

PostNL  
Port betaald  
Port Payé  
Pays-Bas

#000000#X0X0ESX# 001X#



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

23 AUG 2021

GESCAND



RX4CC #X830X0X#00#0000#



> Retouradres

**OPENBAAR**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

T.a.v. **Bevat persoonsgegevens**

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

**ILT**

Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Contactpersoon**

**Bevat persoonsgegevens**

**Ons kenmerk**

ILT-2021/48381

**Uw kenmerk**

IENW/BSK-2021/140622

**Bijlage(n)**

3x HUF-toets

Datum 3 augustus 2021

Betreft HUF-toets Mobiliteitspakket (Wwg, Wp, Verordening (EU)/2020/1055)

Geachte **Bevat persoonsgegevens**,

U heeft mij verzocht de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de Wijziging van de Wet wegvervoer goederen (Wwg), de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en de Wet op de economische delicten ter uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 te toetsen en de gevolgen van de direct werkende bepalingen van verordening (EU) 2020/1055 (de verordening) voor de werkzaamheden van de ILT in kaart te brengen. Met deze brief en de bijlagen hierbij voldoe ik aan dit verzoek.

### **Wet wegvervoer en goederen (Wwg)**

De voorgestelde wijzigingen van de Wwg zijn handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig, indien deze op een aantal punten worden aangepast of nader worden toegelicht. Het is wel belangrijk de benodigde wijziging van de Regeling wegvervoer goederen gelijktijdig door te voeren met de wijziging van de wet. Zie voor details het bijgevoegde formulier.

### **Wet personenvervoer 2000 (Wp2000)**

Doordat de tekst van het gewijzigde artikel 5b, tweede lid onder b van de Wp2000 afwijkt van de Beleidsregel evenredigheidstoets en sanctionering bij verlies betrouwbaarheid busvervoer en van artikel 14 van verordening 2020/1055, zou de handhaving op dat punt bemoeilijkt kunnen worden.

Voor het overige acht ik de voorgestelde wijzigingen van de Wp2000 over het algemeen handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig. Voor gedetailleerde bevindingen verwijs ik naar het bijgevoegde formulier.

### **Wed**

De voorgestelde wijzigingen van de Wed hebben naar verwachting geen directe gevolgen van de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid ervan.

## De verordening

De extra verplichtingen op de naleving waarop de ILT toezicht moet houden (met name de bepalingen met betrekking tot opdrachtgeverschap) zullen naar verwachting extra capaciteit van de ILT vergen.

### *Opdrachtgeverschap*

Met een huidige planning van ongeveer 750 administratiecontroles waarop deze regelgeving toegepast moet worden, kan de inschatting worden gemaakt dat dit in ongeveer 1/3 van de gevallen zal leiden tot een daadwerkelijke uitwerking. Bij 250 administratiecontroles zal dus een nader onderzoek nodig zijn bij een opdrachtgever, tussenpersoon of bij beiden. Uitgaande van 16 uur per inspectie (opstart, onderzoek en rapportage) brengt dit structureel een **extra belasting van 4000 uur, d.w.z. 3fte** mee. Indien geen extra capaciteit beschikbaar komt, zal dit ten koste gaan van overige inspecties, waaronder de (Europees verplichte) controle van het de naleving van de rij- en rusttijden.

Aanvullend hierop zijn er diverse andere wijzigingen met gevolgen voor de capaciteit:

- 1) Voor de controle op buitenlandse (2.500kg – 3.500kg) voertuigen is een uitbreiding met 25 % van de huidige bezetting noodzakelijk. Dat komt neer op **structureel 4 fte**.
- 2) De extra controles op cabotage neemt de ILT op in het vaste controleprogramma. De ILT vraagt hiervoor geen extra capaciteit.
- 3) 1x per 8 weken dient een voertuig terug te keren naar de eigen vestiging. De controle hiervan neemt de ILT op in het reguliere programma en vraagt hiervoor geen extra capaciteit.
- 4) De uitbreiding van de ERRU-overtredingen vergt een uitbreiding van 10 % van de controles. Dit komt neer op 0,2 fte. De ILT neemt dit op in het reguliere programma.

Ik constateer dat de ILT in totaal 7 extra fte noodzakelijk acht voor het toezicht op de nieuwe regelgeving.

