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 (bestuursrechtelijk en/of strafrechtelijk) 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	Ontwerpwijziging Regeling milieu-informatie Luchthaven Schiphol (RMI)
Beoordelaar(s)	Team Luchtkwaliteit en Emissies Transport
Deadline	12 januari 2026
Extra info	De ILT Luchtvaartautoriteit heeft in het najaar van 2025 een HUF-toets uitgevoerd op het ontwerp Luchthavenverkeerbesluit (LVB). De onderhavige HUF-toets betreft een toets op de RMI.
Korte samenvatting regelgeving	In de RMI staan de registratieverplichtingen, de berekeningsregels en de rapportageverplichtingen die in acht moeten worden genomen bij het vaststellen van de milieuprestaties op het gebied van geluid, emissies en externe veiligheid. De handhaafbaarheid van het LVB is afhankelijk van de naleving van de RMI, aangezien alleen gegevens die aan de RMI voldoen als betrouwbare bron voor toezicht kunnen dienen.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	Afdelingshoofd Toezicht Milieu
Is er voor de HUF toets contact geweest met beleid over de inhoud van deze regelgeving?	Ja

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) en opsporingsambtenaren. Deze laatste zijn de AOA's van de Bijzondere Opsporingsdiensten (zoals de ILT-IOD) en de BOA's van ILT Inspectie.

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft een HUF toets uitgevoerd op de ontwerpwijziging van de RMI versie MR 191225. Wanneer een nieuwere versie van de ontwerp RMI beschikbaar komt, kan het voorkomen dat bepaalde aspecten zodanig zijn aangepast dat het huidige oordeel niet langer volledig van toepassing is. Daarom is het belangrijk dat de ILT-Luchtvaartautoriteit de mogelijkheid krijgt om bij aanzienlijke wijzigingen opnieuw een HUF

	toets uit te voeren. Dit alles in verband met het waarborgen van een adequate uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van het eindresultaat. Bij de wijzigingsvoorstellen voor de artikelen 2.3 t/m 2.7 zijn de verwijzingen naar de relevante artikelen in het LVB geschrapt. Dat maakt het toepassingsbereik m.b.t. het LVB breder. Dit geeft naar verwachting geen afbreukrisico t.a.v. de handhaafbaarheid. Bijlage II, bijlage 2 onder A Met de voorgenomen uitbreiding van het LVB met artikelen over groot en regulier baanonderhoud dient de rapportageplicht ook te worden uitgebreid met: - dagen datums tijdstippen, banen en rijbanen waarop artikel 3.1.5a van het LVB van toepassing was. - welke categorie onderhoud van toepassing was (groot onderhoud, regulier onderhoud en onderhoud "voor eigen rekening") Zonder deze uitbreiding is het toezicht op artikel 3.1.5a van het LVB niet uitvoerbaar waardoor ook de handhaafbaarheid wegvalt. Tijdvakken en termijnen mogen worden gelijkgetrokken met de maandelijkse tijdvakken zoals ook in bijlage 1 genoemd en twee weken na afloop van het tijdvak rapporteren. Tevens §2.6.5 van bijlage 8 hierop aanpassen. Bijlage I, Bijlage1 en Bijlage II Bijlage 2 onder A en B Het toezicht op het baanonderhoud wordt complexer en daarom moet de rapportageplicht over baanonderhoud aan de ILT worden uitgebreid. Toevoegen aan zowel Bijlage 1 als Bijlage 2 onderdeel A en B: en overzicht van de dagen, datums en tijdstippen waarop van de verleende vrijstellingen in een 'Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol' gebruik is gemaakt, uitgesplitst naar baangebruik, routegebruik en preferentieel baangebruik. Volledige, concrete en overzichtelijke informatie verhogen de uitvoerbaarheid van het toezicht op het rechtmatig gebruik van de vrijstellingen die bij baanonderhoud worden toegekend (hetzij door artikel 3.1.5a van het LVB, hetzij door een Tijdelijke Regeling). Onvolledige informatie, versnipperde informatie of onduidelijke informatie doen afbreuk aan de handhaafbaarheid van het hierboven genoemde artikel/de genoemde tijdelijke regeling. Tijdvakken en termijnen mogen worden gelijkgetrokken met de maandelijkse tijdvakken zoals ook in bijlage 1 genoemd en twee weken na afloop van het tijdvak rapporteren. Tevens §2.6.5 van bijlage 8 hierop aanpassen.

	Paragraaf 4.2.6 onder f, derde bolletje: in deze bepaling wordt de te gebruiken windsnelheid in de Controlled Traffic Region (CTR) en in de Terminal Maneuvering Area (TMA) gekoppeld aan §3.4.1 onder g. Dit artikel verwijst voor de windsnelheid weer door naar §2.6.3. Op grond van deze laatstgenoemde paragraaf moeten alleen de windsnelheden op de baan en de baankoppen geregistreerd worden. Windsnelheden geregistreerd op de baan en baankoppen zijn niet representatief voor de windsnelheden in de CTR en TMA. Graag een bron benoemen die representatief is voor de windsnelheid in de CTR en TMA en opnemen op de meest passende plaats in de bepalingen. De meest passende plek is afhankelijk van de eerdergenoemde verwijzingen.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Nee, niet allemaal. Bijlage VI, bijlage 8, §1: een definitie van 'taxiën' ontbreekt. Gaarne toevoegen. In dezelfde definitielijst graag de definitie van GPU aanpassen. Ground Power Unit (GPU): mobiele voorziening voor de stroomvoorziening van vliegtuigen op de luchthaven die elektrisch wordt aangedreven of wordt aangedreven met niet-fossiele brandstoffen. In dezelfde definitielijst graag de definitie van PCA aanpassen. Preconditioned Air (PCA): elektrisch aangedreven voorziening op de luchthaven voor de klimaatbeheersing aan boord van het vliegtuig op het platform. Artikel II Bijlage 8 kent geen Annex I t/m V. Wel annex 8A t/m 8C (8C1 t/m 8C3), 8D (8D1 t/m 8D4), 8E (8E1 t/m 8E2). De definitie van handelsverkeer is aangepast en is hierdoor niet meer consistent met het vigerende LVB, met het wijzigingsvoorstel LVB (m.b.t. maximum aantal GA verkeer) en met andere wet- en regelgeving waarin handelsverkeer gedefinieerd is (bv. LHB RTHA, LHB GAE, slotwetgeving enz.) Met zoveel verschillende soorten definities van handelsverkeer zijn alle artikelen waarin handelsverkeer een rol speelt (bv. maximum aantallen nachtvluchten, totaal aantal vluchten, vluchten GA verkeer enz.) niet handhaafbaar. Een aantal hiervan zijn belangrijke artikelen in het LVB. Verder worden voor het eerst nieuwe definities van airborne-return, ferryvlucht en humanitaire vluchten opgenomen. Voor de ILT-Luchtvaartautoriteit is het momenteel niet duidelijk of alle nieuwe vluchttypes onder de definitie van handelsverkeer vallen. Over deze definitie dient geen onzekerheid te bestaan. Zoals de definities momenteel in het pakket zijn geformuleerd bestaat deze onzekerheid wel, wat de handhaafbaarheid kan beïnvloeden. Hierdoor zijn de paragrafen van

	bijlage 8: §4.5.1 t/m §4.5.4, en in verband hiermee de artikelen 4.2.3a en 4.2.3d (maximumaantal General Aviation (GA) verkeer) van het LVB alleen handhaafbaar als deze onduidelijkheid wordt weggenomen. In de definitielijst van bijlage 8 wordt het Geluid- en prestatieprofiel (GPP) gedefinieerd. Het ontbreekt in die definitie naar de plek of link waar de vigerende versie van de GPP's te vinden zijn. De definitie van positioneringsvlucht in bijlage 8 wijkt af van de definitie van positievlucht in artikel 1 van de ontwerp RMI. Gaarne aanpassen. De definitie van Area Navigation (RNAV) is verouderd. Dat is tegenwoordig Performance Based Navigation (PBN). Graag aanpassen. Bijlage 8 §2.2 onder c: Het genoemde document is inmiddels vernieuwd. Surveillance System Performance (ESASSP) is tegenwoordig de standaard. Graag de meest recente versie opnemen. Geldt idem voor §2.3 onder c. Beter ook om hier "de vigerende versie van…" te gebruiken. In de RMI ontbreekt een beschrijving van de berekening van de Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting (ZOG) voor het Totale Volume Geluid (TVG). Hierdoor is een correcte berekening hiervan niet uitvoerbaar voor de normadressaat en niet handhaafbaar voor de ILT-Luchtvaartautoriteit. En in verband hiermee is artikel 4.2.1 lid 4 en 4.2.2 lid 4 van het LVB ook niet handhaafbaar. Bijlage 8 §4.4.2.a berekening ZOG Onder a: het tweede streepje: de term 'maatregelen' wekken verwarring met maatregelen die zijn opgelegd door de IG overeenkomstig artikel 8.22 van de Wet luchtvaart. Graag deze term veranderen in 'beheersmaatregelen' of 'stuurmaatregelen'. Onder c: hier wordt een toe te passen bandbreedte op de ZOG geïntroduceerd. Deze is niet nader omschreven en afgebakend. In het streepje eronder wordt bepaald dat er 'rekening wordt gehouden met…enz.' Ook dit 'rekening houden met' is niet afgebakend of nader gedefinieerd. Hierdoor is het toezicht op de correcte berekening van de ZOG niet uitvoerbaar en hierdoor is artikel 4.2.1 lid 4 en artikel 4.2.2 lid 4 van het LVB niet handhaafbaar. Dit geldt tevens voor Bijlage 8 §4.4.3.a. In de Nota van Toelichting (NvT) bij bijlage 8 (pag. 106) doet de term appendices haar intrede. In het artikel waar deze toelichting op slaat en in de rest van de RMI komt deze term niet voor. Graag toelichten en indien de term

	wordt behouden een link naar de meest vigerende versie van de appendices bijvoegen. Alle beschrijvingen in Annex 8B van Bijlage 8 die gaan over het toetsen aan luchtverkeerwegen zijn gebaseerd op het achterhaalde standpunt dat een toestel binnen één van de luchtverkeerswegen moet blijven. Inmiddels is dat aangescherpt en moet een vlucht uitsluitend binnen de toegekende luchtverkeerweg blijven. Dit betreft artikel 3.1.1, eerste lid en 3.1.2, eerste lid van het LVB. In de HUF toets op het LVB is dit ook in de checklist opgenomen. Voor het correct vaststellen van afwijkende vluchten is het noodzakelijk dat de norm in het LVB en de vaststellingswijze op dezelfde manier plaatsvinden en aangepast zijn aan de actuele werkwijze hierover. Een ongewijzigde voortzetting hiervan leidt tot een grote verruiming van de bewegingsruimte voor LVNL en gezagvoerders. Dit onderwerp heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit al eerder onder de aandacht gebracht van DGLM. In de huidige ontwerp RMI en door het niet volledig beoordelen van Annex 8B is dit nog niet volledig gerealiseerd. De definitie in Annex 8D1 van Controlled Traffic Region wijkt af van de gangbare definitie van CTR. Graag één definitie hanteren of verwijderen, immers in heel Annex 8D1 speelt Controlled Traffic Region/CTR geen rol van betekenis. In bijlage 8 wordt voor het bepalen van de in gebruik zijnde baancombinatie (§3.4.1.1.) het tijdstip van de vlucht uit §3.1 onder e betrokken. Via de bepalingen in §3.1 onder e en §2.1 komt dit neer op de ‘Actual Time of Arrival’ voor een nadering en de ‘Actual Time of Departure’ voor een vertrek, niet op ‘baantijd’ zoals in het §3.4.1.1 onder a staat beschreven. Deze beide begrippen zijn niet gedefinieerd in de begrippenlijst van bijlage 8. Daarentegen is ‘baantijd’ wel opgenomen in de begrippenlijst van bijlage 8. Graag deze onduidelijkheid wegnemen door definities van Actual Time of Arrival en Actual Time of Departure in de begrippenlijst op te nemen. En hierbij met name ingaan op het gedeelte ‘actual time’ van beide begrippen. Is dat het moment dat de wielen de grond raken? Wielen los van de grond? Bij voorkeur aansluiten bij de wijze waarop de radar een start of landing registreert (waarschijnlijk ‘wielen op de grond’ en ‘wielen los van de grond’). Daarnaast eventuele verwarring met het begrip ‘baantijd’ mitigeren. Tenslotte is ‘baantijd’ als genoemd in §3.4.1.1 onder a terug te herleiden naar §3.1 onder k en dus niet naar §3.1 onder e. Graag tot een consistent geheel corrigeren.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Artikel 2.8 lid 1 is niet handhaafbaar omdat niet is afgebakend wat wordt bedoeld met ‘spannen zich naar redelijkheid in’. Beter is om

	lid 1 als volgt te verwoorden: 'Op verzoek van de Inspecteur-Generaal (IG) verstrekken de exploitant en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aan de IG aanvullende gegevens, gebaseerd op aanvullende bewerkingen van geregistreerde gegevens als bedoeld in de artikelen 2.1 tot en met 2.7.' Het beoordelen van de 'redelijkheid' behoort tot de discretionaire bevoegdheden van de ILT-Luchtvaartautoriteit en kan niet als 'recht' aan de ondertoezichtstaanden worden toebedeeld. Zeker als de 'redelijkheid' ook niet is afgebakend zoals eerder genoemd. De vertaling van de nieuwe onderwerpen zoals maximumaantal GA verkeer, zich ontwikkelende geluidbelasting, enz,. zijn in de ontwerp RMI bijlagen over de rapportageverplichtingen aan de ILT-Luchtvaartautoriteit over het algemeen goed verwoord. Er ontbreekt nog één onderwerp waarover de sector moet rapporteren. Dit is relevant voor de uitvoering van het toezicht en de handhaafbaarheid van de regels voor het preferentieel baangebruik: de datum waarop gestart wordt met het afwijken van het preferentieel baangebruik (teneinde te sturen op naleving van de grenswaarden) en de datum waarop het afwijken van het preferentieel baangebruik wordt beëindigd (omdat de naleving van grenswaarden weer geborgd is). Naast het verstrekken van een beheersplan bij een dreigende overschrijding is het feitelijke moment waarop wordt afgeweken van het preferentieel baangebruik belangrijk om te registreren en te rapporteren aan de ILT-Luchtvaartautoriteit. Dit in verband met de handhaafbaarheid van artikel 3.1.6 lid 2 van het LVB. Dit moet dus nog in een bijlage bij de RMI worden ondergebracht. Een aantal onderwerpen uit het document *"interpretatie-issues"* is nog niet verankerd in de Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld in bijlage 4 en 5 van deze ontwerp-RMI. Het opnemen van deze onderwerpen zou de handhaafbaarheid versterken en zorgen voor meer duidelijkheid over de toe te passen normen en de vaststelling van het aantal afwijkingen Bijlage V i.v.m. bijlage 7 lid 5. De opgenomen uitbreiding is een verbetering. Onderdeel b bij dit lid 5 kan concreter en duidelijker. Graag veranderen in de volgende tekst: "De exploitant en LVNL: a … b maken voor de bewerkingen en berekeningen gebruik van methoden en (software)systemen die, door middel van een onafhankelijk uitgevoerde verificatie, aantoonbaar voldoen aan deze Regeling. Op dit moment is de hierboven genoemde verificatie niet uitgevoerd. Dit betekent dat van alle gebruikte systemen bij Schiphol en LVNL

	niet bekend is of zij aan de RMI voldoen. Zodoende zijn hierdoor de RMI en alle hiermee verband houdende normen, regels en grenswaarden in het LVB niet handhaafbaar. Bijlage 8 §2.6.3 onder c wijkt af van §2.6.4 onder a4. Graag gelijktrekken. Bijlage I, Bijlage 1 artikel 4.2.1, vierde lid en artikel 4.2.2, vierde lid: Het tijdvak waarover over de ZOG gerapporteerd moet worden is nu 1 keer per gebruiksjaar, vier dagen na het einde van het gebruiksjaar. Hiermee is het toezicht op de ZOG niet uitvoerbaar en niet handhaafbaar. Graag het tijdvak veranderen naar maandelijks, de termijn naar 'binnen twee weken na afloop van het tijdvak' In de RMI wordt gebruik gemaakt van veel onderliggende databases, rapporten en andere documenten. Ook wordt hier veel naar verwezen. Voor de uitvoerbaarheid en de diepgang van het toezicht en voor het toezicht op het rechtmatig gebruik van informatie en bestanden uit deze onderliggende documenten is het van belang dat de toegankelijkheid ervan voor de ILT zo optimaal mogelijk geregeld is. Hiertoe is het noodzakelijk dat bij alle verwijzingen er hyperlinks naar de onderliggende documenten worden toegevoegd. In het huidige ontwerp is dat maar gedeeltelijk gedaan. Het gaat dan om hyperlinks naar alle databases en rapportages van EASA, ICAO, NLR, GPP, indelingslijsten, IPLO database, RMI database enz. Op veel plekken in de RMI wordt verwezen naar "de vigerende versie van" ICAO doc 8643. In veel gevallen wordt er uitsluitend verwezen naar ICAO doc 8643, zonder vigerende versie erbij. Op pagina 54 wordt verwezen naar ICAO doc 8643 versie 31. Graag harmoniseren en een werkende hyperlink naar de vigerende versie van dit document toevoegen. De link naar de RMI database op pagina 95 werkt niet. Er ontbreekt een rapportageplicht over het functioneren van de 400 Hz vaste walstroom installaties. Op grond van art 3.2.2 lid 1 van het LVB moeten die 'van voldoende kwaliteit' zijn. Graag toevoegen aan het lijstje te rapporteren gegevens in Bijlage 6: - de 'downtime' per 400 Hz installatie - de KPI met betrekking tot de 'downtime' van de 400 Hz installaaies - de acties die de exploitant heeft ondernomen om de downtime te laten voldoen aan de KPI. Bijlage IV, bijlage 6 bij 3.2.2 derde lid: de gebruikte tekst in de eerste kolom is onduidelijk. Graag veranderen in: "In welke gevallen langer dan de toegestane tijd als aangegeven in de Aeronautical Information

