



> Retouradres

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
T.a.v. de plv. Directeur-Generaal,
mevr. B.C.M. Gijsbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunn.
Netwerken transport
Den Haag
Contactpersoon

Datum 21 november 2024
Betreft Brief HUF-toets Internationale sanctiemaatregelen

Ons kenmerk
ILT-2024/48037

Uw kenmerk
IenW/BSK-2024/225161

Geachte mevrouw Gijsbers, beste Brigit,

Op 16 september 2024 verzocht u mij om een handhaafbaarheids-uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit te voeren op het wetsvoorstel Internationale Sanctiemaatregelen. In de HUF-toets brengt de ILT ook in beeld welke middelen de inspectie naar verwachting nodig heeft voor de nieuwe of aangepaste taken als gevolg van nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving. Daarbij geldt het Relatiestatuuut IenW-ILT als uitgangspunt, waarin is vastgelegd dat de beleidsdirectoraten voorzien in de financiering voor de taakuitbreiding.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft op grond van de Sanctiewet 1977, net als andere instanties, toezichthoudende bevoegdheden als het gaat om de uitvoering en handhaving van internationale sanctiemaatregelen. De ILT inzet op sanctienaleving richt zich in het bijzonder op de terreinen luchtvaart, scheepvaart en wegvervoer. Het gaat hier om de modaliteiten, niet om de goederen zelf. De wet Internationale Sanctiemaatregelen zal de Sanctiewet 1977 vervangen als schakel tussen internationale sanctieverplichtingen en nationale uitvoering.

Algemeen

Met deze brief informeer ik u over de uitkomst van de HUF-toets. In de huidige vorm lijkt de wet handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig. Echter bevat de wet nog enkele onduidelijkheden op het gebied van de uitvoerbaarheid en dienen enkele zaken nog uitgewerkt te worden in verwante regelingen en internationale regelingen.

Hieronder volgt per onderdeel van de HUF-toets een korte toelichting.

Handhaafbaarheid

De handhaafbaarheid van het wetsvoorstel is nog onbekend. Dit heeft er mee te maken dat verwante regelingen nog niet volledig zijn uitgewerkt en aangepast waardoor er nog onduidelijkheden zijn. Specifiek aandachtspunt voor de ILT is hierbij het centrale meldpunt voor sanctieovertreding. Op dit moment is nog niet bekend hoe dit meldpunt ingericht gaat worden en waar de ministeriële verantwoording ligt. Daardoor is het lastig in te schatten welke soort meldingen en hoeveel meldingen er door gaan komen. De uitwerking daarvan kan voor impact zorgen op de organisatie van de ILT.

Uitvoerbaarheid

Over het algemeen lijkt het wetsvoorstel grotendeels uitvoerbaar te zijn. Echter lijkt het voorliggende wetsvoorstel te stellen dat de ILT de taak wordt toebedeeld om onderhoud te plegen aan bevroren (lucht)vaartuigen die in het kader van de sanctiewetgeving bevroren zijn. Deze taak is zeer ongewenst aangezien de kosten voor onderhoud of het inhuren van een partij, erg hoog zijn. Daarnaast komt hierbij de rol van onafhankelijke toezichthouder in de knel die juist toezicht houdt op het onderhoud van toestellen. Als dit zo geïnterpreteerd moet worden is het voorstel op dit punt niet uitvoerbaar.

Verder vraagt de ILT aandacht voor de manier van gegevensuitwisseling tussen organisaties. De invulling van de ministeriële regeling moet duidelijk maken in welke mate er gegevens uitgewisseld kunnen worden.

Een ander aandachtspunt voor de ILT is de toename van werkzaamheden bij uitbreiding van de sanctiemaatregelen en gesanctioneerde landen. Dit heeft effect op zowel bureauwerk als ook op fysieke inspecties. De ILT blijft hierover graag in gesprek met het ministerie en stelt voor om bij uitbreiding van (Europese) sanctiepakketten na te gaan wat dit voor de werkzaamheden zal betekenen.

Fraudebestendigheid

Over het algemeen ben ik van mening dat deze wet fraudebestendig is. Hierbij is de ILT echter wel afhankelijk van informatieverstrekking door derden. Deze afhankelijkheid is een punt van aandacht bij de verdere invoering van de wet.

Voor een nadere onderbouwing en gedetailleerd commentaar verwijs ik u naar de bijlage.