### *Overige opmerkingen artikelsgewijs:*

- Art. 1 punt 3 art. 5 lid 1 onder b: 'return home' (terugkeren naar de lidstaat of exploitatievestiging in de lidstaat). Zonder de verplichting een smart tachograaf in het voertuig te hebben, is deze verplichting niet te toetsen. Pas vanaf 2025 hebben alle voertuigen naar verwachting een smart tachograaf (met een uitzondering voor voertuigen van 2,5 ton tot 3,5 ton, per juli 2026).

- Art. 2 punt 6 (Artikel 10 bis) lid 3: tweemaal per jaar afgestemde controles uitvoeren. Onduidelijk is wie dit coördineert. Ook is onduidelijk of alle landen deze controles moeten uitvoeren. Er staat namelijk minimaal twee landen. Tevens is onduidelijk hoe dit kwantitatief moet worden uitgevoerd: met hoeveel inspecteurs, aantal uren of controles, locatie en tijdstip.

- Art. 2 punt 9 art. 17 lid 3: vóór 21 aug 2022 moet een handhavingsstrategie worden opgesteld. Eerst moeten de kwalitatieve en kwantitatieve voorwaarden duidelijk zijn om dit op te kunnen stellen.

## ILT

Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

## Datum

3 augustus 2021

## Ons kenmerk

ILT-2021/48381



Voor meer details over de gevolgen van de verordening zij verwezen naar de bijgevoegde formulieren.

Ik hoop u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Desgewenst licht de ILT deze toetsing graag toe.

Graag verneem ik uw reactie op deze brief alsmede de definitieve tekst van de regelgeving.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

Met vriendelijke groet,

**Bevat persoonsgegevens**

## Bijlage 1: HUF-toets Wijziging Wet wegvervoer goederen Wwg (versie 1-7-2020)

ILT  
Omgeving en Dienstverlening  
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  
3 augustus 2021

Ons kenmerk  
ILT-2021/48381

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	Aanpassing van de Wet wegvervoer goederen en verordening 2020/1055 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr 1071/2009, 1072/2009
Beoordelaar(s)	Vakgroep WWG
Korte samenvatting regelgeving	Aanpassing van de Wet wegvervoer in verband met de implementatie van verordening 2020/1055 (eerste deel EU-Mobiliteitspakket) van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr 1071/2009, 1072/2009 en nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector. Ook de Regeling wegvervoer zal moeten worden aangepast (zie opmerkingen). De belangrijkste wijzigingen van de Wet wegvervoer betreffen de beperking van cabotage in het goederenvervoer, het aantonen van cabotagevervoer d.m.v. een digitale vrachtbrief en het uitvoeren van een minimum van controles door Lidstaten op cabotagevervoer. Verder dient het voertuig dat gebruikt is voor internationaal vervoer eens in de 8 weken verplicht terug te keren naar de EU lidstaat van vestiging. Ook wordt de ketenaansprakelijkheid ingevoerd zodat de verzenders, expediteurs en subcontractanten aansprakelijk kunnen worden gesteld wanneer zij wisten of hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht gaven een inbreuk op Verordening 1072/2009 inhielden.

### 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?	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>M.b.t. wijziging art. 1.1 lid 1 Wet wegvervoer goederen "gecombineerd vervoer"</b> is onduidelijk of de regeling aangepast is of wordt (een</li></ul>
--	--

	<p>concept aanpassing Regeling Wegvervoer goederen ontbreekt). Wijziging van de Regeling wegvervoer goederen artikel 2, waar de Richtlijn 92/106 moet worden opgenomen, is niet weergegeven in de implementatietabel! De opgesomde definitie is verder duidelijk en specifiek.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>M.b.t. wijziging van art. 1.1 lid 1 Wet wegvervoer goederen:</b> het begrip 'afzender' dat is opgenomen in de begrippenlijst: In Vo 2020/1055 art 14 bis wordt gesproken over "verzenders" etc., dit wordt niet 1 op 1 geïmplementeerd. In de concept wetswijziging wordt de definitie "afzender" gebruikt evenzo in het nieuwe artikel 2.14. Uitgezocht moet worden of de definities van afzender en verzender dezelfde betekenis hebben en dit dan toelichten in de memorie van toelichting. Toelichting: een afzender levert de goederen die verzonden moeten worden. Een afzender kan ook een tussenpersoon zijn. Deze laatste groep kan mogelijk niet verantwoordelijk worden gehouden voor mogelijke overtredingen binnen de keten.</li> <li>• <b>M.b.t. wijziging art. 2.2 (cabotagevervoer);</b> in de Memorie van Toelichting wordt aangegeven dat NL gebruik gaat maken van de mogelijkheid om gecombineerd vervoer onder de regels van cabotage te laten vallen. Echter wordt niet aangegeven op welke manier en onder welke voorwaarden dit gaat gebeuren. Door het ontbreken van de tekst in de Regeling wegvervoer goederen kan dit punt inhoudelijk niet beoordeeld worden. Verder moet volgens de vakgroep na het woordje "en"</li> </ul>
--	--