	Publication (AIP) gebruik is gemaakt van de auxiliary power unit (APU) vanwege naar het oordeel van de gezagvoerder meteorologische, technische of veiligheidsredenen. §2.7.1 van Bijlage 8 spreekt onder b van 'één of meer uitgeschakelde motoren'. Annex 8E van bijlage 8 bevat geen berekeningsopties voor taxiën met 2 of 3 uitgeschakelde motoren. Bijlage 8 Annex 8E1 onder 4.1.3 bij impl(ni)l, impl(ni)s: hier wordt de term 'n-1' gebruikt. Onduidelijk is of het gebruik van deze term doelbewust is of dat de term 'minimaal noodzakelijk aantal motoren' beter is. In hetzelfde artikel: er zijn geen berekeningen voor drie motorige vliegtuigen die twee motoren uitzetten en voor viermotorige vliegtuigen die twee of drie motoren uitzetten. D.w.z. taxiën op één motor. Tekstuele verbeteringen: Op de eerste pagina staat ILPO database, dat moet zijn IPLO database; §3.4.1.1 onder b, onder2, onder i: 'vlucht' moet zijn 'vluchten'. Idem voor ii. §4.2.2 onder c: "punt a" moet zijn "punt b". §4.2.6 onder a: Bij "§3.4.1" toevoegen de tekst "onder f." Annex 8D1 onder 7 Referenties, onder 6. Hier staat nog een PM. Graag invullen. Overige verduidelijkingen: §3.4.1.1 onder b, onder 2 onder v: Ten behoeve van de juiste definitie van de minimale lengte van een tijdscluster graag specificeren of deze minimale lengte geldt vóór of ná het afronden van de begin- en eindtijden van het tijdscluster op basis van de bepalingen in iii en iv. §3.4.1.2 onder a 'nachtpiek'. Gaarne de tijdstippen in de beschrijving aanpassen naar "23.00.00 en 05.59.59" of naar "23.00 uur tot 06.00 uur". Hiermee komt de tijdsaanduiding in lijn met de overige tijdsaanduidingen in de RMI en LVB. Tevens voorkom je hiermee dat aan de 5 minutenperiode die start om 06.00 uur nog een nachtpiek kan worden toegekend. De bepalingen in de RMI die gaan over het preferentieel baangebruik komen verschillende tijdseenheden voor. Er is sprake van de aggregatie van gegevens in 5 minutenperiodes, bij de baanregels worden 10 minutenperiodes gehanteerd. En de gebruiksprognose van Schiphol tenslotte hanteert 20 minutenperiodes. Graag de diverse bepalingen reviewen op consistentie. Is het mogelijk om bij alle bepalingen 5 minutenperiodes te hanteren?

4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Niet bij alles: Bijlage 8 §2.6.1: onbekend is wie de normadressaat is voor de registratieplicht van dit onderwerp. Graag een normadressaat benoemen. Dit geldt tevens voor Bijlage 8 §2.6.5.
5. Is strafbaarstelling (via bestuursrecht of strafrecht) in regelgeving vastgelegd?	N.v.t.
6. Is strafbaarstelling in de regeling zelf opgenomen of is er een koppeling gelegd tussen de nieuwe wetgeving met strafbaarstelling in artikel 1 of 1a van de Wet op de Economische Delicten(WED)?	Nee, niet opgenomen.
7. Voldoet de strafbaarstelling via de WED aan de toets voor een voorlopige hechtenis-feit[1]?	N.v.t.

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie (rechtspersoon/natuurlijk persoon) de norm is gericht? (Normadressaat) Is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Nee, niet bij alles. Bijlage 8 §2.6.1: onbekend is wie de normadressaat is voor de registratieplicht van dit onderwerp. Graag een normadressaat benoemen. Dit geldt tevens voor Bijlage 8 §2.6.5.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	De ontwerp RMI verandert de rapportagetermijnen voor de IG (als normadressaat) ingrijpend. Dit is vastgelegd in artikel 3.1. De termijn voor het halfjaarrapport wordt met twee maanden ingekort naar 1 juli. De termijn voor het jaarrapport wordt met vier maanden ingekort naar 1 januari. Dit is niet uitvoerbaar. Bijlage 8 §2.4: het toezicht op het rechtmatig registreren van de Maximum Take-Off Weight (MTOW) is niet uitvoerbaar omdat de ILT Luchtvaartautoriteit geen toegang heeft tot de vigerende versie van 'Jane's all the Worlds Aircraft"
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Nee, niet bij alles.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	De normadressaat beschikt over uitgebreide softwaresystemen. Voor de normadressaat is het daardoor makkelijk om overschrijding van een norm makkelijk vast te stellen.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Ja, Schiphol en LVNL zijn de eigenaren en beheerders van de hierboven genoemde softwaresystemen. In theorie is programmatuur zodanig aan te passen dat een norm kan worden ontweken. Ervaringen uit het verleden geven de ILT-Luchtvaartautoriteit niet de indruk dat de normadressaten hier gebruik van maken.
7. Biedt de eventueel opgenomen zorgplicht voldoende duidelijkheid als 'vangnet' artikel?	De gezamenlijke zorgplicht (Wet luchtvaart art 8.18) richt zich met name op de normen in het LVB, niet op de normen in de RMI.

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja, de ILT-Luchtvaartautoriteit.
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Bijlage V, Bijlage 7 eerste lid: het vastleggen in werkinstructies geldt voor alle activiteiten die in artikel 2.1 t/m 2.6 zijn beschreven. Voor de uitvoerbaarheid van het (systeem)toezicht

[1] Dit is misdrijf waarop meer dan vier jaar gevangenisstraf staat en waarvoor voorlopige hechtenis is toestaan.

	op het correcte gebruik van de APU en de voldoende kwaliteit van de 400 Hz installaties is het van groot belang dat die reikwijdte wordt uitgebreid met artikel 2.7. Graag aanpassen. In artikel 2.8 van de RMI staat het al wel goed omschreven. In Bijlage II, Bijlage 2 onder B wordt gesteld dat er maandelijks over de toepassing en de scores op de vier baanregels moet worden gerapporteerd. Dat komt overeen met alle overige milieu-informatie die moet worden gerapporteerd en is daarmee consistent. Een aantal baanregels zijn echter genormeerd op winterseizoen en zomerseizoen. Dat loopt niet evenwijdig op met het einde van een maand. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft naast de maandelijkse rapportages behoefte aan een overzicht waarop de scores gerelateerd aan zomer- en winterseizoen worden verstrekt. Graag een aanvulling opnemen.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen?	Ja en Nee De ILT-Luchtvaartautoriteit ontvangt maandelijks rapportages met de milieu-informatie. Een overschrijding van een norm uit het LVB is hier gemakkelijk mee vast te stellen. Daarentegen is de overschrijding van bepaalde RMI normen, die nageleefd moeten worden om daarmee betrouwbare milieu-informatie te produceren, zeer moeilijk vast te stellen. Een dergelijke normoverschrijding raakt de betrouwbaarheid van de milieu-informatie die gebruikt wordt om de naleving van het LVB te toetsen.
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, een Last onder Bestuursdwang (LoB) en een last onder Dwangsom (LoD). 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?	Onbekend omdat de ingangsdatum van deze RMI onbekend is.

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft op dit moment nog niet vastgesteld of wordt voldaan aan bijlage 7, lid 5, onder b, van de RMI, waarin het gebruik van gevalideerde computersystemen door sectorpartijen is voorgeschreven. Voor het toezicht op de naleving van diverse LVB-artikelen maakt de ILT-Luchtvaartautoriteit gebruik van informatie uit deze systemen. Omdat deze artikelen de belangrijkste milieubeschermingsvoorschriften bevatten, is betrouwbare milieu-informatie essentieel voor een goede handhaving. De handhaafbaarheid kan alleen worden geborgd als de validatie van de systemen, inclusief software, algoritmes en formules, zorgvuldig is

	uitgevoerd en dat aangetoond is dat de systemen voldoen aan de RMI. Artikel 3.1 is niet uitvoerbaar, tenzij de rapportagetermijnen worden aangepast naar de termijnen zoals ze in die vigerende RMI zijn opgenomen. Het LVB wordt uitgebreid met voorschriften die gaan over baanonderhoud. Die voorschriften zijn zo complex dat het voor de handhaving noodzakelijk is de rapportageplicht hierover uit te breiden met verduidelijkende informatie. In deze RMI ontbreken op dit moment de aanvullende onderwerpen die onder de rapportageplicht over baanonderhoud gaan. Zonder uitbreiding van de genoemde onderwerpen is de handhaving van de LVB voorschriften over baanonderhoud niet mogelijk. Het LVB en de RMI introduceren een aangepaste definitie van het begrip 'handelsverkeer'. Handelsverkeer is inmiddels in meerdere aanverwante wet- en regelgeving gedefinieerd, tot nu toe onder één en dezelfde definitie. Aanpassing in LVB en RMI geeft het risico dat er meerdere definities van handelsverkeer gaan bestaan. Dat is onwenselijk. Voor de ILT-Luchtvaartautoriteit zijn de LVB artikelen waar handelsverkeer een rol speelt handhaafbaar mits er geen verschillende definities van handelsverkeer bestaan. In alle wet- en regelgeving moet één definitie van handelsverkeer gebruikt worden. In de RMI ontbreekt een beschrijving van de berekening van de ZOG. voor het TVG. Zolang die niet in de RMI is opgenomen is een correcte berekening hiervan niet uitvoerbaar voor de normadressaat en niet handhaafbaar voor de ILT-Luchtvaartautoriteit. In de artikelen die het berekenen van de ZOG beschrijven wordt de mogelijkheid geboden om een bandbreedte te hanteren. Deze bandbreedte is niet begrensd. Hierdoor is het toezicht op de correcte berekening van de ZOG niet uitvoerbaar en hierdoor is artikel 4.2.1 lid 4 en artikel 4.2.2 lid 4 van het LVB niet handhaafbaar. Bijlage 8 Annex 8B, met uitzondering van één alinea, is nog niet geactualiseerd. Hierdoor zijn enkele belangrijke parameters nog niet volledig bijgewerkt, wat kan leiden tot verschillen tussen de normen in het LVB en de manier waarop de naleving daarvan wordt vastgesteld. Dit kan de handhaafbaarheid van de normen bemoeilijken. Daarnaast biedt het uitblijven van actualisatie LVNL en gezagvoerders extra bewegingsruimte, waardoor het risico bestaat dat de LVB normen hun beoogde effect op geluidsbescherming minder goed realiseren.

	Het moment in het gebruiksjaar waarop er daadwerkelijk wordt gestart met het afwijken van het preferentieel baangebruik (teneinde de grenswaarden na te leven) is geen onderdeel van de rapportageplicht aan de ILT-Luchtvaartautoriteit. Voor het toezicht en de handhaving van grenswaarden en van de regels voor het preferent baangebruik is het belangrijk deze informatie te hebben. Dit geldt tevens voor het moment dat men na het afwijken van het preferentieel baangebruik weer terugkeert naar vliegen overeenkomstig het preferentieel baangebruik (op het moment dat de naleving van de grenswaarden weer geborgd is). In de RMI ontbreekt op dit moment een rapportageplicht over het functioneren van de 400 Hz vaste walstroom installaties. Op grond van art 3.2.2 lid 1 van het LVB moeten die 'van voldoende kwaliteit' zijn. Voor de handhaving van de kwaliteit van de 400 Hz installaties is het van belang aanvullende informatie te hebben. Het ontbreken van deze informatie doet afbreuk aan de handhaafbaarheid van dit LVB artikel. Graag een aantal in de checklist genoemde onderwerpen toevoegen aan de onderwerpen waarover de exploitant moet rapporteren.

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 ?	DGLM heeft de nodige communicatie met de normadressaat gevoerd. Vanuit de ILT is aanvullende communicatie vooralsnog 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 en programma's, zowel van vergunningverlening, toezicht en opsporing.	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?	Ja, 0,6 fte uitbreiding is nodig. Het pakket wetgeving waarop de ILT-luchtvaartautoriteit toezicht houdt, wordt in omvang ongeveer verdubbeld. Dit is het gevolg van de integratie van twee handhavingsstelsels in het nieuwe LVB: enerzijds het stelsel van grenswaarden met meer handhavingspunten, en anderzijds het stelsel van baanregels gebaseerd op het NNHS. Hierdoor zijn de bijbehorende rekenregels in de RMI eveneens verdubbeld. Tevens worden in het LVB nieuwe normen geïntroduceerd met betrekking tot baanonderhoud, die complex van aard zijn. De rapportageverplichtingen in de RMI hierover zijn nog in ontwikkeling en daarmee

		nog niet optimaal, waardoor de beoordeling van het gebruik van de bepalingen over baanonderhoud meer tijd vergt. De ILT-luchtvaartautoriteit toetst de betrouwbaarheid van milieu-informatie en de naleving van de RMI door audits uit te voeren bij Schiphol en LVNL. Door de uitbreiding van het pakket rekenregels neemt de scope van de uit te voeren audits toe, terwijl de diepgang gehandhaafd moet blijven. Om toezichtsinspanningen en kwaliteit op hetzelfde niveau te handhaven, is uitbreiding van de bemensing noodzakelijk, te weten 0,5 fte voor toezicht en handhaving en 0,1 fte bij Juridische Zaken. Door de toegenomen complexiteit van de RMI is het noodzakelijk om regelmatig externe deskundigen in te huren om bij bepaalde audits de software van de sectorpartijen door te lichten en te beoordelen op naleving van de RMI. De inschatting is dat de ILT jaarlijks € 15.000,- hiervoor nodig heeft.
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 beeld zijn gebracht. Daarbij moet met name worden gedacht aan:		
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Ja. 0,6 fte en jaarlijks € 15.000,- voor de inhuur van externe deskundigen. Zie hierboven in hoofdstuk 2 onder 3.
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)	Ja, de 0,5 fte extra voor toezicht en handhaving moet worden opgeleid en worden ingewerkt. De kosten voor (audit)opleidingen voor 1 fte bedragen €17.500,- en voor uitrusting €6.000,-.
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?		Ja, dat is wettelijk vastgelegd en dat doet de ILT-Luchtvaartautoriteit ieder half jaar in de vorm van de handhavingsrapportages.
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?		Nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:		Het toezicht is bij één instantie belegd: de ILT-Luchtvaartautoriteit. Ja, via e-mail Ja, dat is vastgelegd in de RMI. Alle aanvullende gegevens worden afzonderlijk gevraagd en verstrekt. Indien noodzakelijk maakt ILT-Luchtvaartautoriteit hierbij gebruik van haar bevoegdheden die haar op grond van de Awb zijn toebedeeld. Dat is in de praktijk nog niet voorgekomen. Ja Ja Ja per e-mail.
	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)	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?			Geen gevolgen voor de huisvesting van ILT-Luchtvaartautoriteit.
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging en cybersecurity 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, de bestaande beveiligingen voldoen.

11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit?	Nee
12. Kan het toezicht effectiever worden met a) een andere interventiestrategie? b) of als vergunningverlening sterker kan worden ingezet als instrument voor gedragsverandering?	Ja, de ILT-Luchtvaartautoriteit pleit al langere tijd voor vereenvoudiging van de complexe wetgeving. Dit kan tot gevolg hebben dat het toezicht van de ILT-Luchtvaartautoriteit effectiever wordt en meer diepgang bevat. De effecten hiervan kunnen gevolgen hebben voor de gedragsveranderingen bij de normadressaat.
13. 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 ook 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.	Het geluidsdossier Schiphol heeft veel raakvlakken met de problematiek rondom 'een betrouwbare overheid'. Hoe toekomstgericht toezicht met oog voor omwonenden en milieu vorm krijgt, staat hier: Zo houdt ILT-Luchtvaartautoriteit onze luchtvaart in de gaten - ToeZine. In deze context mag er over de kwaliteit van de wetgeving, de kwaliteit van het toezicht en de benodigde capaciteit van het toezicht geen twijfel bestaan. Voldoende capaciteit, kennis en middelen bij de toezichthouder om deze toezichtstaak op een acceptabel niveau uit te voeren is dan ook zeer belangrijk.
14. Is er rekening gehouden met het eventuele inzet van strafrechtelijke instrumenten en de gegevensdeling tussen toezicht en opsporing?	Nee

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	0,6 fte (waarvan 0,1 fte bij JZ). Door de uitbreiding en integratie van handhavingsstelsels in het nieuwe LVB verdubbelt het toezichtpakket van de ILT-luchtvaarautoriteit, inclusief de bijbehorende rekenregels in de RMI. Dit vergroot de scope en complexiteit van audits, waardoor voor behoud van toezichtkwaliteit een uitbreiding van 0,6 fte noodzakelijk is. Tevens heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit ook € 23.500,- nodig om deze 0,5 fte op te leiden en uit te rusten. Zonder aanvullende ondersteuning is het toezicht op de RMI niet uitvoerbaar met hetzelfde kwaliteitsniveau en met dezelfde diepgang als het huidige toezicht. € 15.000,- op jaarbasis voor de inhuur van externe deskundigen die assisteren bij het uitvoeren van specifiek technische/softwarematige aspecten bij audits op naleving van de RMI. De ontwerp RMI verandert de rapportagetermijnen voor de IG (als normadressaat) ingrijpend. Dit is vastgelegd in artikel 3.1. De termijn voor het halfjaarrapport wordt met twee maanden ingekort naar 1 juli. De termijn voor het jaarrapport wordt met vier maanden ingekort naar 1 januari. Dit is voor de ILT-Luchtvaartautoriteit niet uitvoerbaar. In de RMI wordt gebruik gemaakt van veel onderliggende databases, rapporten en andere documenten. Ook wordt hier veel naar verwezen. Voor de uitvoerbaarheid van het toezicht is het van belang dat de

	toegankelijkheid hiervan voor de ILT zo optimaal mogelijk geregeld is. Hiertoe is het noodzakelijk dat bij alle verwijzingen er hyperlinks naar de onderliggende documenten worden toegevoegd. In het huidige ontwerp is dat maar gedeeltelijk gedaan.