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,

Dr. M.C. Wassenaar

ILT

Omgeving, Dienstverlening en
Vergunn.
Netwerken transport

Datum

11 oktober 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	Wet internationale sanctiemaatregelen
Beoordelaar(s)	
Deadline	-
Extra info	-
Korte samenvatting regelgeving	Aanpassing Sanctiewet 1977 en invoering aanvullend toezichtmiddelen op internationale sancties
Verantwoordelijk afdelingshoofd	

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, maar nog onvolledig. Diverse artikelen waaronder Hst 4 is nog niet ingevuld. Verwante regelingen nog niet bekend.
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?	Verantwoordelijke minister voor het centrale meldpunt is nog niet bekend. Enkele artikelwijzigingen in verwante regelingen zijn nog niet bekend. De belangrijkste inhoudelijke opmerking over gaat over de 'beheertaak' in artikel 6.1 van het wetsvoorstel en paragraaf 3.4

	van de MvT. Hoewel die is neergelegd bij de Minister, verwachten we dat de uitvoering naar de ILT zal gaan. Daarover hebben wij de volgende opmerkingen: a. ILT is op dit moment aangewezen als luchtvaartautoriteit in de zin van de Basisverordening, en houdt in die rol toezicht op de naleving en verleent vergunningen/certificaten/erkenningen aan bedrijven die moeten instaan voor de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen. Uit het wetsvoorstel lijkt te volgen dat aan ILT de taak wordt toebedeeld om onderhoud te (laten) plegen aan in het kader van de sanctiewetgeving bevroren luchtvaartuigen. Die taak is zeer ongewenst, om de volgende redenen: i. Alleen erkende bedrijven (part 145, part CAMO, part CAO) mogen onderhoud plegen aan luchtvaartuigen. ILT heeft een dergelijke erkenning niet. ii. Als ILT een erkend bedrijf zou inhuren om de onderhoudswerkzaamheden in opdracht van ILT uit te voeren, wat betekent dat dan voor de rol van onafhankelijke toezichthouder van ILT? En wat betekent dat voor erkende bedrijven die de opdracht niet krijgen? iii. Het onderhoud aan luchtvaartuigen of onderdelen daarvan vereist niet alleen veel kennis (en daarop betrekking hebbende vergunningen), maar is ook een kostbare aangelegenheid. ILT beschikt niet een budget om het onderhoud van een luchtvaartuig te bekostigen. iv. Stel je voor dat er een fout wordt gemaakt bij het onderhoud; volgens de voorgestelde wetgeving is de beheerder daarvoor aansprakelijk. Ook dat kan tot enorme kosten voor de ILT leiden. ILT is dan ook van mening dat het uitvoeren van beheer door ILT 'niet-uitvoerbaar' is. Hetzelfde betoog kan waarschijnlijk naar analogie worden gehouden voor zover het gaat om onderhoud aan schepen, uit te voeren door of namens ILT. b. Gelet op artikel 22, vijfde lid onder c van het Organisatie-en Mandaatbesluit van IenW is ILT belast met de taken van de bevoegde luchtvaartautoriteit. Is de uitvoering van die taak een 'taak van de luchtvaartautoriteit' als bedoeld in artikel 22 OenMbesluitIenW? Of gaat het om 'taken die voortvloeien uit verdragsrechtelijke verplichtingen' in de zin van artikel 22, zesde lid OenMbesluitIenW? En hoe zit het met de
--	--

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum
11 oktober 2024

	beheertaken die met betrekking tot schepen uitgevoerd moeten worden? 2. Onder de huidige sanctiewet 1977 vallen de 'Regeling toezichthoudende ambtenaren Sanctiewet 1977' en de 'Regeling toezicht Sanctiewet 1977'. Op de luchtvaart- en scheepvaartmedewerkers van ILT zijn ook nog de 'gewone' toezichthouders-aanwijzingen van toepassing (bijv. Besluit aanwijzing toezichthouders luchtvaart of Besluit aanwijzing toezichthouders Havenbeveiligingswet). Onder de huidige wetgeving is dus duidelijk wat er van ILT verwacht wordt. Wat gebeurt er met die besluiten? In het wetsvoorstel wordt het begrip 'Inspectie Leefomgeving en Transport' helemaal nergens genoemd. Maar de minister van IenW is wél één van de medeondertekenaars van de wet. In de MvT wordt het begrip 'Inspectie Leefomgeving en Transport' twee keer genoemd; op blz 10, waar het gaat om de mogelijke doorkruising van taken van onder meer de ILT en andere toezichthouders, en in de tabel op blz. 44. Uit die tabel blijkt (zie meest rechtse kolom) dat er geen wijzigingen zijn in de rol van de ILT. Is het de bedoeling dat ILT de onder punt 2 genoemde beheertaak gaat uitvoeren? Dan mag dat expliciet vermeld worden in ofwel de MvT, ofwel in één van de vele toezichthoudersbesluiten. 3. De genoemde wijziging van de Kadasterwet zorgt niet voor een compleet overzicht van gesanctioneerde luchtvaartuigen. Het Kadaster bevat, in de huidige situatie, geen compleet overzicht van geregistreerde luchtvaartuigen. Ook is niet duidelijk wat er gebeurt als er sancties zijn tegen een bepaald land en er vanuit ons register wordt overgedragen naar dat land of als er geïmporteerd wordt uit dat land. Juridisch is in dit kader nog de vraag of een luchtvaartuig een registergoed is in de zin van Boek 7 BW. Als strafrechtjurist laat is die vraag aan een civilist.
--	---

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum
11 oktober 2024

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Afhankelijk van de internationale regeling waar uitvoering aan wordt gegeven.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Afhankelijk van de internationale regeling waar uitvoering aan wordt gegeven.