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381



	<p>het woordje “/of” worden toegevoegd aan art. 2.2 lid 8 onder a. Een vervoerder kan namelijk, en dit is eigenlijk altijd zo, alleen het begin- of het eindtraject van het gecombineerd vervoer uitvoeren. Tekstueel: het woord mark(t)verordening moet worden aangepast.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>M.b.t. art. 2.8. art. 1 onder c:</b> dit lid wordt aangepast naar “zwaarste inbreuken”, in Vo. 1071/2009 art. 6 lid 1 3<sup>e</sup> alinea wordt gesproken over “ernstige inbreuken”. Vanwaar deze afwijking en kan deze als gelijke worden gelezen, dit graag onderbouwen in de Memorie van toelichting. Tevens is onduidelijk wat bedoeld wordt met zwaarste en ernstige inbreuken. Zijn dit de MSI’s of ook de VSI’s?</li> <li>• <b>M.b.t. nieuw art. 2.14:</b> - In de opsomming van overtredingen worden gemist het gecombineerd vervoer en art. 2.3 lid 1, 3, 5 en 6 (CEMT). Onduidelijk is of het gecombineerd vervoer met gebruikmaking van de uitzonderingsbepaling uit art. 2.2 lid 8 valt onder de definitie van cabotagevervoer of gecombineerd vervoer met de voorwaarden behorend bij cabotagevervoer. Hierin zit tevens een verbinding met artikel 2.8 juncto Vo 1071 art 6 onder b. Wanneer een onherroepelijke veroordeling is vastgesteld m.b.t. cabotage etc. etc. Hierbij is dus van belang of de ritten uitgevoerd als gecombineerd vervoer onder art. 2.2 lid 8 gezien dienen te worden als cabotagevervoer. Dit moet verduidelijkt worden hetzij in de wetstekst hetzij in de</li> </ul>
--	--

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

	<p>memorie van toelichting. Hierbij nogmaals de opmerking m.b.t. het verschil in woordgebruik afzender en verzender (art 1.1 definitie en art 2.14)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>M.b.t. artikelen met directe werking: <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Art. 1 punt 3 art. 5 lid 1 onder b;</b> return home (terugkeren naar de lidstaat of exploitatievestiging in de lidstaat). Zonder de verplichting van smart-tachograaf is dit onderwerp niet te toetsen. Vanaf 2025 hebben alle voertuigen een smart-tachograaf (uitzondering voor voertuigen 2,5ton tot 3,5ton, deze per juli 2026).</li> <li><b>Art. 2 punt 6 (Artikel 10 bis) lid 3;</b> 2 maal per jaar afgestemde controles uitvoeren. Onduidelijk is wie dit coördineert. Ook is onduidelijk of alle landen deze controles moeten uitvoeren. Er staat namelijk minimaal 2 landen. Tevens is onduidelijk hoe dit kwantitatief moet worden uitgevoerd. Met hoeveel inspecteurs, aantal uren of controles, locatie en tijdstip.</li> <li><b>Art. 2 punt 9 art. 17 lid 3;</b> Voor 21 aug 2022 moet een handhavingsstrategie worden opgesteld. Eerst moeten de kwalitatieve- en kwantitatieve voorwaarden duidelijk zijn om dit op te kunnen stellen.</li> </ul> </li> </ul>
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Nee.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Nee.
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Ja.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381