3. Fraudebestendigheid

Dit richt zich op de vraag of de regelgeving bestand is tegen fraude. En voor zover dat niet het geval is, of hier maatregelen voor zijn getroffen.

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, Schiphol en indirect luchtvaartmaatschappijen en grondafhandelaren.
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.	Nee
3.a Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)? 3b. Zijn intermediairs en/of certificerende instellingen ook normadressaat in de regelgeving of hebben zij alleen een afgeleide verantwoordelijkheid voor naleving?	Nee Nee
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, intrekken of schorsing van certificering of vergunning?	Er wordt geen gebruik gemaakt van uitvoeringsorganisaties.
5. Is duidelijk welke spelers in toezicht en opsporing een handhavende rol hebben in de (internationale) keten en is er in de gegevensdeling voorzien om fraude en criminaliteit te bestrijden?	Ja
6. Is de betrouwbaarheid van de aan te leveren gegevens en bronnen voldoende om de naleving te borgen?	Nee, op dit moment nog niet. Hiertoe zullen eerst alle computerapplicaties van Schiphol gevalideerd moeten worden. In die validatie toont zij dan aan dat haar systemen voldoen aan de RMI. Na die validatie blijven er mogelijkheden voor de sectorpartijen om hun software aan te passen waardoor er ontwijking van een norm te programmeren is. De computerapplicaties zijn in bezit van de sectorpartijen en niet van de ILT-Luchtvaartautoriteit. De wettelijk verplichte interne audits en de audits die ILT-Luchtvaartautoriteit uitvoert zouden dit risico in voldoende mate moeten afdekken.

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	Er is een mogelijkheid tot fraude, zoals hierboven beschreven. De toezichtservaring

	van de ILT-Luchtvaartautoriteit met Schiphol laat zien dat er in principe geen reden is om uit te gaan van doelbewuste opzettelijke fraudepogingen.

Opmerkingen:

Hieronder een aantal signalen en suggesties om ook op andere punten tot een actualisering van de RMI te komen.

In artikel 3.1 eerste en tweede lid en in artikel 3.2 eerste lid ontbreekt het onderwerp 'gerealiseerde verantwoordingspercentages op het preferentieel baangebruik'. Graag deze toevoegen aan de lijst met onderwerpen waar de IG over rapporteert/publiceert.

Wanneer bijlagen en annexen slechts gedeeltelijk worden geactualiseerd, kan verschil ontstaan tussen de geactualiseerde normen, registraties en bewerkingen (gebaseerd op actuele inzichten en technische ontwikkelingen) en de voorgeschreven wijze van vaststelling of berekening. Dit doet zich bijvoorbeeld voor bij annex 8B van bijlage 8, waar uitsluitend een specifieke paragraaf is aangepast en overige onderdelen ongewijzigd zijn gebleven. Hierdoor blijven bestaande beschrijvingen en verwijzingen naar eerdere ICAO-documenten gehandhaafd. Dit kan van invloed zijn op situaties waarin deze ongewijzigde onderdelen een rol spelen bij toezicht en handhaving. De toepassing van geactualiseerde artikelen in het LVB of de RMI kan worden beïnvloed indien deze zijn gebaseerd op niet-geactualiseerde beschrijvingen, berekeningen of algoritmes. In dat kader is het wenselijk om alle bijlagen en annexen te toetsen aan de voorgestelde wijzigingen in het LVB en de RMI

Bewegingsruimte sector:
Bijlage 8 §2.6.3 onder c. De te definiëren weersomstandigheden zijn beter en duidelijker afgebakend. Het geografische gebied waarbinnen deze weersomstandigheden moeten worden geregistreerd, is echter zeer omvangrijk en omvat de CTR, TMA en alle sectoren gezamenlijk. Dit gebied beslaat een heel groot deel van Nederland. Binnen dit gebied zijn op grond van het LVB en de RMI diverse uitzonderingen, vrijstellingen en ontheffingen van toepassing. Het bestaan van uitzonderingen, vrijstellingen en ontheffingen biedt ruimte voor flexibiliteit binnen het stelsel. Maar de omvang van het gebied waarop deze vrijstellingen en ontheffingen van toepassing zijn is wat ILT-luchtvaartautoriteit betreft te ruim.

In de RMI worden staats- militaire- douane-, politie- en maatschappelijke vluchten nu expliciet uitgezonderd van de geluidsberekeningen. In de vigerende RMI is dat niet zo. Dit leidt tot een verruiming van de geluidsruimte voor handelsverkeer.

De definitie voor het begrip 'goed zicht' voor convergerend baangebruik is in de RMI gesteld op 2100 voet. De gebruiksprognose Schiphol en het BAS hanteren 2000 voet als definitie voor 'goed zicht' voor convergerend baangebruik. Hiermee is de definitie van de RMI dus iets ruimer dan de andere documentatie. Graag dit met elkaar in lijn brengen.

Annex 8B van bijlage 8: een van de twee mogelijk vast te stellen verticale afwijkingen worden niet meegeteld in een formule als genoemd in §4.1 van bijlage 8. Dit verruimt de bewegingsruimte van de sector onnodig.

Annex 8B van bijlage 8: op verschillende plekken wordt rekening gehouden met de 'vliegmarge volgens ICAO'. Dit is een onnauwkeurigheidsmarge van 300 voet die LVNL mag toepassen. Bij het vaststellen van afwijkers van de wettelijk minimale vlieghoogte van bijvoorbeeld 2000 voet hanteert LVNL dus een hoogte van 1700 voet. Boven 1700 voet is een vlucht geen afwijker, ook al was de wettelijke grens 2000 voet. Pas onder de 1700 voet registreert LVNL de vlucht als afwijker. Dit is zorgt voor ongewenste grote bewegingsruimte voor de LVNL en gezagvoerder. Op 2000 voet is 300 voet een marge van 15%. Voor de eindnadering geldt in de RMI een minimale vlieghoogte van 1800 voet. Met 300 voet ICAO marge betekent dit dat een toestel die op 1500 voet de eindnadering inzet niet als hoogteafwijker wordt geregistreerd. Op 1800 voet is 300 voet een marge van 17%. De ILT-Luchtvaartautoriteit acht deze marge anno 2026 niet langer nodig. De ILT ontvangt regelmatig vragen van burgers over dit onderwerp. In 2010 heeft de ILT onderzoek gedaan naar de toepassing van de vliegmarge volgens ICAO. Uit dit onderzoek bleek dat de definitie van "vliegmarge volgens ICAO", zoals opgenomen in de RMI, tot onduidelijkheden kan leiden en inconsistenties kan bevatten. Het rapport is aan DGLM verstrekt. Tevens is dit onderwerp in de afgelopen jaren meerdere keren onder de aandacht gebracht. In het huidige ontwerp is er

geen aanpassing gedaan. ILT-luchtvaartautoriteit is van mening dat daarmee een ongewenst grote bewegingsruimte blijft bestaan.

Wegens vernieuwde actuele inzichten (het toevoegen van ongevalskansen voor helikopters) is Annex 8C geheel herzien en geactualiseerd. Het is onbekend waarom Annex 8B niet is herzien en geactualiseerd. De ILT-Luchtvaartautoriteit adviseert dit alsnog te doen.

NvT onder e: de totale administratieve lasten worden niet genoemd. Waarschijnlijk wel noodzakelijk.

NvT onder f: afstemming en procedure. Hier moet onder andere een samenvatting komen van de door de ILT-Luchtvaartautoriteit uitgevoerde HUF toets; wat er met de bevindingen uit de HUF toets is gedaan en de aanpassingen die hieruit volgden. Tot het moment waarop samenvatting nog niet kan worden opgesteld, dient hier op zijn minst een "PM" te zijn opgenomen.

Bijlage IV, bijlage 6: graag de onderstreepte teksten toevoegen bij 3.2.2 eerste lid: De acties die zijn ondernomen om het aantal vliegtuigen dat gebruik maakt van het 400 Hz systeem, de e-GPU en de e-PCA te vergroten.

Het is wenselijk om in de RMI te waarborgen dat het taxiën met 1 motor minder daadwerkelijk plaatsvindt vanaf de afhandelingsplaats naar de startbaan en terug van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats, en niet bijvoorbeeld pas halverwege de taxiroute plaatsvindt. Dit vanwege het feit dat Schiphol lange taxibanen heeft en gewaarborgd moet worden dat gedurende het gehele taxiproces de motor is uitgeschakeld. Het rekenmodel voorziet hier niet in. Het rekenmodel voorziet evenmin in de mogelijkheid te taxiën met twee of drie motoren minder. Graag dit opnemen in het rekenmodel.

Bijlage 8 Annex 8E1 op diverse plekken: Het rekenmodel wordt realistischer als de daadwerkelijke APU draaitijd in de berekeningen wordt meegenomen in plaats van standaardtijden.
Hetzelfde geldt voor Bijlage 8 Annex 8E1 onder 4.1.3 bij impl(ni)l, impl(ni)s: taxiprocedures kunnen per airline verschillen. Het model wordt realistischer als hier rekening mee kan worden gehouden.

Bijlage 8 Annex 8E2 onder 2c onder 3 en 4: Graag toelichten waar de vermenigvuldigingsfactor 1,16 (onder 3) en de 1,2 (onder 4) op gebaseerd zijn.

Over de emissieberekeningen:

- Landende vliegtuigen hebben een lager gewicht dan de MTOW, omdat ze brandstof verbrand hebben. Als bij het berekenen van de relatieve emissies het lagere MTOW worden gebruikt, zou er sprake zijn van delen door een kleiner getal en dat zou een hogere relatieve emissie geven. Door de relatieve benadering van de emissienormen is dit ongunstiger voor de omgeving.
- Bijlage I, bijlage 1 onder 4.3.1: het gebruik van 1 decimaal wekt wantrouwen bij omwonenden m.b.t. afrondingsvraagstukken. Graag het aantal decimalen verhogen naar twee.
- Zelfde bijlage I, bijlage 1 onder 4.3.1: om inzicht te hebben in de absolute uitstoot van de genoemde stoffen is het wenselijk om hier ook de absolute uitstoot in tonnen te laten rapporteren door de exploitant, ook al wordt dit niet gebruikt in de handhaving. In bijlage 8, Annex 8E1 onder 2, onder 2 wordt al gesteld dat het resultaat van de emissieberekeningen ook de absolute emissies omvat.
- De tabel op pagina 89 geeft de TIM-tijden voor de vliegtuigen in seconden per LTO-fase (onder 3.000 voet). Deze getallen zijn nog steeds exact gelijk aan de tijden die in 2003 zijn opgenomen in het eerste exemplaar van de RMI. Aangezien deze tijden sinds 2003 niet zijn aangepast, kan het beeld ontstaan dat de berekeningen niet volledig aansluiten bij de huidige praktijk. Voor het versterken van de betrouwbaarheid en het realiteitsgehalte van de berekeningen is het daarom wenselijk de betreffende waarden te actualiseren.
- EUROCONTROL publiceert sinds een aantal jaar statistieken (bijv. Taxi times - Summer 2024 | EUROCONTROL). Hieruit blijkt het volgende: de gemiddelde taxi-in (TXI) op Schiphol was in de zomer van 2024 gelijk aan 8,7 minuten; de gemiddelde uitgaande TXO 13,9 minuten. Dat geeft voor het taxiën dus 1.356 seconden in zomer '24. Dat is 10% langer dan de in de RMI genoemde 1.229 seconden. In de afgelopen winter was het 8,8+14,3 minuten, dus 1.386 seconden (+13% t.o.v. RMI). Daarnaast omvat de 'Idle' fase van de LTO cyclus niet alleen het taxiën, maar ook het wachten en stilstaan bij de gate, zolang de motoren draaien op laag vermogen. In dat geval wordt de TIM tijd van 'Idle' dus nog veel langer dan waar de RMI van uitgaat. Hierdoor worden de emissies met de gegevens uit de RMI onderschat. Voor het realiteitsgehalte van de emissieberekeningen

vindt de ILT-luchtvaartautoriteit het belangrijk dat de Eurocontrolgegevens de grondslag vormen voor de taxitijden.

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 (bestuursrechtelijk en/of strafrechtelijk) 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	Aanvullende artikelen 3.1.5a en 3.1.5b van het ontwerp Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)
Beoordelaar(s)	Team Luchtkwaliteit en Emissies Transport
Deadline	12 januari 2026
Extra info	Deze artikelen worden toegevoegd aan het ontwerp LVB dat in november 2025 een HUF-toets heeft ondergaan.
Korte samenvatting regelgeving	Artikel 3.1.5a regelt de vrijstellingen van de beperkingen van baan- en routegebruik in geval van jaarlijks regulier onderhoud aan start- en landingsbanen. Artikel 3.1.5b beschrijft de processtappen, eisen en verplichtingen die doorlopen moeten worden bij het aanvragen (bij DGLM) van een Ministeriële Regeling met daarin vervangende grenswaarden en andere vrijstellingen vanwege het uitvoeren van groot onderhoud aan het banenstelsel.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	Afdelingshoofd Toezicht Milieu
Is er voor de HUF toets contact geweest met beleid over de inhoud van deze regelgeving?	Ja

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) en opsporingsambtenaren. Deze laatste zijn de AOA's van de Bijzondere Opsporingsdiensten (zoals de ILT-IOD) en de BOA's van ILT Inspectie.

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Nee, de definitieverschillen tussen groot onderhoud en jaarlijks regulier onderhoud zijn niet logisch en verwarrend. Groot onderhoud is onderhoud van 72 uur of meer. Jaarlijks regulier onderhoud is onderhoud van maximaal 7 dagen, oftewel 168 uur. Onderhoud van 5 dagen (120 uur) kan dus zowel als groot

	onderhoud of als jaarlijks regulier onderhoud worden betiteld.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Nee, de begripsomschrijvingen stroken niet met (de memorie van toelichting in) de Wet luchtvaart over groot baanonderhoud. Het belangrijkste vereiste, dat het normale gebruik van de luchthaven ernstig moet worden belemmerd, wordt in de MvT vertaald met het vereiste dat dat de belemmering zo ernstig moet zijn dat het niet meer redelijk is om het LVB onverkort te handhaven. Of hiervan sprake is, is aan het oordeel van de Minister. Dit betekent dat 'het in nalevingsproblemen komen bij het onverkort handhaven van het LVB' het criterium moet zijn op basis waarvan de minister besluit al dan niet een Ministeriële Regeling op te stellen. Bij de aanvraag van iedere afzonderlijke Ministeriële Regeling zou dit vereiste dus aan de minister moeten worden aangetoond. Niet een grens op het aantal uren buitengebruikstelling van een baan. De grondslag op basis waarvan groot baanonderhoud met een Ministeriële Regeling kan worden gereguleerd is dus onjuist. Dit geeft een afbreukrisico bij eventuele handhaving. Het niet consistent doorvoeren van dit vereiste leidt vervolgens ook tot onduidelijkheden bij de definitie van jaarlijks regulier onderhoud. Rekeninghoudend met het criterium voor groot baanonderhoud zou de definitie van jaarlijks regulier onderhoud moeten zijn: baanonderhoud waarbij het normale gebruik van de luchthaven niet ernstig wordt belemmerd waardoor het onverkort handhaven van het LVB in stand kan blijven. Door af te wijken van een lijn die zo dicht mogelijk bij de (MvT van de) Wet luchtvaart blijft, wordt het definiëren van de diverse categoriën baanonderhoud ook steeds lastiger. Dit is terug te zien in de gekozen definities. Die overlappen elkaar. Hierdoor is niet duidelijk wanneer er nu sprake is van welk type baanonderhoud. Hierdoor is het toezicht daarop en de handhaving ervan niet mogelijk. In de tekst van artikel 1.1 en 3.1.5.a komt verschillende kern de term 'verminderd inzetbaar' voor. Dit is niet gedefinieerd. Dit is voor de ILT-Luchtvaartautoriteit niet handhaafbaar. Voorstel: deze term verwijderen en de artikeltekst beperken tot uitsluitend de gevallen waarin een baan 'niet inzetbaar' is. De definities in artikel 1.1 noemen alle twee 'gepland onderhoud' en 'geplande werkzaamheden'. Onbekend is wat de verschillen zijn. Graag deze termen ook nader toelichten, of één van de twee weghalen. Artikel 3.1.5b onder a. In dit onderdeel zal bij iedere aanvraag moeten worden aangetoond dat er sprake is van een 'ernstige belemmering van het