3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Afhankelijk van de internationale regeling waar uitvoering aan wordt gegeven.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Afhankelijk van de internationale regeling waar uitvoering aan wordt gegeven.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Afhankelijk van de internationale regeling waar uitvoering aan wordt gegeven.
6. Zijn er ontwijkmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Afhankelijk van de internationale regeling waar uitvoering aan wordt gegeven.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum
11 oktober 2024

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Uitvoering niet. Toezicht en handhaving wel. Toezichthouders zijn aangewezen diensten. Wie welke taak gaat uitvoeren zal tzt vastgesteld moeten worden.
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Afhankelijk van de internationale regeling waar uitvoering aan wordt gegeven.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen?	Afhankelijk van de internationale regeling waar uitvoering aan wordt gegeven.
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?	Hoe handhaving moet plaatsvinden: nee. Instrumentarium: Informatievoorziening en uitwisseling wordt in deze regeling vastgelegd, maar zal per casus anders zijn ivm internationale karakter.
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)	Afhankelijk van de internationale regeling waar uitvoering aan wordt gegeven.
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Onbekend. Deze en verwante regelingen zijn nog niet volledig uitgewerkt en aangepast.

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	Onbekend. Deze en verwante regelingen zijn nog niet volledig uitgewerkt en aangepast. Verdere invulling van de meldpunten bij de ministeries is nodig. Daarnaast zou eenduidig moeten zijn waar de meldpunten aan moeten voldoen.
--	--

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.

ILT

Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum

11 oktober 2024

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. Onbekend. De meldplicht moet door het centrale meldpunt aan de ots worden gecommuniceerd in de vorm van voorlichting. Art 3.1.1.d.
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.	Afhankelijk van waar het centrale meldpunt wordt ondergebracht. Ook zal er een dienstonderdeel te maken kunnen krijgen met bestuurlijke boetes en evenzo met bestuursdwang. Art 7.1.2 en verder
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?	Zie punt 2
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?	Zie punt 2
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	Afhankelijk van de inhoud en format van de toekomstige sancties

	voldoende gewaarborgd zijn. Daarbij moet met name worden gedacht aan:	
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Aanvullende FTE's zijn afhankelijk van de inhoud en format van de toekomstige sancties
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	Afhankelijk van de inhoud en format van de toekomstige sancties
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer))	Onbekend - afhankelijk van de inhoud en format van de toekomstige sancties
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)	Afhankelijk van de inhoud en format van de toekomstige sancties
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening? Denk hierbij aan:		In de wet wordt aangegeven dat er een meld en informatiecentrum wordt ingericht. Het is nog niet duidelijk bij welk ministerie of bij welke dienst dat zal gebeuren. Daarom is niet te voorzien of hier kosten en fte's voor ingepland moeten worden.
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?	Binnen de rapportagemogelijkheden van Holmes
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen?	Ja
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Ja
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	
	i Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	Nee, moet opgezet worden
	ii Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	Nee, moet opgezet worden
		Nee. Afhankelijk van de regeling waar uitvoering aan word gegeven.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum
11 oktober 2024

	iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	Nee, moet opgezet worden
	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)	Ja.
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
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 ?			Nee
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 ?			Ja. Er zullen vertrouwelijke (Onder AVG en notariële en advocaatgegevens) gegevens wordt gebruikt waarvoor moet worden vastgesteld hoe daarmee moet worden omgegaan.
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?			Vertrouwelijkheid en politieke gevoeligheid van gegevens vormen een aandachtspunt voor integriteit.
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.			Nvt

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum
11 oktober 2024

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	Momenteel worden er FTE's vrijgemaakt voor werkzaamheden die moeten plaatsvinden voor afstemming en organisatie van toezicht inclusief het toezicht dat moet worden uitgevoerd. Afhankelijk van diverse toekomstige sancties zal wellicht meer capaciteit nodig zijn. Hiervoor is een regelmatige evaluatie nodig.
---	---

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum
11 oktober 2024

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?	Ja. Verscheper, charteraars, scheepsbemanning, scheepsagenturen, havendiensten
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. Art 8.2.5.2
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
Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	Omdat de ILT afhankelijk is van informatieverstrekking door derden of intern, is de fraudebestendigheid niet hoog.