### 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?	Onduidelijk voor art 2.2 lid 8.
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Niet voor wat betreft art. 2.2 lid 8. Dit dient uitgewerkt te worden in de Regeling wegvervoer goederen.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de normadressaat vast te stellen?	Onduidelijk voor 2.2 lid 8.
5. Zijn de lasten voor de normadressaat duidelijk?	Idem.
6. Zijn er ontwijkmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Ja. De normadressaat mag geen onvoorwaardelijke veroordeling hebben m.b.t cabotage vervoer (art. 2.8). Wanneer gebruik wordt gemaakt van de uitzonderingsbepaling van art. 2.2 lid 8 is onduidelijk of dit onder cabotage vervoer valt of gecombineerd vervoer. Bij een onherroepelijke veroordeling voor gecombineerd vervoer zal dit geen nadelige gevolgen hebben voor de eisen van betrouwbaarheid.

### 1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja.
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Zie voorgaande opmerkingen
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	Dit is nog onduidelijk, zie voorgaande opmerkingen.
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het <a href="#">Interventiekader</a> ) om te kunnen handhaven?	Ja.
5. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja.

<b>Conclusie handhaafbaarheid:</b>	De voorgestelde wettekst kan met betrekking tot het goederenvervoer met een aantal kleine aanpassing en toelichtingen aangenomen worden. Het
------------------------------------	--

	is belangrijk de benodigde wijziging van de Regeling wegvervoer goederen gelijktijdig door te voeren. Toetsing van deze wijziging zal het gehele traject kunnen vertragen.
--	--

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

## 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?	De ILT zal met de branche moeten gaan communiceren over de wijzigingen. In Nederland wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de cabotage regels en / of gecombineerd vervoer regels. Dit in combinatie met het toevoegen van een strafbaarstelling voor opdrachtgevers/expediteurs maakt extra inspanning noodzakelijk.
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.	De extra verplichtingen op de naleving waarva toezicht moet worden gehouden (return home, opdrachtgeverschap) zullen naar verwachting extra capaciteit van de ILT vergen.  <b>Opdrachtgeverschap</b> Met een huidige planning van ongeveer 750 administratiecontroles waarop deze regelgeving toegepast moet worden, kan de inschatting worden gemaakt dat dit in ongeveer 1/3 zal leiden tot een daadwerkelijke uitwerking. Bij 250 administratiecontroles zal dus een nader onderzoek nodig zijn bij een opdrachtgever, tussenpersoon of bij beiden. Uitgaande van 16 uur per inspectie (opstart, onderzoek en rapportage) brengt dit een <b>extra belasting van 4000 uur</b> mee. Indien geen extra capaciteit beschikbaar komt, zal dit ten koste gaan van overige inspecties, waaronder de (Europees verplichte) controle van het de naleving van de rij- en rusttijden.  <b>Return home</b>



	<p>Bij objectinspecties van vervoerders uit andere lidstaten m.b.t. de return home regels zal dit een extra administratieve last worden. Bij constatering van overtreding van de regels moet een rapportage opgemaakt worden t.b.v. inspectiedienst in land van vestiging. Bij constatering bij een NL vervoerder moet een rapportage opgemaakt worden aan de NIWO.</p> <p>Organisatorisch zal geen aanpassing nodig zijn.</p> <p>Door de toezichtmethodiek aan te passen naar ketengericht zal dit op de langtermijn mogelijk een verlichting van capaciteit tot gevolg kunnen hebben. Dit is echter nog zeer onzeker onder andere door de te verwachten gerechtelijke uitspraken. In de afgelopen jaren is door diverse uitspraken de bewijslast aanzienlijk toegenomen. Dit heeft een negatief effect op de doorlooptijd en dus productie.</p>
<p>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 aanloopp Problemen te ondervangen ?</p>	<p>Kwalitatief geen aanpassingen, kwantitatief. – zie onder 2.2.</p>
<p>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 ?</p>	<p>Nee.</p>
	<p>Werkinstructies dienen te worden aangevuld met nieuwe onderwerpen.</p>

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381



		Tevens zal het bestaande registratiesysteem (Holmes) moeten worden aangepast met aanvullende vragenlijsten. Deze zaken vragen een tijdelijke impuls m.b.t. capaciteit.
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:	
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Incidenteel en structureel.
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))	Holmes dient te worden aangepast m.b.t. vraagstelling en vastlegging van overtredingen. (kosten p.m.) Tevens dient het webformulier meldingen goederenvervoer aangepast te worden. Ook zal op de website informatie moeten worden geplaatst m.b.t. de voorgenomen aanpassingen.
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	Van toepassing, bedrag onbekend.
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:	
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?	Nederland wil gebruik gaan maken van de mogelijkheid om gecombineerd vervoer onder de cabotageregels te laten vallen. Hierover moet iedere 5 jaar gerapporteerd worden aan de EU. Welke informatie hiervoor nodig is