	normale gebruik van de luchthaven'. En overeenkomstig de MvT van de Wet luchtvaart betekent dat concreter: bij dit concrete baanonderhoudsproject aantonen dat het onverkort handhaven van het LVB tot nalevingsproblemen gaat leiden. Deze verplichting kent het artikel nu niet. In plaats daarvan moet Schiphol aantonen dat het onderhoud 72 uur of langer duurt. Dit is niet in lijn met de Wet luchtvaart. De ILT-Luchtvaartautoriteit adviseert de 72 uursgrens in de definitie te vervangen door een bepaling die Schiphol verplicht eerst aan te tonen dat er nalevingsproblemen ontstaan als het LVB onverkort zou worden gehandhaafd. Op basis van wat daar uitkomt kan dan een Ministeriële Regeling worden opgesteld dat als maatwerk de eventueel nodige vervangende grenswaarden en/of vrijstellingen regelt. Artikel 3.1.5b lid 2 onder a geeft een aanknopingspunt waarin dat kan worden ondergebracht.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Nee, omdat de ILT-Luchtvaartautoriteit niet weet wanneer er jaarlijks regulier onderhoud plaatsvindt en dus niet weet wanneer er van de regels voor baan- en routegebruik wordt afgeweken. Voor de handhaafbaarheid van het jaarlijks regulier onderhoud moet dus vooraf bekend zijn wanneer welke baan voor hoeveel uur buiten gebruik wordt gesteld. Artikel 3.1.5a regelt vrijstellingen op het baan- en routegebruik dan wel vervangend baan en routegebruik. Dit artikel is beperkt tot de genoemde start en landingsbanen. Onbekend is wat de bepalingen zijn bij jaarlijks regulier onderhoud aan rij- en taxibanen. De definitie van jaarlijks regulier onderhoud heeft betrekking op start- en landingsbanen en op rijbanen. Artikel 3.1.5a geeft enkel vrijstellingen in het geval er start- of landingsbanen in jaarlijks regulier onderhoud zijn. Dat betekent dat het woord 'rijbanen' uit de definitie kan worden verwijderd. De definitie van jaarlijks regulier onderhoud kan tekstueel duidelijker worden verwoord: *jaarlijks regulier onderhoud*: gepland onderhoud aan een of meer start- of landingsbanen: 1. met een duur van maximaal zeven dagen die kan worden onderbroken door een weekend of een feestdag en 2. waarbij verleende vrijstellingen voor overig baan- en routegebruik maximaal eenmaal per gebruiksjaar per baan mogen worden toegepast. Artikel 3.1.5b is op dit moment al een onderdeel van het ontwerp LVB. Een voorschrift met nagenoeg dezelfde tekst is opgenomen onder artikel 5.1 tot en met 5.3 van bijlage 4, Regel 1.

4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Onduidelijk is of het kenbaar maken van het voornemen van de Minister om al dan niet een ministeriële Regeling te gaan voorbereiden (artikel 3.1.5b, lid 1 onder 4) gezien moet worden als een Besluit in de zin de Awb, en of hier dan eventueel zienswijze, bezwaar en beroep op mogelijk is.
5. Is strafbaarstelling (via bestuursrecht of strafrecht) in regelgeving vastgelegd?	N.v.t,
6. Is strafbaarstelling in de regeling zelf opgenomen of is er een koppeling gelegd tussen de nieuwe wetgeving met strafbaarstelling in artikel 1 of 1a van de Wet op de Economische Delicten(WED)?	N.v.t.
7. Voldoet de strafbaarstelling via de WED aan de toets voor een voorlopige hechtenis-feit[1]?	N.v.t.

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie (rechtspersoon/natuurlijk persoon) de norm is gericht? (Normadressaat) Is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja, de exploitant
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Nee, ook voor de normadressaat kan deze wetgeving onduidelijk zijn. Het risico bestaat dat de normadressaat er vervolgens zijn eigen invulling aan gaat geven.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Mits de normen duidelijk zijn dan wel.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Zolang de norm onduidelijk is, ja.
7. Biedt de eventueel opgenomen zorgplicht voldoende duidelijkheid als 'vangnet' artikel?	Een uitgebreidere rapportageplicht over meer aspecten van het baanonderhoud en over de naleving van de aan een Ministeriële Regeling verbonden voorwaarden kan het toezicht ondersteunen.

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja, de ILT-Luchtvaartautoriteit. Echter bij het aanvraagproces voor een Ministeriële Regeling, inclusief het beoordelingsproces en de monitoring of het aanvraagproces voldoet aan artikel 3.1.5b lid 1 tot en met 5 ligt de uitvoering bij DGLM als zijnde 'de vergunningverlener'.
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Nee, zie eerdere opmerkingen. De handhaafbaarheid kan worden verbeterd als er een uitgebreide rapportageplicht aan het baanonderhoud wordt gekoppeld waarin de ILT-Luchtvaartautorteit zowel vooraf als achteraf op de hoogte wordt gesteld van de tijdstippen en locaties waarop het jaarlijks regulier onderhoud plaatsvindt. Deze rapportageplicht is op dit moment geen onderdeel van de door de exploitant aan ILT te rapporteren gegevens op grond van de RMI. Dit geldt tevens voor het toetsen van de rechtmatigheid het gebruik van de vervangende banen en routes als genoemd in artikel 3.1.5a. Het is noodzakelijk dat de

[1] Dit is misdrijf waarop meer dan vier jaar gevangenisstraf staat en waarvoor voorlopige hechtenis is toestaan.

	rapportageplicht aan de ILT-Luchtvaartautoriteit wordt aangepast. De huidige rapportageverplichtingen als genoemd in de vigerende RMI voorzien daar niet in. Hierdoor is het toezicht niet uitvoerbaar.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen?	Nee, omdat er onduidelijkheid is over de definities, er geen informatie is over de tijdstippen en locaties waarbij jaarlijks regulier onderhoud wordt uitgevoerd en de huidige rapportages te beperkte informatie leveren om eventuele overschrijdingen te kunnen vaststellen.
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?	Sommige normen wel, andere niet.
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?	Er is nog geen ingangsdatum bepaald.

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	De definities zoals ze nu zijn opgenomen onder artikel 1.1 bevatten overlappingen, omissies en onduidelijkheden. Hierdoor bestaat een grote kans op verwarring over de verschillende categorieën baanonderhoud en wanneer zij wel of niet van toepassing zijn. Daarnaast is de grondslag op basis waarvan een Ministeriële Regeling kan worden aangevraagd (72 uur) niet in lijn met de (memorie van toelichting bij de) Wet luchtvaart. Tenslotte voorziet het LVB en de RMI op dit moment niet in een ondersteunende informatie- en rapportageplicht. Hierdoor zijn de mogelijkheden voor de ILT-Luchtvaartautoriteit om effectief te handhaven bij overtreding van deze artikelen onvoldoende geborgd.

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, voornamelijk door DGLM
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 en programma’s, zowel van vergunningverlening, toezicht en opsporing.	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?		Ja, in de eerdere HUF toets op het ontwerp LVB heeft de ILT een claim gedaan van 2,2 fte voor uitvoering en instandhouding van de bestaande toezichtskwaliteit en -kwantiteit op het LVB en de RMI. De aanvullingen in deze HUF toets zijn daar onderdeel van.
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 beeld zijn gebracht. Daarbij moet met name worden gedacht aan:		
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Ja, 2,2 fte. Zie hierboven in hoofdstuk 2 onder 3.
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)	Ja, in de HUF toets over het ontwerp LVB is gemeld dat de 2 fte extra voor toezicht en handhaving moeten worden opgeleid en worden ingewerkt. De kosten voor opleidingen voor 2 fte bedragen €35.000,- en voor uitrusting €12.000,-. Dit heeft ook betrekking op de HUF toets van deze LVB aanvulling.
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?	Ja, dat is wettelijk vastgelegd en dat doet de ILT-Luchtvaartautoriteit ieder half jaar in de vorm van de handhavingsrapportages
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?		Nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:		Het toezicht is bij één instantie belegd: de ILT-Luchtvaartautoriteit Ja, via e-mail Ja, dat is vastgelegd in de RMI. Alle aanvullende gegevens worden afzonderlijk gevraagd en verstrekt. Indien noodzakelijk maakt ILT-Luchtvaartautoriteit hierbij gebruik van haar bevoegdheden die haar op grond van de Awb zijn toebedeeld. Dat is in de praktijk nog niet voorgekomen. Ja Ja Ja per e-mail
	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)	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?			Geen gevolgen voor de huisvesting van ILT-Luchtvaartautoriteit
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging en cybersecurity 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, de bestaande beveiligingen voldoen.
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit?			Nee
12. Kan het toezicht effectiever worden met a) een andere interventiestrategie b) of als vergunningverlening sterker kan worden ingezet als instrument voor gedragsverandering?			Ja, de ILT-Luchtvaartautoriteit pleit al langere tijd voor vereenvoudiging van de complexe wetgeving. Dit kan tot gevolg hebben dat het toezicht van de ILT-Luchtvaartautoriteit effectiever wordt en meer diepgang bevat. De effecten hiervan kunnen gevolgen hebben voor de gedragsveranderingen bij de normadressaat.
13. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het			Het geluidsdossier Schiphol heeft veel raakvlakken met de problematiek rondom

Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt? Denk ook 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.	'een betrouwbare overheid'. Hoe toekomstgericht toezicht met oog voor omwonenden en milieu vorm krijgt, staat hier: Zo houdt ILT-Luchtvaartautoriteit onze luchtvaart in de gaten - ToeZine. In deze context mag er over de kwaliteit van de wetgeving, de kwaliteit van het toezicht en de benodigde capaciteit van het toezicht geen twijfel bestaan. Voldoende capaciteit, kennis en middelen bij de toezichthouder om deze toezichtstaak op een acceptabel niveau uit te voeren is dan ook zeer belangrijk.
14. Is er rekening gehouden met het eventuele inzet van strafrechtelijke instrumenten en de gegevensdeling tussen toezicht en opsporing?	Nee

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	Zoals in de HUF toets op het ontwerp LVB is vermeld: 2,2 fte (waarvan 0,2 fte bij JZ). Tevens is hierin ook aangegeven dat de ILT-Luchtvaartautoriteit € 47.000,- nodig heeft om de extra 2 fte toezichthouders op te leiden en uit te rusten. Beide elementen zijn ook van toepassing op de HUF toets van deze onderhavige LVB aanvullingen. Zonder aanvullende ondersteuning op dit gebied is het toezicht op het concept-LVB (inclusief deze aanvullingen) niet uitvoerbaar met hetzelfde kwaliteitsniveau en met dezelfde diepgang als het huidige toezicht. Het toezicht op de naleving van de (hinderbeperkende) voorwaarden zoals die zijn opgenomen in een Ministeriële Regeling behoren tot de taken van de ILT-Luchtvaartautoriteit. Voor de uitvoerbaarheid van het toezicht is het belangrijk dat één van de op te nemen voorwaarden is dat de exploitant rapporteert aan de ILT-Luchtvaartautoriteit over de wijze waarop zij invulling heeft gegeven aan de overige (hinderbeperkende) voorwaarden die in de Ministeriële Regeling zijn opgenomen.

3. Fraudebestendigheid

Dit richt zich op de vraag of de regelgeving bestand is tegen fraude. En voor zover dat niet het geval is, of hier maatregelen voor zijn getroffen.

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, Schiphol mede namens LVNL en KLM.
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.	Nee, en dat is wel noodzakelijk: - De artikelen bieden de mogelijkheid om te wisselen van categorie baanonderhoud. - Daarnaast kan een bepaald baanonderhoudsproject aan beide categorieën voldoen. - De exploitant kan sturen op de voor de exploitant meest gunstige categorie, onder andere door een

	baanonderhoudsproject te verlengen naar meer dan 72 uur of te verkorten naar minder dan 72 uur. - Tenslotte kan afwijkend baan- en routegebruik vanwege andere oorzaken worden verduisterd door er de categorie 'jaarlijks regulier onderhoud' aan te geven. De ILT-Luchtvaartautoriteit kan dit alles niet controleren.
3.a Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)? 3b. Zijn intermediairs en/of certificerende instellingen ook normadressaat in de regelgeving of hebben zij alleen een afgeleide verantwoordelijkheid voor naleving?	Nee 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 derdengegevens, intrekken of schorsing van certificering of vergunning?	Er wordt geen gebruik gemaakt van uitvoeringsorganisaties.
5. Is duidelijk welke spelers in toezicht en opsporing een handhavende rol hebben in de (internationale) keten en is er in de gegevensdeling voorzien om fraude en criminaliteit te bestrijden?	Ja
6. Is de betrouwbaarheid van de aan te leveren gegevens en bronnen voldoende om de naleving te borgen?	Nee, hiertoe zal de rapportageplicht moeten worden uitgebreid.

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	Door de onduidelijke wetgeving bestaat er een risico dat de normadressaat zelf invulling gaat geven aan de wettelijke bepalingen op een manier het hem het gunstigst uitkomt. De toezichtservaring van de ILT-Luchtvaartautoriteit met Schiphol laat zien dat er in principe geen reden is om uit te gaan van doelbewuste opzettelijke fraudepogingen. Maar in deze onbekende nieuwe wetgeving is wel mogelijk wel een risico op calculerend gedrag.

Opmerkingen:

Hieronder een aantal signalen en suggesties om ook op andere punten tot een actualisering van het LVB te komen.

Het gebruik van secundaire startbanen in de nacht die normaal niet zijn toegestaan moet zo veel mogelijk beperkt worden omdat dit de startbanen zijn die geluidsgevoeliger zijn en dus voor veel hinder kunnen zorgen. Zodoende verdient het aanbeveling om in artikel 3.1.5a bij alle toegestane startbanen in de nacht de volgende tekst toe te voegen: "…voor zover de primaire startbaan niet bruikbaar of beschikbaar is". Dit zorgt ervoor dat de vervangende secundaire startbaan uitsluitend gebruikt wordt als de 'normale' startbaan in de nacht niet bruikbaar of beschikbaar is. Om dit te benadrukken en het bewustzijn bij LVNL zo hoog mogelijk te krijgen adviseert de ILT-Luchtvaartautoriteit een rapportageplicht te koppelen aan de keren dat die vervangende secundaire startbaan in de nacht gebruikt is voorzien van motivatie. Bij de afgelopen twee tijdelijke regelingen groot baanonderhoud vormde dit al een vaste verplichting in de regeling. Dit kan in dit LVB voorstel worden voortgezet.

Artikel 3.1.5b lid 1 tot en met 4 beschrijven de vereisten om te komen tot een volledige aanvraag om een Ministeriële Regeling. Deze aanvraag wordt ingediend bij DGLM. Wat aan de bepalingen ontbreekt is wat 'Onze Minister' doet als aan lid 2 (een volledige aanvraag) uiteindelijk niet voldaan wordt. Belangrijk om te vermelden is dat lid 1 tot en met 4 het 'vergunningverlenende proces' beschrijven. Het monitoren of dit proces op een juiste manier wordt doorlopen en de vereiste informatie oplevert ligt bij DGLM als vergunningverlener. Hierin is geen handhavende rol voor de ILT-Luchtvaartautoriteit voorzien.

Gelet op de wens van de Tweede Kamer en van de omgeving om bij groot baanonderhoud daadwerkelijk in een vroeg stadium al hinderbeperkende maatregelen op te nemen kan het 'vergunningverlenende proces' scherper worden gereguleerd.

De ILT is van mening dat er bij (groot) baanonderhoud sprake moet zijn van een 'fair balance' tussen enerzijds de operatie en anderzijds de beperking van vermijdbare hinder. In verband hiermee zou een (tijdelijke) capaciteitsbeperking ook onderdeel van het pakket mitigerende maatregelen moeten of kunnen zijn. Een aanvraag om een Ministeriële Regeling is in de ogen van de ILT-Luchtvaartautoriteit niet volledig als er in de aanvraag geen aandacht wordt geschonken aan deze mitigerende maatregel. De eventuele keuze om een (tijdelijke) capaciteitsbeperking niet op te nemen in het totale pakket mitigerende maatregelen zal in het informatiedocument moeten worden gemotiveerd. Hierdoor kan de minister bij het al dan niet vaststellen van de Ministeriele Regeling alle relevante belangen evenwichtig afwegen. De ILT adviseert om dit aandachtspunt toe te voegen aan de vereiste elementen van het informatiedocument.

De Nota van toelichting stelt dat mitigerende maatregelen randvoorwaardelijk voor het vaststellen van een Ministeriële Regeling om hierin eventuele vrijstellingen te verlenen. Als dit aspect zwaar weegt verdient het aanbeveling dit vereiste in de artikeltekst op te nemen en niet uitsluitend in de Nota van toelichting. Onbekend is of de omvang van de mitigerende maatregelen van eenzelfde orde grootte moeten zijn als omvang van de negatieve geluidseffecten die veroorzaakt worden door het groot baanonderhoud. De ILT-Luchtvaartautoriteit adviseert deze twee aspecten met elkaar in balans te laten zijn.

