Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres

OPENBAAR
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De Directeur-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken,
voor deze de Directeur Luchtvaart,
[redacted]
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

ILT
Informatie, Netwerken en Programmering
Netwerken Transport

Contactpersoon
J. de Jongh
Senior Adviseur
[redacted]

Ons kenmerk
ILT-2023/53852

Uw kenmerk
IENW/BSK-2023/160253

Bijlage(n)
HUF-toets

Datum 13 november 2023
Betreft HUF-toets wijziging Schepenwet

Geachte heer [redacted],

Per brief met hierboven genoemd kenmerk verzocht u mij een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) te doen uitvoeren op een wijziging van de Schepenwet.
De wijziging strekt in de eerste plaats tot modernisering van de Schepenwet. Doordat sinds de laatste inhoudelijke wijziging van de wet in 1998 veel technologische, staatkundige en maatschappelijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, is gebleken dat een aantal voorschriften in de wet niet meer aansluit op de bestaande praktijk.

In deze brief informeer ik u over de resultaten van de HUF-toets.

De wijziging is beoordeeld als nog niet geheel handhaafbaar. Er zijn nog teveel tegenstrijdigheden in de definities geconstateerd in relatie tot andere regelgeving, met name voor het certificeren van zeeschepen.

Voor meer specifieke opmerkingen verwijs ik u naar de bijgevoegde bijlage.
Ter verduidelijking hiervan heeft overleg plaatsgevonden met uw medewerkers en aanvullend hierop is een juridisch-technische duiding toegezonden.

Naar verwachting zijn er geen financiële gevolgen voor het toezicht door de ILT.

Graag verneem ik uw reactie op deze HUF-toets alsmede de definitieve tekst van de regelgeving en de datum van inwerkingtreding.

Met vriendelijke groet,

DE INSPECTEUR-GENERAAL LEEFOMGEVING EN TRANSPORT

[redacted]

Bijlage: HUF-toets voor wijzigingen Schepenwet juni 2023

ILT
Informatie, Netwerken en Programmering
Netwerken Transport

Datum
13 november 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/53852

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	Schepenwet
Beoordelaar(s)	Team Certificering Koopvaardij en Bemanningszaken (hierna Certificering Koopvaardij) na afstemming met relevante andere dienstonderdelen

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?	Niet altijd
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Niet altijd
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Grotendeels
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Nee

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Gedeeltelijk. Vanwege het karakter van deze wet, zijnde een Rijkswet, is het lastig in te schatten of elke normadressaat zich bewust is van het karakter van deze wet.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Grotendeels maar afhankelijk van reactie op gemaakte opmerkingen.
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Ja
4. Is overschrijding van de norm	Nee

eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Nee
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Nee

1.3 Handhaving door de toezichthouder (ook vanuit het perspectief van vergunningverlener)

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Op een aantal aspecten lijkt de norm vanuit de praktijk niet uitvoerbaar. Zo lijken definities af te wijken van definities in andere regelgeving en wordt het met de nieuwe definitie van pleziervaartuigen voor de normadressaat en handhaver niet duidelijker wat er wel en niet onder valt. In sommige gevallen worden in onderliggende regelgeving eisen vastgelegd die niet lijken te passen en mogelijk tegenstrijdig zijn met de wet (bijvoorbeeld Industrial Personnel).
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s)/ vergunningverleners vast te stellen ?	Nee
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)	n.v.t.
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	In de huidige vorm bevat deze wet veel tegenstrijdigheden met normen uit andere regelgeving die gehanteerd worden bij het certificeren van

	zeeschepen. Bijvoorbeeld is de definitie van bemanning in combinatie met de definitie van passagiers niet goed te hanteren als het gaat om het toepassen van de regels rondom het vervoer van Industrieel Personeel (IPs). De uitwerking hiervan is dat de eisen aan schepen die dergelijk IPs vervoeren gelijk zouden moeten worden aan die voor het vervoeren van passagiers. Dit is om praktische, financiële en beleidsmatige redenen niet uitvoerbaar. Echter, in onderliggende regelgeving (Regeling veiligheid zeeschepen) is deze categorie wel opgenomen, inclusief eisen aan dit personeel. In het stuk met de wijzigingen zijn nog enkele van dergelijke voorbeelden te vinden. Hierdoor is de conclusie dat vanuit certificeringsoogpunt de wet niet geheel uitvoerbaar is indien dergelijke definities niet anders worden verwoord dan nu het geval is. In het algemeen wordt opgemerkt dat de consistentie met andere regelgeving niet voldoet vanwege mogelijke tegenstrijdigheden.

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 gedoeld 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. Nee.
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	Nee

bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers) ? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen ?		
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 (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:		Nee
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:		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 ?		
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?		-
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?		-
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 en n.v.t.
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			Geen gevolgen

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 ?	
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
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 normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	Nee
Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	n.v.t.

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.	Ja
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 Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	Ja

ILT
Informatie, Netwerken en Programmering
Netwerken Transport

Datum
13 november 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/53852

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend.	Voldoende bestendig.

Opmerkingen:
Een juridisch technische specificatie is separaat verzonden