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

		moet nog duidelijk worden. Of de informatiesystemen voldoen is nog onduidelijk.
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?	Ja, DGMO moet aangeven welke gegevens nodig zijn voor de EU rapportages (handhavingsstrategie en rapportage gecombineerd vervoer).
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	Er is intensief contact tussen ILT, NIWO en ISZW. Gegevensuitwisseling door OTS is thans laagdrempelig (digitaal en papier).
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 <a href="#">Mandaatbesluit</a> , 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	Geen.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381



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 milieuaspecten.	Nee.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

<b>Conclusie uitvoerbaarheid:</b>	Over het algemeen is de nieuwe regelgeving uitvoerbaar.
-----------------------------------	---

### 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)?	N.v.t.
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	N.v.t.



derdengegevens)?	
------------------	--

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

<b>Conclusie fraudebestendigheid:</b>	Geen opmerkingen met betrekking tot de fraudebestendigheid
---------------------------------------	--

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

## Bijlage 2: HUF-toets Wet personenvervoer (versie 1-7-2020)

### 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	Aanpassing van de Wet personenvervoer 2000
Beoordelaar(s)	Kernvakgroep PV
Korte samenvatting regelgeving	<p>De Wet personenvervoer 2000 wordt conform het wetsvoorstel als volgt gewijzigd:</p> <p><b>Artikel II, onderdeel A (artikel 4, vijfde lid)</b> Het woord 'vestiging' wordt ingevoegd, waardoor de vestigingseisen die lidstaten mogen stellen conform artikel 5, tweede lid, van Verordening 1071/2009, in lagere regelgeving kunnen worden opgenomen.</p> <p><b>Artikel II, onderdeel B (artikel 4b, tweede lid)</b> Wordt expliciet toegevoegd dat indien een vervoersmanager vanwege het verlies van de betrouwbaarheidsstatus ongeschikt wordt verklaard, er een rehabilitatietermijn wordt vastgesteld van twee jaar na de ongeschiktverklaring.</p> <p><b>Artikel II, onderdeel C (artikel 5)</b> Speelt allereerst in op gewijzigde terminologie in Verordening 1071/2009. De aanduiding 'wegens zeer ernstige inbreuk op communautaire wetgeving' wordt vervangen door 'wegens schending van een van de zwaarste inbreuken op de regels van de Unie'.</p> <p>Daarnaast hoeven zware inbreuken op de regels van Unie in artikel 5, eerste en tweede lid, onderdeel d, niet meer bij ministeriële regeling te worden vastgesteld. In plaats daarvan wordt verwezen naar regels die krachtens Verordening 1071/2009 zijn vastgesteld. Hiermee wordt bedoeld op Verordening (EU) 2016/403, een uitvoeringsverordening van de Europese Commissie.</p>

	<p>Aan artikel 5, eerste lid wordt ten slotte een onderdeel toegevoegd, waardoor ook de feitelijk leidinggevende van een onderneming ook een Verklaring omtrent Gedrag (VOG NP) dienen dient aan te vragen als onderdeel van de eis van betrouwbaarheid van de vervoerder.</p> <p style="text-align: right;"> <small>Omgeving en Dienstverlening Netwerken transport</small>  <b>Datum</b>  3 augustus 2021   <b>Ons kenmerk</b>  ILT-2021/48381 </p> <p><b>Artikel II, onderdeel D (artikel 5a)</b>  Met deze wijziging wordt een omissie hersteld. Op dit moment geldt de in artikel 5a genoemde hardheidsclausule niet indien een vervoerder niet voldoet aan artikel 5, eerste lid, onderdeel d, en tweede lid, onderdeel d. De Minister kan nu wel de hardheidsclausule toepassen voor onherroepelijke rechterlijke uitspraken, veroordelingen of sancties maar niet als er sprake is van aangewezen ernstige inbreuken op de communautaire wetgeving, conform artikel 5, eerste en tweede lid, onderdeel d. Noch uit de Verordening noch uit de onderliggende stukken is gebleken dat in het geval van een zware inbreuk op de regels van de Unie dat de Minister geen bevoegdheid zou mogen hebben om een besluit te nemen met inachtneming van de omstandigheden van het geval. Door dit wetsvoorstel wordt het wel mogelijk om op die manier een besluit te nemen.</p> <p><b>Artikel II, onderdeel E (artikel 5b, tweede lid)</b>  Hieruit volgt dat er slechts rehabilitatie van de vervoersmanager kan plaatsvinden nadat de rehabilitatietermijn is verstreken en nadat de vervoersmanager opnieuw het examen, bedoeld in Verordening 1071/2009 met succes heeft afgelegd.</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