Om tot een sluitend proces te komen dat recht doet aan de wensen van de Tweede Kamer, de omwonenden en de MRS zou het aanvraagproces voor een Ministeriële Regeling er samengevat als volgt uit moeten zien:

1. Uiterlijk 10 maanden voor 1 november een aanvraag met informatiedocument indienen;
2. De minister deelt zijn voorgenomen beslissing mee;
3. De exploitant stelt de gebruiksprognose op en betrekt hierin de relevante onderdelen van het informatiedocument en de eventuele (hinderbeperkende) voorwaarden van de voorgenomen beslissing
4. De exploitant stelt de gebruiksprognose vast en publiceert deze
5. De exploitant stelt de capaciteitsdeclaratie vast. De grondslag hiervoor is de gepubliceerde gebruiksprognose waarin de gevolgen van het groot baanonderhoud (gebaseerd op het informatiedocument) en de eventuele (hinderbeperkende) voorwaarden van de voorgenomen beslissing zijn meegenomen.
6. Uiterlijk een maand na publicatie van de gebruiksprognose verstrekt de exploitant een aangevuld informatiedocument.
7. Op basis hiervan beslist de minister of hij zijn voornemen doorzet en een definitieve Ministeriële Regeling gaat vaststellen of dat hij daarvan afziet.
8. De minister stelt een Ministeriële Regeling vast met hinderbeperkende voorwaarden (op basis van het aangevulde informatiedocument).

In het in artikel 3.1.5b beschreven proces ontbreekt stap 5, 7 en 8. Graag toevoegen.

Voor de volledigheid is het belangrijk dat in het informatiedocument de beschrijving van de verwachte hinder (artikel 3.1.5b, lid 2 onder h) is uitgesplitst tot lokaal niveau. Het uitsluitend beschrijven van de verwachte hinder op globale wijze voor de gehele Schipholregio is onvoldoende. De mitigerende maatregelen moeten vervolgens effect hebben op de locaties die de negatieve effecten van het baanonderhoud ondervinden.

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 (bestuursrechtelijk en/of strafrechtelijk) 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	Aanvulling op het ontwerp LVB (wijziging 2025)
Beoordelaar(s)	Team Luchtkwaliteit en Emissies Transport,
Deadline	12 januari 2026
Extra info	De ILT Luchtvaartautoriteit heeft in het najaar van 2025 een HUF-toets uitgevoerd op het ontwerp LVB. De onderhavige HUF-toets betreft een toets op twee aanvullende thema's die in het eerdere ontwerp LVB nog niet waren opgenomen maar die (mogelijk) zullen worden toegevoegd aan het ontwerp LVB.
Korte samenvatting regelgeving	De regelgeving betreft bepalingen die onder voorwaarden groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol toestaan en bepalingen over het maximumaantal bewegingen General Aviation luchtverkeer op Schiphol.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	Afdelingshoofd Toezicht Milieu
Is er voor de HUF toets contact geweest met beleid over de inhoud van deze regelgeving?	Ja

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) en opsporingsambtenaren. Deze laatste zijn de AOA's van de Bijzondere Opsporingsdiensten (zoals de ILT-IOD) en de BOA's van ILT Inspectie.

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	V.w.b. artikel 4.2.3b gedeeltelijk. De grenswaarden en maximum aantallen vliegtuigbewegingen zijn duidelijk. Het tijdstip van inwerkingtreding van de diverse stappen is echter onduidelijk. 1. In het artikel is niet opgenomen aan welke voorwaarden moet zijn voldaan voordat er een koninklijk besluit wordt genomen. 2. De artikeltekst heeft het over het eerste tot en met vierde gebruiksjaar

	na het tijdstip van inwerkingtreding. De tabel eronder telt echter drie gebruiksjaren. 3. De handhaafbaarheid van het artikel valt weg als het artikel ingaat op een andere datum dan 1 november. Voor de handhaafbaarheid moet deze datum worden opgenomen. V.w.b. GA verkeer. In deze LVB aanvulling wordt gesproken over artikel 4.2.3d. In de RMI wordt gesproken over artikel 4.2.3c derde lid. Dit laatste artikel bestaat niet. Niet in het vigerende LVB, niet in de eerder beoordeelde LVB wijziging. Hiermee is het gedeelte in de RMI dat hiernaar verwijst niet handhaafbaar.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Ja, voor wat betreft het begrip TVG. Nee, voor wat betreft het begrip handelsverkeer. Door in deze LVB aanvulling de definitie voor handelsverkeer te gaan wijzigen (in verband met de introductie van een maximum aantal vliegtuigbewegingen GA verkeer) vervalt de handhaafbaarheid van alle bepalingen in wet- en regelgeving waar handelsverkeer een rol speelt en gedefinieerd is. Zoals RMI, LHB GAE, LHB RTHA, slotregelgeving enz. Er bestaan dan twee definities van handelsverkeer. Oplossing: de definitie niet aanpassen of alle definities in gerelateerde wet- en regelgeving ook aanpassen. De ILT Luchtvaartautorieit vindt het noodzakelijk dat er slechts één definitie van handelsverkeer bestaat in alle wet- en regelgeving waar handelsverkeer is opgenomen. De definitie van General Aviation (GA) verkeer is duidelijk: al het luchtverkeer dat geen handelsverkeer en geen maatschappelijk verkeer is. Het advies is is om de definitie nog aan te vullen met: 'en ook geen militair verkeer'. De definitie van GA verkeer zal onduidelijk worden als er verschillende definities van 'handelsverkeer' gaan bestaan. Zie eerdere opmerking. Dit zal afbreuk doen aan de handhaafbaarheid van artikel 4.2.3d.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	In Artikel 4.2.3b mist een toelichting over de verandering van de berekeningswijze van het TVG, wat de gevolgen hiervan zijn, hoe hier in de normstelling rekening mee gehouden is, en wat dit betekent voor de geluidsbescherming. In het ontwerp LVB/RMI is de berekeningswijze van het TVG anders dan in het vigerende LVB/RMI. Voor de transparantie is het belangrijk dat hier iets over wordt opgenomen. Artikel 4.2.3d: Nee. In het artikel is de grenswaarde maximaal 16.171 vluchten. In de Nvt is de grenswaarde maximaal 16.624 vluchten.
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Nee, de voorwaarden waar Schiphol aan moet voldoen voordat er een koninklijk besluit wordt genomen zijn onvoldoende scherp en duidelijk in de artikeltekst/NvT opgenomen. Voor de duidelijkheid naar alle partijen toe is dat wel noodzakelijk. De ingrediënten worden in de NvT op verschillende plekken genoemd. Beter is om ze samen te vatten als harde criteria:

	"Het koninklijk besluit wordt niet eerder genomen dan nadat: 1. artikel 4.2.1 tweede lid, artikel 4.2.2 tweede lid en artikel 4.2.3a structureel wordt nageleefd en; 2. het behalen van de geluidsdoelstelling die ten grondslag ligt aan het Balanced Approach (BA) proces formeel is vastgesteld en; 3. de luchthaven Schiphol alle overige grenswaarden uit dit Luchthavenverkeerbesluit aantoonbaar naleeft en; 4. voor de luchthaven Schiphol een natuurvergunning is vastgesteld en; 5. de luchthaven Schiphol deze natuurvergunning aantoonbaar naleeft" Aandachtspunt bij 2: Om deze stap te kunnen uitvoeren is het belangrijk om vast te leggen hoe het halen van de BA doelen wordt gemonitord. Wat telt mee en wat niet? Hoe scherp zijn de gesloten convenanten en bestuurlijke afspraken? Ten aanzien van dit onderdeel bestaat het risico dat artikel 4.2.3b ten onrechte in werking treedt. Dit doet afbreuk aan de handhaafbaarheid en aan het vertrouwen in de overheid. Als er geen duidelijke kaders zijn over hoe de BA doelen worden gemonitord kan er geen onderbouwde conclusie worden opgesteld over het al dan niet behalen van de BA doelen.
5. Is strafbaarstelling (via bestuursrecht of strafrecht) in regelgeving vastgelegd?	Ja, in artikel 8.22 Wet luchtvaart.
6. Is strafbaarstelling in de regeling zelf opgenomen of is er een koppeling gelegd tussen de nieuwe wetgeving met strafbaarstelling in artikel 1 of 1a van de Wet op de Economische Delicten(WED)?	N.v.t.
7. Voldoet de strafbaarstelling via de WED aan de toets voor een voorlopige hechtenis-feit[1]?	N.v.t.

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie (rechtspersoon/natuurlijk persoon) de norm is gericht? (Normadressaat) Is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja, de normen in zijn allemaal vastgelegd als grenswaarden. Hierop is de gezamenlijke zorgplicht van toepassing als omschreven in de Wet luchtvaart.
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, de normadressaten beschikken over voldoende data en registratiesystemen om de norm te monitoren en een eventuele overschrijding vast te stellen.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Ja, het monitoren of de norm wordt nageleefd gebeurt met computersystemen die in beheer zijn bij de normadressaten. In theorie kan de normadressaat besluiten mutaties aan te brengen in het gerealiseerde TVG of aantallen handelsverkeer om zo naleving te ontwijken.

[1] Dit is misdrijf waarop meer dan vier jaar gevangenisstraf staat en waarvoor voorlopige hechtenis is toestaan.

7. Biedt de eventueel opgenomen zorgplicht voldoende duidelijkheid als 'vangnet' artikel?	De zorgplicht is het enige vangnet. Een ander handhavingsinstrument is in de Wet luchtvaart niet voorzien.

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja, de ILT voor de handhaving DGLM is verantwoordelijk voor de uitvoering van de rechtmatige inwerkingtreding van artikel 4.2.3b. Hiertoe zijn de aandachtspunten genoemd in 1.1 onder 4 van belang.
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Artikel 4.2.3b: Ja, mits een aantal in deze HUF toets vermelde aandachtspunten zijn geborgd.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen?	Ja, de ILT krijgt maandelijks wettelijk verplichte rapportages van de normadressaat waarin het gerealiseerde TVG en het aantal vluchten handelsverkeer wordt verstrekt.
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?	Nee, zie hiervoor de HUF toets op het ontwerp LVB.
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?	Nee, een ingangsdatum die anders is dan 1 november leidt tot een niet handhaafbaar artikel 4.2.3b. Deze ingangsdatum moet in het artikel worden opgenomen.

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	Artikel 4.2.3b is handhaafbaar mits - het artikel in werking treedt op 1 november, ongeacht welk jaar; - de wijziging van de definitie van handelsverkeer ongedaan wordt gemaakt (of in alle gerelateerde wet- en regelgeving wordt gewijzigd); - de inwerkingtreding van het artikel rechtmatig is, d.w.z. dat voldaan wordt aan de criteria die hiervoor zijn vastgesteld op basis waarvan een koninklijk besluit kan worden genomen; - de onderliggende criteria over het al dan niet behalen van de BA doelen scherp en duidelijk zijn. Artikel 4.2.3d is handhaafbaar mits - de wijziging van de definitie van handelsverkeer ongedaan wordt gemaakt, dan wel in alle gerelateerde wet- en regelgeving wordt aangepast, zodat overal dezelfde definitie wordt gehanteerd en onduidelijkheid wordt voorkomen; - de artikelteksten en verwijzingen in LVB en RMI consistent zijn. (zie 1.1 onder 1); - de maximumaantallen GA verkeer in artikeltekst en NvT gelijk zijn.

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 ?		DGLM heeft op meerdere momenten contact gehad met de normadressaat. Vanuit de ILT is aanvullende communicatie vooralsnog 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 en programma's, zowel van vergunningverlening, toezicht en opsporing.		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?		Ja, in de eerdere HUF toets op het ontwerp LVB heeft de ILT een claim gedaan van 2,2 fte voor uitvoering en instandhouding van de bestaande toezichtskwaliteit en -kwantiteit op het LVB en de RMI. De aanvullingen in deze HUF toets zijn daar onderdeel van.
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 beeld zijn gebracht. Daarbij moet met name worden gedacht aan:		
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Ja, 2,2 fte. Zie hierboven in hoofdstuk 2 onder 3.
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)	Ja, in de HUF toets over het ontwerp LVB is gemeld dat de 2 fte extra voor toezicht en handhaving moeten worden opgeleid en worden ingewerkt. De kosten voor

			opleidingen voor 2 fte bedragen €35.000,- en voor uitrusting €12.000,-. Dit heeft ook betrekking op de HUF toets van deze LVB aanvulling.
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?		Ja, dat is wettelijk vastgelegd en dat doet de ILT-Luchtvaartautoriteit ieder half jaar in de vorm van de handhavingsrapportages.
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?		Nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:		Het toezicht is bij één instantie belegd: de ILT-Luchtvaartautoriteit Ja, via e-mail Ja, dat is vastgelegd in de RMI. Alle aanvullende gegevens worden afzonderlijk gevraagd en verstrekt. Indien noodzakelijk maakt ILT-Luchtvaartautoriteit hierbij gebruik van haar bevoegdheden die haar op grond van de Awb zijn toebedeeld. Dat is in de praktijk nog niet voorgekomen. Ja Ja Ja per e-mail
	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)	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?			Geen gevolgen voor de huisvesting van ILT-Luchtvaartautoriteit

10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging en cybersecurity 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, de bestaande beveiligingen voldoen
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit?	Nee
12. Kan het toezicht effectiever worden met a) een andere interventiestrategie? b) of als vergunningverlening sterker kan worden ingezet als instrument voor gedragsverandering?	Ja, de ILT-Luchtvaartautoriteit pleit al langere tijd voor vereenvoudiging van de complexe wetgeving. Dit kan tot gevolg hebben dat het toezicht van de ILT-Luchtvaartautoriteit effectiever wordt en meer diepgang bevat. De effecten hiervan kunnen gevolgen hebben voor de gedragsveranderingen bij de normadressaat.
13. 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 ook 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.	Het geluidsdossier Schiphol heeft veel raakvlakken met de problematiek rondom 'een betrouwbare overheid'. Hoe toekomstgericht toezicht met oog voor omwonenden en milieu vorm krijgt, staat hier: Zo houdt ILT-Luchtvaartautoriteit onze luchtvaart in de gaten - ToeZine. In deze context mag er over de kwaliteit van de wetgeving, de kwaliteit van het toezicht en de benodigde capaciteit van het toezicht geen twijfel bestaan. Voldoende capaciteit, kennis en middelen bij de toezichthouder om deze toezichtstaak op een acceptabel niveau uit te voeren is dan ook zeer belangrijk.
14. Is er rekening gehouden met het eventuele inzet van strafrechtelijke instrumenten en de gegevensdeling tussen toezicht en opsporing?	Nee

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	Zoals in de HUF toets op het LVB is vermeld: 2,2 fte (waarvan 0,2 fte bij JZ). Tevens is hierin ook aangegeven dat de ILT-Luchtvaartautoriteit € 47.000,- nodig heeft om de extra 2 fte toezichthouders op te leiden en uit te rusten. Beide elementen zijn ook van toepassing op de HUF toets van deze onderhavige LVB aanvullingen. Zonder aanvullende ondersteuning op dit gebied is het toezicht op het concept-LVB (inclusief deze aanvullingen) niet uitvoerbaar met hetzelfde kwaliteitsniveau en met dezelfde diepgang als het huidige toezicht.

3. Fraudebestendigheid

Dit richt zich op de vraag of de regelgeving bestand is tegen fraude. En voor zover dat niet het geval is, of hier maatregelen voor zijn getroffen.

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, Schiphol en indirect luchtvaartmaatschappijen en grondafhandelaren.
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk	Nee

aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	
3.a Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)? 3b. Zijn intermediairs en/of certificerende instellingen ook normadressaat in de regelgeving of hebben zij alleen een afgeleide verantwoordelijkheid voor naleving?	Nee Nee
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, intrekken of schorsing van certificering of vergunning?	Er wordt geen gebruik gemaakt van uitvoeringsorganisaties.
5. Is duidelijk welke spelers in toezicht en opsporing een handhavende rol hebben in de (internationale) keten en is er in de gegevensdeling voorzien om fraude en criminaliteit te bestrijden?	Ja
6. Is de betrouwbaarheid van de aan te leveren gegevens en bronnen voldoende om de naleving te borgen?	Nee, op dit moment nog niet. Hiertoe zullen eerst alle computerapplicaties van Schiphol gevalideerd moeten worden. In die validatie toont zij dan aan dat haar systemen voldoen aan de RMI. Na die validatie blijven er mogelijkheden voor de sectorpartijen om hun software aan te passen waardoor er ontwijking van een norm te programmeren is. De computerapplicaties zijn in bezit van de sectorpartijen en niet van de ILT-Luchtvaartautoriteit. De wettelijk verplichte interne audits en de audits die ILT-Luchtvaartautoriteit uitvoert zouden dit risico in voldoende mate moeten afdekken.

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	Er is een mogelijkheid tot fraude. Zie hierboven beschreven. De toezichtservaring van de ILT-Luchtvaartautoriteit met Schiphol laat zien dat er in principe geen reden is om uit te gaan van doelbewuste opzettelijke fraudepogingen.

Opmerkingen:

Hieronder een aantal signalen en suggesties om ook op andere punten tot een actualisering van het LVB te komen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft hier meerdere malen aandacht voor gevraagd.

