te nemen.