<p>1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?</p>	<p>Op bepaalde onderdelen is verduidelijking gewenst. Zie hieronder.</p> <p><b>Artikel II, onderdeel A (artikel 4, vijfde lid):</b>  Ja.</p> <p><b>Artikel II, onderdeel B (artikel 4b, tweede lid):</b>  Ja.</p> <p><b>Artikel II, onderdeel C (artikel 5):</b>  Ja.</p>
---	---



	<p><b>Krachtens vastgestelde regels ipv min. regeling:</b> Ja.</p> <p><b>VOG feitelijke leidinggevende:</b> Voorstel tekstwijziging: "de overlegging door de feitelijk leidinggevende van een niet ouder dan twee maanden zijnde met het oog op de uitoefening van de functie van feitelijk leidinggevende van een wegvervoerder verleende verklaring omtrent het gedrag."</p> <p>"de overlegging door de feitelijk leidinggevende van een niet ouder dan twee maanden zijnde verleende verklaring omtrent gedrag met het oog op de uitoefening van de functie van feitelijk leidinggevende van een wegvervoerder."</p> <p><b>Artikel II, onderdeel D (artikel 5a):</b> Ja.</p> <p><b>Artikel II, onderdeel E (artikel 5b, tweede lid):</b> Onder 2b staat: nadat opnieuw het examen, bedoeld in artikel 8, eerste lid, van verordening 1071/2009, met succes is afgelegd.</p> <p>Dit wijkt ten eerste af van hetgeen gesteld is in Vo. 2020/1055: Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd: a) aan lid 1 wordt de volgende alinea toegevoegd: <i>"De bevoegde autoriteit rehabiliteert de vervoersmanager niet eerder dan één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus en in ieder geval niet voordat de vervoersmanager heeft aangetoond een passende opleiding te hebben gevolgd voor een periode van drie maanden, dan wel met succes een examen over de in deel I van bijlage I bij deze verordening vermelde onderwerpen heeft afgelegd."</i></p> <p>In deze wijziging wordt ook de mogelijkheid gegeven tot het volgen van een passende opleiding voor een periode van drie maanden, DAN WEL met succes een examen (...) heeft afgelegd.</p>
--	---

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381



	<p>In de onderhavige aanpassing op dit punt van de Wp2000 wordt de mogelijkheid van een opleiding van drie maanden volgen niet opgenomen in de wijziging. Hierdoor blijft uitsluitend de optie van het succesvol afleggen van een examen mogelijk.</p> <p>Het lijkt dat de wijzigingstekst in Vo. 2020/1055 voor artikel 14 het anders voor ogen had.</p> <p>Vraag: moet dit alsnog in de wijziging van artikel 2b WP2000 personenvervoer worden gecorrigeerd?</p> <p>Tevens wijkt dit af van de beleidsregel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Beleidsregel evenredigheidstoets en sanctionering bij verlies betrouwbaarheid busvervoer.</b></li> <li>• <b>Artikel 13 lid 1</b></li> <li>• 1. Bij het verlies van betrouwbaarheid kan Onze Minister de vervoersmanager voor de duur van twee jaar ongeschikt verklaren.</li> <li>• 2. De vervoersmanager die ongeschikt is verklaard, is niet eerder gerehabiliteerd dan na de in het eerste lid genoemde termijn.</li> <li>• 3. De vervoerder die niet is gerehabiliteerd als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voldoet niet aan de eisen van betrouwbaarheid.</li> <li>• 4. Het vakdiploma van de ongeschikt verklaarde vervoersmanager is niet geldig in de lidstaten van de Europese Unie, zolang de vervoersmanager niet conform het hiervoor genoemde lid is gerehabiliteerd.</li> <li>•</li> <li>• Hierin wordt <b>niet</b> genoemd dat de vervoersmanager opnieuw het examen met succes moet afleggen.</li> </ul>
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	Op dit moment is nog niet duidelijk waar de