Algemeen
Deze LVB wijziging realiseert een juridische grondslag om het maximum aantal vliegtuigbewegingen stapsgewijs te verhogen naar 500.000. Ondanks het feit dat dit maximumaantal pas kan worden verhoogd als de BA-doelstellingen zijn gehaald wil de ILT-Luchtvaartautoriteit erop wijzen dat de ervaren geluidhinder bij omwonenden niet uitsluitend samenhangt met berekende geluidbelasting, berekende ernstig gehinderden en slaapverstoorden, stillere vliegtuigen en hogere landingsgelden. Uit de Staat van de Luchtvaart die de ILT-Luchtvaartautoriteit jaarlijks publiceert blijkt dat ervaren geluidhinder voornamelijk samenhangt met overvliegfrequentie en het tijdstip van het overvliegen (avond, nacht, vroege ochtend). Ondanks de afname van de berekende geluidbelasting, het aantal ernstig gehinderden en een stillere vloot heeft de mogelijke groei naar 500.000 bewegingen negatieve effecten op deze laatste twee genoemde hinderindicatoren (overvliegfrequentie en tijdstip van overvliegen). De mogelijke

groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen leidt dan ook tot een verwachte toename van geluidhinderklachten van omwonenden. De ILT-Luchtvaartautoriteit adviseert om dit aspect in de belangenafweging bij het verdere besluitvormingsproces mee te wegen.

Koninklijk besluit

Een koninklijk besluit over de inwerkingtreding van artikel 4.2.3b kan alleen op duidelijk omschreven gronden worden genomen. Voor een zorgvuldige besluitvorming is het belangrijk dat de voorwaarden daarvoor helder zijn, waaronder het behalen van de doelstellingen uit het BA-proces. Om dit te kunnen beoordelen, moeten de criteria voor monitoring en meting concreet zijn vastgelegd, in lijn met de convenanten en bestuurlijke afspraken met de sectorpartijen. Zolang deze afspraken en beoordelingscriteria nog niet volledig zijn uitgewerkt, is het nog niet mogelijk te bepalen of de doelstellingen zijn behaald en daarmee of een koninklijk besluit verantwoord kan worden genomen.

TVG

Met komst van het nieuwe LVB is de berekening van het TVG is gewijzigd. Het is wenselijk om hierover iets op te nemen in de NvT, inclusief een vergelijking tussen de oude en nieuwe methode, bijvoorbeeld via een "was-wordt" lijst. Voor omwonenden wordt het dan beter inzichtelijk of zij met het nieuwe TVG berekening er op vooruit zijn gegaan, er op achteruit zijn gegaan of dat de bescherming gelijk is gebleven. De onderbouwing van de 50/50-verdeling verdient daarnaast ook nadere toelichting, met transparante cijfers over hoe deze verdeling leidt tot de in dit besluit opgenomen TVG-waarden.

DGLM hanteert het TVG als geluidsdosismaat om te beoordelen of de geluidhinder verminderd is. Om geluidhinder te verminderen is het TVG geen logische dosismaat. De geluidsgebeurtenissen die bij omwonenden leiden tot geluidhinder wijken af van de geluidgebeurtenissen die de grondslag van het TVG vormen. Het is daarom beter als doelstelling te formuleren het verlagen van de berekende geluidbelasting. Dat sluit beter aan bij de keuze van het TVG als geluiddosismaat. De ILT-Luchtvaartautoriteit wil graag dat deze aanpassing wordt doorgevoerd in de NvT.

De wijziging van het LVB, inclusief artikel 4.2.3b vloeit voort uit de uitspraak in de RBV rechtszaak waarin werd benadrukt dat de individuele bescherming van omwonenden beter geregeld moet worden. Dit heeft onder andere geleid tot de opname van extra handhavingspunten in het LVB die ook buiten de berekende geluidscontour liggen. Hier tegenover is de voorgenomen opname van de gelijkwaardigheidscriteria als normen in het ontwerp LVB achterwege gebleven. Hieruit kan worden afgeleid dat de gelijkwaardigheidscriteria met betrekking tot individuele bescherming een onjuiste norm zijn gebleken omdat die de individuele bescherming niet regelt (het is een 'per saldo' norm). Daarnaast beschermen de gelijkwaardigheidscriteria de omwonenden buiten de berekende geluidscontouren niet omdat deze criteria alleen van toepassing zijn binnen de berekende geluidscontouren. Het TVG te 'cross-checken' met de gelijkwaardigheidscriteria zoals bij de voorbereiding van deze LVB wijziging is uitgevoerd is dus niet logisch. Beter is het TVG te cross checken met de optredende lokale effecten vertaald naar geluidbelasting in de handhavingspunten.

Graag de resultaten van de cross check en het onderzoek over de te verwachten lokale effecten opnemen als hyperlink in de NvT. Tevens bij de resultaten toelichten wat er met de term 'conservatiever' wordt bedoeld. Het is beter om de resultaten te beschrijven in relatie tot de gevolgen voor omwonenden en de sector. Dit geldt ook voor de term 'conservatieve inschatting' die verder in de NvT wordt genoemd. Tenslotte is het raadzaam te beschrijven wat de beschreven ongewenste bijeffecten van de andere methodiek zijn (gebaseerd op hinderindicatoren) en voor wie ze van toepassing zijn.

Luchtvaartautoriteit
Inspectie Leefomgeving en Transport

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 (bestuursrechtelijk en/of strafrechtelijk) 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	Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)
Beoordelaar(s)	Team Toezicht Luchthavens, Team Toezicht Luchtruim, Team Luchtkwaliteit en Emissies Transport, Team Vergunningverlening Luchthavens en Luchtruim
Deadline	Medio september 2025
Extra info	Deze checklist betreft de HUF-opmerkingen op de onderdelen geluid, luchtkwaliteit, emissies, externe veiligheid, infrastructuur en luchtruim
Korte samenvatting regelgeving	In het LVB zijn de geluidsregels, de geluidsgrenswaarden, de regels en grenswaarden voor emissies en luchtkwaliteit en de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico voor de luchthaven Schiphol wettelijk verankerd. Het LVB waarborgt de bescherming van de omgeving tegen overmatige geluidsbelasting, overmatige blootstelling aan emissies en een te hoog extern veiligheidsrisico.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	Afdelingshoofd Toezicht Milieu, Afdelingshoofd Toezicht Luchtvaart, Afdelingshoofd Vergunningverlening Rail en Luchtvaart
Is er voor de HUF-toets contact geweest met beleid over de inhoud van deze regelgeving?	Ja

Vanwege het format van het HUF-toetsformulier komen onderwerpen op verschillende plekken terug. Daarom hebben we gewerkt met tussenkopjes om de overzichtelijkheid te verbeteren. Het is helaas niet helemaal te voorkomen dat sommige punten vaker terugkomen, maar dan vanuit een andere invalshoek.

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) en opsporingsambtenaren. Deze laatste zijn de AOA's van de Bijzondere Opsporingsdiensten (zoals de ILT-IOD) en de BOA's van de ILT-Luchtvaartautoriteit.

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Nee, niet overal. Zie de vakken hieronder.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	**Baanonderhoud** • M.b.t. de definitie 'onderhoud' mist het LVB een aanvullende definitie van 'ernstig belemmerd'. • Zoals het er nu staat is de kwalificatie 'ernstig belemmerd' randvoorwaardelijk voor de rest van de verschillende definities. Als het geplande onderhoud het normale gebruik van de luchthaven niet ernstig belemmert of enigszins belemmert, zijn de bepalingen over onderhoud dus niet van toepassing. Daarom is definitie van 'ernstig belemmerd' belangrijk. Zoals de definitie nu is, is onderhoud niet van toepassing op rij- en taxibanen. • De tekst overeen laten stemmen met de Wet luchtvaart: "… waardoor het NORMALE gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd...,". Graag het woord 'normale' toevoegen • De definitie in 1.1 wijkt af van de definitie van groot onderhoud in Bijlage 4. Hierin wordt groot onderhoud gekoppeld aan groter dan 72 uur. Het onderhoud (zonder 'groot') in artikel van 1.1. geldt voor maximaal 7 dagen. Dat is dus 168 uur. 'Onderhoud' is dus groter dan 'groot onderhoud'. • In de NvT zijn onderhoud en groot onderhoud ook niet duidelijk, bijvoorbeeld: NvT blz 9 bovenaan: onderhoud maximaal 7 dagen (168 uur); NvT blz 12 tweede alinea: groot onderhoud: langer dan 72 uur. • Begrippenlijst Bijlage 4 Definitie groot onderhoud. Ook hier ontbreekt een beschrijving van het begrip 'het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd'. Voor de handhaafbaarheid en het toezicht op de rechtmatigheid van het toepassen van vervangende regels en grenswaarden is het essentieel om duidelijke definities van onderhoud, groot onderhoud en ernstig belemmerd te hebben. **Zich ontwikkelende geluidbelasting** Artikel 1.1: toevoegen aan de definitie voor 'zich ontwikkelende geluidbelasting' na het laatste woord 'gebruiksjaar': "gebaseerd op de gebruiksprognose voor dat betreffende gebruiksjaar." Tevens toevoegen aan de definitie zowel na: 'dB(A)' in lid a als na: 'L_{night}' in lid b: "en in percentage geluidsruimte". **Algemeen** Artikel 1.1: dit artikel mist een definitie voor een 'start' en een definitie voor een 'landing'. Voor tekstvoorstel, zie LHB GAE. Artikel 1.1: in de begrippenlijst ontbreekt een definitie voor VFR-verkeer. Gezien het nieuwe lid 6 bij artikel 3.1.5 belangrijk om te omschrijven. **Emissies** Artikel 1.1: de begrippenlijst kent geen definitie voor taxiën. Het vigerende LVB wel. Graag toevoegen. **Operationele ruimte sector** Artikel 1.1: in de begrippenlijst ontbreekt een definitie voor "eindnadering". Graag deze toevoegen en in overeenstemming brengen met de definitie van eindnadering in de RMI. Let wel: de RMI kent twee definities voor eindnadering. Dus dat moet eerst opgelost worden. Anders zijn de wettelijke bepalingen waar eindnadering een rol speelt niet handhaafbaar.

3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	**Operationele ruimte sector** Artikel 3.1.3 lid 2: in de NvT omschrijven wat met het begrip 'doelmatig' wordt bedoeld en wat niet. In de afgelopen jaren is gebleken dat dit begrip voor ruime interpretatie vatbaar is. Artikel 3.1.5a tweede lid onder b. De norm is onduidelijk omdat hij inconsequent is. Het LVB staat afwijkingen van luchtverkeerwegen en minimale vlieghoogtes toe maar niet onbegrensd. Artikel 3.1.3 derde lid stelt de grenzen. In dit artikel 3.1.3a tweede lid onder b wordt een categorie afwijkingen geïntroduceerd die niet meegeteld hoeft te worden met de afwijkingen die onder de wettelijke begrenzing van artikel 3.1.3 derde lid vallen. Deze afwijkingen zijn voor de ILT-Luchtvaartautoriteit dus onzichtbaar. Het toezicht op de rechtmatige toepassing van deze uitzonderingsbepaling is daarmee niet mogelijk. Graag de afwijkingen laten meetellen met de afwijkingen als bedoeld in artikel 3.1.3 derde lid. Bijlage 4, Regel 1 artikel 16: Onduidelijk is welke TMA er hier wordt bedoeld. Tevens graag het begrip 'bui' en 'normaal gebruik' definiëren. Wanneer deze begrippen niet concreet worden gemaakt, kan de ILT-Luchtvaartautoriteit niet controleren of LVNL rechtmatig van deze uitzonderingsgrond gebruik heeft gemaakt. Artikel 3.1.1: eerste lid: "…blijft binnen één van de luchtverkeerwegen die…" biedt veel ruimte en wordt volgens ons ook niet meer gedaan door LVNL. Kan dus zijn: "….blijft binnen de luchtverkeerweg die … enz." Idem voor artikel 3.1.2 eerste lid. Belangrijk is dat luchtverkeersleiders geen onveilige baancombinaties kiezen, maar vooraf concreet maken wat onder deze begrippen wordt verstaan geeft helderheid voor alle partijen. Artikel 3.1.2 lid 5 schrappen. In NL geldt al jaren de PBN-wetgeving met o.a. de Regeling boorduitrusting die de meest moderne navigatieapparatuur verplicht stelt. Het is niet consequent om een overtreder van de PBN-wetgeving tegelijkertijd een vrijstelling te verlenen van de regels voor de luchtverkeerswegen (zie ook pré HUF-toets dec. 2024). Artikel 3.1.3 derde lid tabel: Vlieghoogte 0 tot vliegniveau 70 is een duidelijke norm maar niet in lijn met de vergelijkbare norm voor vertrekkend verkeer en daarmee niet consequent. De norm voor vertrekkend verkeer is gesteld op vliegniveau 90. Omwille van eenduidigheid heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit in december 2024 een voorstel gedaan dit gelijk te trekken. NvT pagina 10 eerste alinea: de uitsluiting van de Schiphol Oostbaan voor handelsverkeer 'onder normale (weers)omstandigheden'. Graag concreet beschrijven wat daar wel en niet onder valt. Anders kan de ILT-Luchtvaartautoriteit de rechtmatigheid van het gebruik van de Schiphol Oostbaan door handelsverkeer niet controleren. **Baanonderhoud** Artikel 3.1.5a, eerste t/m vierde lid: de norm is niet duidelijk. De gebruikte terminologie "niet of verminderd inzetbaar" strookt niet met de definitie van 'onderhoud' waarbij een randvoorwaarde is dat het normale gebruik van de luchthaven 'ernstig wordt belemmerd'. Daarmee wordt dit artikel niet handhaafbaar. Geldt ook voor bijlage 4, Regel 4, artikel 7: wederom van belang om het begrip 'ernstig belemmerd' te omschrijven en te definiëren. Artikel 4A1: onduidelijk is wat de status van het informatiedocument over groot onderhoud is als genoemd in bijlage 4, Regel 1 artikel 5.1. Dit moet duidelijker in artikel 4A1

	worden opgenomen. Nu zou men kunnen volstaan met een extra alinea over onderhoud. Dat is onvoldoende. Het informatiedocument moet als bijlage bij de gebruiksprognose worden toegevoegd. Voorkomen moet worden dat de sector eerst een gebruiksprognose indient, de capaciteitsdeclaratie hierop baseert, hier vervolgens slots op gaat toewijzen, en daarna ineens met een informatiedocument over groot baanonderhoud aankomt. Alle facetten van de operatie moeten in de gebruiksprognose zijn ondergebracht. Een gebruiksprognose zonder informatiedocument over groot baanonderhoud is onvolledig. Graag dit duidelijker in artikel 4A1 opnemen. Ook van toepassing op Bijlage 4, Regel 1, artikel 5.1. **Handhavingsinstrumentarium** Artikel 3.1.6 valt onder hoofdstuk 3 "De regels". Delen van bijlage 4 die onder 3.1.6 vallen zijn echter geen regels maar grenswaarden. Door 3.1.6 onder het hoofdstuk 3 te hangen ontstaat er verwarring. Het niet naleven van artikel 3.1.6 is een overtreding van een regel en daar volgt een LOD of bestuurlijke boete op. Sommige onderdelen van bijlage 4 zijn echter grenswaarden en vallen onder de gezamenlijke zorgplicht waarop de LOD en bestuurlijke boete niet van toepassing zijn maar 'het opleggen van maatregelen'. Graag dit uit elkaar trekken zodat duidelijk is welke bepalingen onder welk type geluidswetgeving valt: regels of grenswaarden. Bijlage 4, Regel 4, artikel 2 en 3: LVNL als normadressaat is hier verwijderd ten opzichte van eerdere versies. Dit heeft te maken met de gezamenlijke zorgplicht die op Regel 4 van toepassing is. De aantalsnormen van 80 en 40 zijn dus grenswaarden. Gevolg is dat het handhavingsinstrumentarium bij overtreding van dit artikel bestaat uit een maatregel o.g.v. artikel 8.22 Wet luchtvaart en dus niet uit een LOD of bestuurlijke boetes. De verwijzing naar bijlage 4 wordt echter gemaakt in artikel 3.1.6 van het LVB dat onder het hoofdstuk 3 'De Regels' valt. Dat is onduidelijk. Graag dit uit elkaar trekken en ergens opnemen dat de normen in Regel 4 grenswaarden betreffen. Zie ook de NvT pagina 18 vierde alinea. NvT pagina 18 onderste alinea: De nota van toelichting en de LVB-tekst besteden geen aandacht aan de mogelijke situatie dat de grenswaarden worden nageleefd maar de baanregels niet. Als er gedurende het jaar geen dreigende overschrijding is geweest, is er ook geen beheersplan. Maar als er dan wel een baanregelovertreding wordt vastgesteld, hoe treedt de ILT-Luchtvaartautoriteit dan op? Graag bevestigen dat dan de bestuurlijke boete op grond van artikel 11.16 lid 1 onder c de wettelijke grondslag is. **Zich ontwikkelende geluidbelasting** Artikel 3.1.6 tweede lid is onvoldoende concreet verwoord. Zij mist een aantal belangrijke toevoegingen. Graag dit artikel laten aansluiten op het begrip 'zich ontwikkelende geluidbelasting', bv. 'Van het eerste lid kan worden afgeweken indien gedurende het gebruiksjaar de zich ontwikkelende geluidbelasting hoger is dan de grenswaarde'. Dit is concreter en de omstandigheden waaronder mag worden afgeweken zijn zo scherper afgebakend. Tevens geef je hiermee ook de ruimte om af te wijken van het preferentieel baangebruik als er een dreigende overschrijding is op het TVG. Dat is nu in artikel 3.1.6 tweede lid niet meegenomen. Naleving hiervan is net zo belangrijk omdat hierin een BA- maatregel is vertaald. Tenslotte mist dit artikel de toevoeging dat er pas mag worden afgeweken nadat er eerst een beheersplan vanwege een dreigende overschrijding is opgesteld en aan de ILT-Luchtvaartautoriteit overhandigd. Zo borgen we beter de

	grondslag op basis waarvan LVNL van de baanpreferentieregels mag afwijken. Van de regels afwijken zonder eerst een beheersplan te hebben opgestuurd kan dan sneller worden geclassificeerd als ongeoorloofd afwijken en dus overtreding. Artikel 4A.2 tweede lid: Wie publiceert het evaluatierapport? Artikel 8.17b van de Wet luchtvaart zegt "onze minister". Is dat DGLM of de ILT-Luchtvaartautoriteit? **Algemeen** Artikel 3.1.5 het nieuwe lid 6: De norm is niet duidelijk. De opgesomde categorieën VFR-verkeer gebaseerd op het Besluit Luchtverkeer en op bepaalde ICAO categorieën impliceren een scherpe afbakening. Graag die afbakening helder opnemen in het LVB of de NvT. Voor de ILT-Luchtvaartautoriteit is belangrijk: welke toestellen vallen er wel onder en welke niet. Graag concreet of anders een verwijzing naar deze lijst opnemen. Artikel 3.1.5 lid 6 staat toe dat er maximaal 50 VFR-propellervluchten overdag van de Aalsmeerbaan gebruik mogen maken. Deze operatie is echter nog niet opgenomen in het veiligheidscertificaat dat voor de luchthaven Schiphol is vastgesteld. Het concept-LVB staat vluchten toe die nog niet uitgevoerd kunnen worden. In de wettekst onder letter T (na artikel 4A.2) wordt gesproken over kaart 24/24 in Bijlage 1. Bijlage 1 kent maar 23 kaarten. Graag dit onderzoeken en aanpassen. Bijlage 1 De kaarten bij het LVB zijn niet goed opgenomen in de PDF. Deze bevatten o.a. opmaakproblemen, verkeerde aanduiding van de baan bij kaart 23/23 en er is geen noordelijke kompasrichting aangegeven. In de legenda zijn zaken verschoven en zijn pictogrammen niet zichtbaar. Ook zijn de kaarten 'afgebrokkeld' weergegeven. Bijlage 4: De cursief gedrukte toelichting boven tabel 2 heeft dezelfde strekking als artikel 3.1.3 vierde lid. Graag gelijktrekken, d.w.z. van deze toelichting ook een apart voorschrift maken in de bijlage. Dan hebben ze beiden dezelfde status als voorschrift. NvT pagina 27 onderdeel F: artikel 3.1.6 klopt niet. Graag de nummering veranderen. Artikel 3.2.2 vierde lid: Graag hier of in de NvT ook de rol en verantwoordelijkheden van grondafhandeling beschrijven. Praktijkervaring leert dat die rolverdeling complexer ligt dan gedacht, helderheid is van belang zodat niet naar elkaar gewezen wordt. In dit concept-LVB zijn er geen uitzonderingen voor meetvluchten. Check of zij dus vallen onder alle van toepassing zijnde bepalingen van het LVB. **Emissies** Artikel 3.2.2 lid 1 en 2 impliceert dat op alle afhandelingsplaatsen waar handelsverkeer wordt opgesteld de voorzieningen aanwezig moeten zijn. Vrachtvliegtuigen vallen ook onder handelsverkeer. Betekent dit dat ook alle afhandelingsplaatsen voor vrachtverkeer aan 3.2.2 lid 1 en 2 moeten voldoen? Graag bevestigen dat het om alle afhandelingsplaatsen gaat of anders aantallen en locaties noemen. Artikel 4.3.1 en 4.3.2 hanteren het begrip 'per ton startgewicht'. Beter is het om de term te gebruiken 'per ton maximum

	startgewicht (MTOW)' In het berekeningsvoorschrift van de RMI wordt namelijk op dit onderwerp de MTOW voorgeschreven. Artikel 3.2.1 eerste lid is onduidelijk. "Voor de start of na de landing…" impliceert een keuzevrijheid voor de gezagvoerder. Hij hoeft het maar bij één van de twee handelingen te doen. Beter is: "Voor de start en na de landing…". Artikel 3.2.2 eerste lid: Graag toevoegen na het woord 'aanwezig is' de zinsnede ", en operationeel is" Artikel 3.2.2 tweede lid: Graag toevoegen na het woord 'handelsverkeer.' De nieuwe zin: "De exploitant van de luchthaven draagt er zorg voor dat bovengenoemde infrastructuur en voorzieningen uiterlijk 1 januari 2030 operationeel zijn." Artikel 3.2.2 tweede lid: Het jaar 2030 is nog ver weg. Dit kan in theorie betekenen dat Schiphol tot 2029 niets doet. Graag een stapsgewijze aanscherping opnemen of een jaarlijkse rapportageplicht over dit onderwerp met daarin de ontwikkelingen, zodat de voortgang tot de naleving van dit voorschrift te volgen is. Zoals het nu is vastgelegd kan de ILT-Luchtvaartautoriteit tot 2030 niet handhaven op het aantal opstelplaatsen met voorzieningen. **Gezamenlijke zorgplicht** Artikel 4.2.1 vierde lid. Een belangrijk onderdeel van dit lid is onduidelijk. TVG en de geluidbelasting in de handhavingspunten zijn grenswaarden waarop de gezamenlijke zorgplicht van toepassing is. Bij een dreigende overschrijding moet er dus een gezamenlijk beheersplan komen. Zoals het nu beschreven staat stelt alleen de exploitant het beheersplan op. De andere sectorpartijen moeten betrokken zijn. Graag hierbij opnemen 'in samenspraak met' bijvoorbeeld. Dit is ook van toepassing op artikel 4.2.2 vierde lid.
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	**Handhavingsinstrumentarium** Er kan verwarring ontstaan over de verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij artikel 3.1.6. vanwege onduidelijkheid over regels en grenswaarden. Dat is bepalend voor het toe te passen handhavingsinstrumentarium. Zie hetgeen hierover is opgenomen in deze checklist bij 1.1.3.
5. Is strafbaarstelling (via bestuursrecht of strafrecht) in regelgeving vastgelegd?	**Handhavingsinstrumentarium** De strafbaarstelling voor het niet (tijdig) opstellen en verstrekken van een beheersplan bij een dreigende overschrijding door middel van een bestuurlijke boete is niet wettelijk verankerd. Dit betekent dat de de ILT-Luchtvaartautoriteit geen lik-op-stukhandhaving kan toepassen als bij een dreigende overschrijding een beheersplan niet of niet tijdig wordt verstrekt. In 2024 is door DGLM echter toegezegd dit te gaan faciliteren. De NvT bij dit ontwerp-LVB beschrijft nu de mogelijkheid een LOD op te leggen bij het niet (tijdig) verstrekken van een beheersplan. Dit is geen geschikt handhavingsinstrument omdat gedurende het gebruiksjaar de factor tijd een grote rol speelt. Een uitgebreide procedure met een voornemen, zienswijze en een definitieve LOD-beschikking leidt tot een LOD-oplegging die van kracht wordt op het moment dat het gebruiksjaar al ten einde is. Een lik-op-stukhandhavingsinstrument als de bestuurlijke boete is passender en realistischer. Maar omdat de Wet luchtvaart hier (nog) niet op is aangepast kan dit instrument niet gebruikt worden. Dit beperkt de ILT-Luchtvaartautoriteit in haar mogelijkheden om gedurende het gebruiksjaar al handhavend op te treden. Dit is ook van toepassing op NvT pagina 19 eerste alinea.
6. Is strafbaarstelling in de regeling zelf opgenomen of is er een koppeling gelegd tussen de nieuwe wetgeving met strafbaarstelling in	n.v.t.

artikel 1 of 1a van de Wet op de Economische Delicten(WED)?	
7. Voldoet de strafbaarstelling via de WED aan de toets voor een voorlopige hechtenis-feit[1]?	n.v.t.

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie (rechtspersoon/natuurlijk persoon) de norm is gericht? (Normadressaat) Is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Artikel 3.1.6: de normadressaten worden toegelicht in de NvT. Laat de artikeltekst in bijlage 4 dan ook aansluiten bij de systematiek die ook in de rest van hoofdstuk 3 van het LVB wordt gehanteerd: "de exploitant van de luchthaven", "LVNL" en "de gezagvoerder" (liever: airline operator). Graag bijlage 4 hierop aanpassen.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja, in de voorbereiding op deze LVB-wijziging heeft DGLM uitgebreid onderzoeken laten uitvoeren en met sectorpartijen gesproken. Hetgeen nu voorligt zou voor de normadressaten uitvoerbaar moeten zijn.
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Ja, de wet- en regelgeving bouwt voort op een structuur die er al langer is en waar de normadressaten bekend mee zijn. Op onderdelen veranderen er bepalingen maar de hoofdstructuur blijft in stand. Op grond hiervan zijn er in de loop der jaren ondersteunende computerapplicaties gebouwd die de registraties, de berekeningen en bewerkingen uitvoeren. **Validatie** Om ervoor te zorgen dat de normadressaat kan controleren of hij aan de regels voldoet, moeten de ondersteunende computerapplicaties betrouwbaar zijn. Op dit moment is die nog niet aangetoond.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Ja, zij beschikken over computerapplicaties waarmee de milieuprestaties in beeld te brengen zijn.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja, die zijn in de NvT beschreven.
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	**Validatie** Ja. Een groot deel van de naleving wordt getoetst aan de hand van milieugegevens die gegenereerd worden uit computerapplicaties. Deze zijn in het bezit/beheer van de sectorpartijen. Aanpassing van de software kan leiden tot ontwijking van de norm. De ILT-Luchtvaartautoriteit is niet in staat om dat op eenvoudige wijze te ontdekken. Daarom is het van groot belang dat de milieugegevens betrouwbaar zijn. De waarborg hiertoe zit in computerapplicaties die moeten voldoen aan de bepalingen van de RMI. Pas nadat de sectorpartijen hebben aangetoond dat hun applicaties voldoen aan de RMI is er een voldoende waarborg dat de gegenereerde milieu-informatie betrouwbaar is. De ILT-Luchtvaartautoriteit zal na ingebruikname van de computerapplicaties regelmatig een audit uitvoeren op de computerapplicaties, de mensen die ermee werken en de kwaliteitseisen ervan. Hiermee kan de ILT-Luchtvaartautoriteit de betrouwbaarheid van de milieu-informatie blijven toetsen.
7. Biedt de eventueel opgenomen zorgplicht voldoende duidelijkheid als 'vangnet' artikel?	**Zorgplicht Omgevingswet** Recentelijk is de Omgevingswet in werking getreden. Deze wet is van toepassing op nagenoeg alle activiteiten in de leefomgeving. De Omgevingswet kent een algemene zorgplicht en in sommige gevallen ook een specifieke zorgplicht. De relatie van dit concept-LVB met de Omgevingswet wordt niet beschreven. Hierdoor is onbekend of de zorgplicht van de Omgevingswet van toepassing is op dit concept-LVB. De ILT-

[1] Dit is misdrijf waarop meer dan vier jaar gevangenisstraf staat en waarvoor voorlopige hechtenis is toestaan.

	Luchtvaartautoriteit vindt het belangrijk dat dit in de NvT wordt toegelicht.

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja. De sectorpartijen voeren de regelgeving uit. De ILT-Luchtvaartautoriteit houdt toezicht op de naleving en treedt waar nodig handhavend op.
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	**Validatie** Bij 10 van de 21 artikelen in dit LVB maakt de ILT-Luchtvaartautoriteit bij het toetsen van de naleving gebruik van informatie afkomstig uit computerapplicaties die in bezit/beheer zijn bij de sectorpartijen. Bij deze 10 artikelen zitten alle voorschriften die de kern vormen van de bescherming van de omgeving tegen milieuschade (geluid, emissies, luchtkwaliteit). Voor de handhaafbaarheid van deze kernvoorschriften is het van het allergrootste belang dat de informatie uit die computerapplicaties betrouwbaar is. Dat is op dit moment niet bekend en daardoor bestaat er een afbreukrisico op de handhaafbaarheid van deze 10 belangrijke artikelen. Drie van de 21 artikelen uit dit LVB en de artikelen 8.26, 8.27 derde lid en 8.28 vierde lid van de Wet luchtvaart beschrijven de wettelijke voorschriften die van toepassing zijn op het meten, het registreren, het bewerken, het berekenen en het rapporteren van gegevens over de milieubelasting. Deze verplichtingen zijn op detailniveau vastgelegd in de RMI. De sectorpartijen, hun computerapplicaties en de daarin geïnstalleerde software, algoritmes en formules moeten voldoen aan de bepalingen van de RMI. Er is nog niet aangetoond dat de applicaties van de sectorpartijen voldoen aan de bepalingen van de RMI. Hierdoor kan de ILT-Luchtvaartautoriteit op het gebied van de handhaafbaarheid van deze 10 artikelen nog geen positieve beoordeling geven. **Kwaliteit RMI** De HUF-toets op de RMI moet nog plaatsvinden. Vooruitlopend op de HUF-toets RMI is gecontroleerd of het rekenvoorschrift voor de zich ontwikkelende geluidbelasting (ZOG) en de rapportageplicht van de ZOG aan de ILT-Luchtvaartautoriteit in de RMI zijn opgenomen. Dat is niet het geval. Hierdoor is het toezicht op artikel 4.2.2 vierde lid niet uitvoerbaar en handhaafbaar. Hetzelfde geldt voor de berekening van het percentage geluidsruimte. Tevens is vooruitlopend op de HUF-toets RMI geconstateerd dat de wettelijke publicatietermijnen voor de IG met betrekking tot de handhavingsrapportages zijn aangepast. De publicatietermijnen worden in het concept-LVB ingekort met twee maanden (halfjaarsrapportage) en met vier maanden (handhavingsrapportage einde gebruiksjaar). Dit is voor de ILT-Luchtvaartautoriteit niet uitvoerbaar. **Baanonderhoud** De definitie van groot onderhoud in bijlage 4 betekent dat groot onderhoud ook van toepassing is op de situatie dat er meer dan 72 uur onderhoud plaatsvindt aan een rijbaan (dus geen start- of landingsbaan) waardoor die minder inzetbaar wordt. De ILT-Luchtvaartautoritet vraagt zich af of in deze specifieke situatie nog voldaan wordt aan de randvoorwaarde dat het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Graag strakker afbakenen. Voor situaties waarbij het normale gebruik van de luchthaven enigszins wordt belemmerd zijn de vrijstellingen van regels en grenswaarden niet bedoeld. Een goede definitie van het begrip ‘ernstig belemmerd’ is dan ook van groot belang. Zie ook het commentaar op alle gebruikte definities van (groot) baanonderhoud in het LVB en de NvT. Gelet op het

	bovenstaande en op eerder en hierna gemaakte opmerkingen over (groot) baanonderhoud beoordeelt de ILT-Luchtvaartautoriteit alle artikelen die met baanonderhoud of groot baanonderhoud te maken hebben momenteel als niet handhaafbaar omdat er onduidelijkheid is in de definities. Bijlage 4 Regel 1, artikel 5.1: Nee aangezien er nog geen wettelijke termijn is vastgesteld waarbinnen het informatiedocument moet worden verstrekt. **Handhavingsinstrumentarium** Bijlage 4, Regel 4, artikel 2 en 3: LVNL als normadressaat is hier verwijderd ten opzichte van eerdere versies. Dit heeft te maken met de gezamenlijke zorgplicht die op Regel 4 van toepassing is. De aantalsnormen van 80 en 40 zijn dus grenswaarden. Gevolg is dat het handhavingsinstrumentarium bij overtreding van dit artikel bestaat uit een maatregel o.g.v. artikel 8.22 Wet luchtvaart en dus niet uit een LOD of bestuurlijke boetes. De verwijzing naar bijlage 4 wordt echter gemaakt in artikel 3.1.6 van het LVB dat onder het hoofdstuk 3 'De Regels' valt. Dat is onduidelijk. Graag dit uit elkaar trekken en ergens opnemen dat de normen in Regel 4 grenswaarden betreffen. Wegens onduidelijkheid over de status van de norm (grenswaarde of Regel) is dit artikel en daarmee het toezicht op baanregel 4 niet handhaafbaar. Ook van toepassing op de NvT, pagina 8 tweede alinea. **Operationele ruimte sector** Regel 1, artikel 16: Nee. Het begrip TMA is onduidelijk alsmede het begrip 'bui'. Tevens is 'normaal gebruik' niet nader omschreven. Hierdoor kan de ILT-Luchtvaartautoriteit niet controleren of LVNL rechtmatig van deze uitzonderingsgrond gebruik heeft gemaakt. Idem voor Bijlage 4 Regel 4, artikel 6c. De termen 'buien', 'delen van het luchtruim' en 'normaal gebruik' zijn niet nader omschreven en dus voor meerdere uitleg vatbaar. Hierdoor zijn deze artikelen niet handhaafbaar. NvT pagina 11 laatste alinea: In deze alinea wordt gesteld dat er ook andere dan in de regels beschreven redenen zijn waarmee afwijking van een regel kan worden verantwoord. LVNL kan die onderbouwd voorleggen aan de ILT-Luchtvaartautoriteit. Door deze zinnen kan LVNL alle redenen tot het niet naleven van de verantwoordingspercentages aan de ILT-Luchtvaartautoriteit voorleggen en een claim op schulduitsluiting of strafuitsluiting doen. In de handhaving door de ILT-Luchtvaartautoriteit over gebruiksjaar 2021 heeft LVNL hier een beroep op gedaan. De handhaafbaarheid van het baanpreferentiestelsel wordt ernstig risico toegebracht als deze zinnen erin blijven. Er is een baanpreferentiestelsel met strikte regels en een groot aantal uitzonderings- en vrijstellingsbepalingen hierop. Dit stelsel, en daarmee het toezicht hierop, is complex. Het hieraan toevoegen van nog een brede uitzonderingsbepaling voor LVNL beoordeelt de ILT-Luchtvaartautoriteit als niet uitvoerbaar en niet handhaafbaar. Het eventuele 'niet-handhaven' vanwege een uitzonderlijke situatie behoort tot de discretionaire bevoegdheid van de toezichthouder. Dit moet wat de ILT-Luchtvaartautoriteit niet als een 'recht' aan LVNL worden toegekend. Regel 1, artikel 13: Nee, Onbekend is wat met de term "een deel" wordt bedoeld. Is dat 1 minuut? Een uur? Enz. Graag concreter verwoorden. Om veiligheidsredenen wordt tijdens een piek niet van baancombinatie veranderd, maar het is belangrijk om concreet onder een norm wordt verstaan.