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	besluitvorming (incl. besluit schorsing en intrekking communautaire vergunning en ongeschiktverklaring vervoersmanager) wordt belegd.
---------------------------------------	---

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

### 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, er blijven altijd mogelijkheden tot vervalsing van de te overleggen documenten en mogelijkheid tot omzeilen van de wetgeving.

### 1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Afwijking artikel 2b t.o.v. beleidsregel en hetgeen in de wijzigingstekst artikel 14 in Vo. 2020/1055 staat vermeld, zie hierboven.
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 <a href="#">Interventiekader</a> ) om te kunnen handhaven?	Ja
5. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja

<b>Conclusie handhaafbaarheid:</b>	Over het algemeen is de regelgeving handhaafbaar. Doordat artikel 2b afwijkt van de beleidsregel en van artikel 14 Vo 202/1055, worden op dat
------------------------------------	---



	onderdeel problemen voorzien ten aanzien van de handhaafbaarheid.
--	---

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

## 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.

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

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?	Website van ILT/busvervoer. Klantcontactcentrum. Via overleggen met brancheorganisaties. Ook informatievoorziening via Kiwa Register
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?	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	Geen extra financiële lasten voorzien op dit moment.



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:		
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Niet voorzien
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	NVT
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer))	NVT
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	NVT
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	NVT
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?	Nee
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Mogelijk nadere afspraken met Kiwa nodig.
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	
i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	i. Nee
ii	Als de normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de	ii. Nee

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

		handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	iii. Ja
	iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	iv. Ja
	iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	v. Nee
	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 <a href="#">Mandaatbesluit</a> , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?			Nee
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 ?			NVT
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 ?			NVT
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

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381



<b>Conclusie uitvoerbaarheid:</b>	Over het algemeen is de nieuwe regelgeving uitvoerbaar.
-----------------------------------	---

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

### 3. Fraudebestendigheid

**Datum**  
3 augustus 2021

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.	NVT
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)?	De maatregelen op zichzelf zijn afdoende, maar de ILT moet de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheid nog bepalen

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

<b>Conclusie fraudebestendigheid:</b>	Over het algemeen is de nieuwe regelgeving voldoende fraudebestendig.
---------------------------------------	---

#### Opmerkingen:

Het valt vanuit de handhavingspraktijk op dat in de Wet wegvervoer goederen de NIWO als uitvoeringsorganisatie in de wet is genoemd en daarin bepaalde uitvoering geeft aan het ongeschikt verklaren van de vervoersmanager en de eventuele rehabilitatie. In de Wp2000 is dit niet op een zelfde wijze geregeld voor Kiwa Register. Indien Kiwa Register hier wel verantwoordelijk voor is, dan verdient het aanbeveling om ten aanzien van de uitvoering volledige aansluiting te zoeken bij hoe de NIWO dit heeft ingericht. Er is immers op basis van de Verordening geen onderscheid te maken tussen een vervoersmanager in het busvervoer of in het goederenvervoer (m.a.w. al worden het twee instanties, de beoordelingen moeten aan elkaar gelijk zijn).

In de Memorie van Toelichting staat onder het kopje 'Betrouwbaarheidseis':  
'...In Nederland zal hieraan uitvoering worden gegeven door in de Wet wegvervoer goederen (Wwg) en in de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) op te nemen dat



de vervoersmanager opnieuw het 'Getuigschrift van vakbekwaamheid voor het vervoer van **goederen** over de weg' bij het CBR zal moeten behalen alvorens gerehabiliteerd te worden. Ook wordt in de Wwg en de Wp 2000 opgenomen dat de ongeschiktheidsverklaring zal gelden voor een periode van 2 jaren. Dit gold in de praktijk al, maar dit was nog niet opgenomen in de wet. Nederland stelt hiermee een strengere eis dan de minimale verplichte periode van 1 jaar op grond van Verordening 2020/1055.'

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

Voor de Wp 2000 moet dat 'personen' zijn.

### **Bijlage 3: HUF-toets / impactanalyse op Verordening 2020/1055 t.a.v. bus.**

NB. Verordening 2020/1055 leidt tot aanpassing van Verordening 1071, 1072 en 1024.

1072 is alleen goederenvervoer.

1073 wijzigt niet.

#### **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?	Ja, er blijven altijd mogelijkheden tot vervalsing van de te overleggen documenten en mogelijkheid tot omzeilen van de wetgeving.

#### **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 <a href="#">Interventiekader</a> ) om te kunnen	Ja. Maar de strafrechtelijke handhavingsnormen zijn ten opzichte van het gewicht dat de EU stelt aan zware inbreuken mogelijk laag

handhaven?	gekwalificeerd (namelijk strafrechtelijke overtreding i.p.v. misdrijf).
5. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

<b>Conclusie handhaafbaarheid:</b>	Handhaafbaar, zie echter ook de opmerkingen bij: uitvoerbaarheid
------------------------------------	--

## 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?	Website van ILT/busvervoer. KCC. Via overleggen met brancheorganisaties. Ook informatievoorziening via Kiwa Register
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.	Ja, extra capaciteit is nodig.
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?	Ja, er zijn diverse wijzigingen met gevolgen voor de capaciteit: 1) Voor de controle op buitenlandse voertuigen is een uitbreiding met 25 % van de huidige bezetting noodzakelijk. Dat komt neer op structureel 4 fte. 2) De extra controles op cabotage neemt de ILT op in het vaste controleprogramma. De ILT vraagt hiervoor geen extra capaciteit. 3) 1x per 8 weken dient een voertuig terug te keren naar de eigen vestiging. De controle hiervan neemt de ILT op in het reguliere programma en vraagt hiervoor geen extra capaciteit. 4) De uitbreiding van de ERRU-overtredingen vergt een uitbreiding van 10 % van de controles. Dit komt



		neer op 0,2 fte. De ILT neemt dit op in het reguliere programma.
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 ?		Ja. In verband met o.a. nieuwe rapportage frequentie richting de EU en betrouwbaarheidsonderzoeken zal de huidige procesinrichting moeten worden aangepast t.g.v. de wijzigingen (Vo. 2020/1055) van Verordening 1071/2009. Met name op het gebied van: <ul style="list-style-type: none"> <li>- werkinstructies</li> <li>- KMS</li> <li>- Sanctieregister (Chiara)</li> </ul>
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.
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Zie bij capaciteit
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)	
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:		N.V.T.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381



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 ?	N.V.T.
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?	Informatievoorziening ILT en Kiwa-register
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	i.  ii. Gegevensuitwisseling moet nog worden gestructureerd.
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 <a href="#">Mandaatbesluit</a> , 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,	Inkijkfunctie of andere vastlegging van het aantal voertuigen en werknemers t.g.v. aanpassing artikel 16 Vo. 1071.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

transportmiddelen.	
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 milieuaspecten.	N.V.T.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381

<b>Conclusie uitvoerbaarheid:</b> Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	Er zijn diverse wijzigingen met gevolgen voor de capaciteit: 1) Voor de controle op buitenlandse voertuigen is een uitbreiding met 25 % van de huidige bezetting noodzakelijk. Dat komt neer op structureel 4 fte. 2) De extra controles op cabotage neemt de ILT op in het vaste controleprogramma. De ILT vraagt hiervoor geen extra capaciteit. 3) 1x per 8 weken dient een voertuig terug te keren naar de eigen vestiging. De controle hiervan neemt de ILT op in het reguliere programma en vraagt hiervoor geen extra capaciteit. 4) De uitbreiding van de ERRU-overtredingen vergt een uitbreiding van 10 % van de controles. Dit komt neer op structureel 0,2 fte. De ILT neemt dit op in het reguliere programma.
---	---

### 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)?	De strafrechtelijke handhavingsnormen zijn ten opzichte van het gewicht dat de EU stelt aan zware inbreuken mogelijk te laag gekwalificeerd (namelijk strafrechtelijke overtreding i.p.v. misdrijf).
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)?	De maatregelen op zich zijn afdoende.
<b>Conclusie fraudebestendigheid:</b>	De maatregelen op zich zijn afdoende.

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport

**Datum**  
3 augustus 2021

**Ons kenmerk**  
ILT-2021/48381