	NvT pagina 10 eerste alinea: De uitsluiting van de Schiphol Oostbaan voor handelsverkeer is in dit LVB nergens wettelijk vastgelegd en daardoor niet handhaafbaar. **Algemeen** NvT pagina 10 derde alinea: de percentages wijken af van de percentages in de wettekst in bijlage 4. Graag beide percentages op 95% zetten, zoals in de wettekst vastgelegd, anders niet handhaafbaar. NvT pagina 10 vierde alinea: idem als hierboven. Nu voor het percentage van regel 3a **Emissies** Artikel 3.2.1 tweede lid. Het toezicht op of van deze uitzondering rechtmatig gebruik is gemaakt is niet uitvoerbaar als er geen registratie-, meldings- of informatieplicht aan wordt gekoppeld. De ILT-Luchtvaartautoriteit moet bronnen hebben die zij kan gebruiken om de naleving van dit lid te toetsen. Idem voor artikel 3.2.2 vijfde lid.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen?	**Operationele ruimte sector** Nee voor het toezicht op de naleving van artikel 3.1.5a is een aanvulling van de registratie- en rapportageplicht noodzakelijk. Het niet beschikbaar of bruikbaar zijn van de andere banen (zoals gesteld in 3.1.5a eerste lid) moet worden aangetoond. Graag de RMI hierop aanpassen. Bijlage 4 Regel 1, artikel 16: Nee. Zie wat hierboven is beschreven over het begrip 'bui', 'normaal gebruik' enz. Hierdoor kan de ILT-Luchtvaartautoriteit niet controleren of LVNL rechtmatig van deze uitzonderingsgrond gebruik heeft gemaakt. Dit is daardoor niet handhaafbaar. **Baanonderhoud** Bijlage 4 Regel 1, artikel 5.1: Nee aangezien er nog geen wettelijke termijn is vastgesteld waarbinnen het informatiedocument moet worden verstrekt.
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?	**Handhavingsinstrumentarium** De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft zich sterk gemaakt voor handhavend optreden gedurende het gebruiksjaar. Naar aanleiding hiervan is het verplichte beheersplan bij een dreigende overschrijding (ZOG >100%) in dit concept-LVB opgenomen. Het meest passende handhavingsinstrument bij het niet naleven van deze beheersplanverplichting is de bestuurlijke boete. De mogelijkheid hiertoe is echter nog niet in de Wet luchtvaart geregeld. Hierdoor kan de ILT-Luchtvaartautoriteit geen lik-op-stukhandhaving inzetten.
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?	Er is nog geen ingangsdatum vastgesteld.

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	Een groot aantal voor de handhaving cruciale randvoorwaarden zijn nog niet of nog niet voldoende ingevuld: **Baanonderhoud:** Het concept-LVB schept onduidelijkheid op de voorschriften die met (groot) baanonderhoud te maken hebben. Met name het ontbreken van een heldere definitie van wat wordt verstaan onder de terugkerende bepaling: 'indien het normale verloop van de luchthaven ernstig wordt belemmerd' is een belangrijk onderdeel hiervan. Dit leidt ertoe dat al deze voorschriften op dit moment als niet handhaafbaar worden beoordeeld. **Operationele ruimte sector (afwijken bij preferentieel baangebruik):** In de toelichting van het ontwerp-LVB staat 'dat er ook andere dan in de regels beschreven redenen zijn waarmee afwijking van een regel kan worden verantwoord. LVNL kan die onderbouwd voorleggen aan de ILT-Luchtvaartautoriteit'. Deze clausule t.a.v. de verantwoording op de vier baanregels kan het fundament onder het gehele stelsel van baanregels en baanpreferenties inclusief hun beperkingen, hun vrijstellingen en hun verantwoordingsbepalingen onderuit halen. De extra uitzonderingsmogelijkheid beoordeelt de ILT-Luchtvaartautoriteit als niet handhaafbaar. Het eventuele 'niet-handhaven' vanwege een uitzonderlijke situatie behoort tot de discretionaire bevoegdheid van de toezichthouder. Dit moet niet als een 'recht' aan een ondertoezichtstaande worden toegekend. **Handhavingsinstrumentarium bij dreigende overschrijding:** De berekeningsmethodiek en rapportageplicht van de zich ontwikkelende geluidbelasting – het instrument om een dreigende overschrijding vast te stellen – moet nog worden opgenomen in de RMI. Daarnaast is de strafbaarstelling door middel van een bestuurlijke boete voor het niet (tijdig) opstellen en verstrekken van een beheersplan bij een dreigende overschrijding niet wettelijk verankerd. Dit betekent dat de ILT-Luchtvaartautoriteit geen lik-op-stukhandhaving kan toepassen als bij een dreigende overschrijding een beheersplan niet (tijdig) wordt verstrekt. **Validatie computersystemen sector:** Een effectief toezicht op de kern van het LVB, zijnde de bescherming van de omgeving tegen overmatige geluidbelasting en overmatige blootstelling aan emissies, is gebaseerd op deze twee randvoorwaarden van gevalideerde systemen en een kwalitatief goede RMI. Het is essentieel dat een onafhankelijke check wordt uitgevoerd of de computerapplicaties en de daarin geïnstalleerde software, algoritmes en formules voldoen aan de bepalingen van de RMI. Naast deze cruciale aspecten van het LVB zijn er nog andere gewenste aanpassingen noodzakelijk om het afbreukrisico voor de handhaafbaarheid zo klein mogelijk te krijgen (zie bovenstaande punten in de checklist).

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	Ja, dat is met name door DGLM opgepakt.

handhaving van de wet- en regelgeving ?	
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 en programma's, zowel van vergunningverlening, toezicht en opsporing.	Nee, de organisatorische indeling van de ILT-Luchtvaartautoriteit kan gelijk blijven.
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?	**2,2 fte** Ja, het pakket aan wetgeving waar de ILT-Luchtvaartautoriteit toezicht op gaat houden wordt twee keer zo omvangrijk. Immers, er is voor gekozen om twee handhavingsstelsels te integreren in een nieuw LVB: het stelsel van grenswaarden in handhavingspunten (met een uitbreiding van het aantal handhavingspunten) en het stelsel van baanregels gebaseerd op het NNHS. Dit laatste is nieuw voor het toezicht. Hierbij gaat het over alle bepalingen met betrekking tot de vier baanregels, alle preferentietabellen en uitzonderingsbepalingen hierop, en de onderliggende registratie- en rekenvoorschriften die in de RMI zullen worden opgenomen. Dit pakket is minstens zo omvangrijk. Het toevoegen van het tweede stelsel aan het LVB (inclusief bijbehorend RMI-toezicht) heeft consequenties voor de bemensing van het toezicht op de geluidswetgeving Schiphol. Een andere personele consequentie van dit concept-LVB betreft het toezicht op het taxiën met 1 motor minder. In het vigerende LVB is deze wettelijke verplichting uitsluitend van toepassing op 3- en 4-motorige vliegtuigen. Die zijn er op Schiphol bijna niet meer. In dit concept-LVB wordt deze verplichting uitgebreid met de 2-motorige vliegtuigen. Dat zijn bijna alle 478.000 vliegtuigbewegingen. Om de toezichtsinspanningen en de toezichtskwaliteit op hetzelfde niveau te houden is een uitbreiding van de bemensing met 2 fte benodigd (1 keer schaal 11 en 1 keer schaal 12). Daarnaast is 0,2 fte (schaal 11) uitbreiding bij Juridische Zaken nodig.
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 beeld zijn gebracht. Daarbij moet met name worden gedacht aan:			
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)		**2,2 fte** Zie hierover hetgeen in 2.3 van hoofdstuk 2 is beschreven.
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)		De 2 fte extra voor toezicht en handhaving moeten worden opgeleid en worden ingewerkt. De kosten voor opleidingen voor 2 fte bedragen €35.000,- en uitrusting €12.000,-.
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?		Ja, dat is wettelijk vastgelegd en dat doet de ILT-Luchtvaartautoriteit ieder half jaar in de vorm van de handhavingsrapportages.
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?		Nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:		
	i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	n.v.t. het toezicht is bij één instantie belegd: de ILT-Luchtvaartautoriteit. Ja via e-mail
	ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	Ja, dat is vastgelegd in de RMI. Alle aanvullende gegevens worden afzonderlijk gevraagd en verstrekt. Indien noodzakelijk maakt ILT-Luchtvaartautoriteit hierbij gebruik van haar bevoegdheden die haar op grond van de Awb zijn toebedeeld. Dat is in de praktijk nog niet voorgekomen.
	iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	Ja

	iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	Ja, per e-mail
	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?			Geen gevolgen voor de huisvesting van ILT-Luchtvaartautoriteit
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging en cybersecurity 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, de bestaande beveiligingen voldoen
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit?			Nee
12. Kan het toezicht effectiever worden met a) een andere interventiestrategie? b) of als vergunningverlening sterker kan worden ingezet als instrument voor gedragsverandering?			Ja, de ILT-Luchtvaartautoriteit pleit al langere tijd voor vereenvoudiging van de complexe wetgeving. Dit kan tot gevolg hebben dat het toezicht van de ILT-Luchtvaartautoriteit effectiever wordt en meer diepgang bevat. De effecten hiervan kunnen gevolgen hebben voor de gedragsveranderingen bij de normadressaat.
13. 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 ook aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken			Het toezicht op geluidsdossier Schiphol scoort hoog op de IBRA. Onder meer vanwege de politieke wens om hier hoge prioriteit aan te geven. Het geluidsdossier Schiphol heeft veel raakvlakken met de problematiek rondom 'een betrouwbare overheid'. In deze context mag er over de kwaliteit van het toezicht en de benodigde capaciteit van het toezicht in redelijkheid geen twijfel bestaan.

(fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	Voldoende capaciteit, kennis en middelen bij de toezichthouder om deze toezichtstaak op een acceptabel niveau uit te voeren is dan ook zeer belangrijk.
14. Is er rekening gehouden met het eventuele inzet van strafrechtelijke instrumenten en de gegevensdeling tussen toezicht en opsporing?	Nee

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	**2,2 fte** (2 fte Toezicht schaal 11 en 12, 0,2 fte bij Juridische Zaken schaal 11). De wet- en regelgeving met betrekking tot geluid wordt twee keer zo omvangrijk omdat er voor gekozen is om twee stelsels in elkaar te laten integreren. Daarnaast wordt de doelgroep van het toezicht op het 'taxiën met 1 motor minder' sterk uitgebreid. Om het toezicht op een acceptabel niveau te houden is dan ook een verdubbeling van de bemensing nodig. Dit betekent dat de ILT 2 extra fte nodig heeft. Tevens heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit €47.000,- nodig om deze extra 2 fte op te leiden en uit te rusten. Zonder aanvullende ondersteuning op dit gebied is het toezicht op het concept-LVB niet uitvoerbaar met hetzelfde kwaliteitsniveau en met dezelfde diepgang als het huidige toezicht.

3. Fraudebestendigheid

Dit richt zich op de vraag of de regelgeving bestand is tegen fraude. En voor zover dat niet het geval is, of hier maatregelen voor zijn getroffen.

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. Schiphol, LVNL, luchtvaartmaatschappijen en grondafhandelaren.
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.	Nee
3.a Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)? 3b. Zijn intermediairs en/of certificerende instellingen ook normadressaat in de regelgeving of hebben zij alleen een afgeleide verantwoordelijkheid voor naleving?	Nee Nee

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, intrekken of schorsing van certificering of vergunning?	Er wordt geen gebruik gemaakt van uitvoeringsorganisaties.
5. Is duidelijk welke spelers in toezicht en opsporing een handhavende rol hebben in de (internationale) keten en is er in de gegevensdeling voorzien om fraude en criminaliteit te bestrijden?	Ja
6. Is de betrouwbaarheid van de aan te leveren gegevens en bronnen voldoende om de naleving te borgen?	Nee op dit moment nog niet. Hiertoe zullen eerst alle computerapplicaties van Schiphol en LVNL gevalideerd moeten worden. In die validatie tonen zij dan aan dat hun systemen voldoen aan de RMI. Na die validatie blijven er mogelijkheden voor de sectorpartijen om hun software aan te passen waardoor er ontwijking van een norm te programmeren is. De computerapplicaties zijn in bezit van de sectorpartijen en niet van de ILT-Luchtvaartautoriteit. De wettelijk verplichte interne audits en de audits die ILT-Luchtvaartautoriteit uitvoert zouden dit risico in voldoende mate moeten afdekken.

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	Er is een mogelijkheid tot fraude. Zie hierboven beschreven. De toezichtservaring van de ILT-Luchtvaartautoriteit met Schiphol en LVNL laten zien dat er in principe geen reden is om uit te gaan van doelbewuste opzettelijke fraudepogingen.

Opmerkingen:

In de wijziging van het LVB is veel aandacht gegaan naar het stelsel voor wat betreft geluid. Hieronder een aantal signalen en suggesties om ook op andere punten tot een actualisering van het LVB te komen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft hier meerdere malen aandacht voor gevraagd.

Algemeen
Artikel 4.2.1 tweede lid kent een andere grenswaarde toe aan de TVG ten opzichte van het vigerende LVB. In de NvT ontbreekt een toelichting op de berekeningsmethode van de nieuwe grenswaarde voor de TVG. Om de koppeling met het Balanced Approach pakket te benadrukken is het noodzakelijk toe te lichten welk deel van de hoogte van de grenswaarde van de TVG te maken heeft met het voldoen aan de afspraken in het BA-pakket.

Artikel 4.2.1 derde lid: In de NvT ontbreekt de berekeningsmethodiek van de nieuwe grenswaarden in de handhavingspunten. De grenswaarden in de handhavingspunten kunnen worden beschouwd als kernvoorschriften. In dat verband is het van groot belang dat alle aspecten die van invloed waren op de vaststelling van de hoogten van de grenswaarden transparant in de NvT worden beschreven. Hierbij gaat het bijv. ook om het vervallen van de meteo-clausule: extreem weer is meegenomen in de berekening van de grenswaarden en in hoeverre maatschappelijk verkeer wordt meegenomen. De ILT-Luchtvaartautoriteit mist bovendien een motivatie over de gekozen variant op het gebied van de ligging van de handhavingspunten. Een toelichting hierop is van belang voor transparantie over de bescherming van de omgeving. Dit geldt ook voor een toelichting op de 'fair balance' zoals de rechter in 2024 heeft geëist.

Bijlage 4 Regel 3b artikel 3: Dit artikel biedt de mogelijkheid om het gebied rond Aalsmeer en Uithoorn (hierna: de zuidoosthoek) te ontlasten door het percentage verplichte landingen op de Kaagbaan aan te scherpen. Het percentage blijft daardoor gelijk aan de normering uit 2021 (ontwerp-LVB). Onbekend is waarom dit percentage niet aangescherpt is, en andere percentages wel. Idem voor de NvT pagina 10. De ILT-Luchtvaartautoriteit constateert ook dat de verantwoordingspercentages voor regel 2 (voor landingen) en regel 3a zijn aangescherpt.

Wegens het ontbreken van een natuurvergunning voor Schiphol en wegens het nog niet vastgestelde MER voor Schiphol is de grondslag van dit concept-LVB inclusief de hierin opgenomen normen, regels en grenswaarden onzeker. De volgordelijkheid van het totstandkomingsproces van dit concept-LVB wijkt af van het normale totstandkomingsproces. Wegens het ontbreken van een MER is het op dit moment niet mogelijk te verifiëren of dit concept-LVB aan artikel 8.17 van de Wet luchtvaart voldoet voor wat betreft een ten minste gelijkwaardig niveau van bescherming als geboden door eerdere LVB's.

Controleer het juiste gebruik van eenheden als dB, dB(A), L_{den} en L_{night} bij de diverse begrippen zoals TVG voor het etmaal, TVG voor de nacht, jaargemiddelde geluidbelasting in de handhavingspunten over een etmaal, jaargemiddelde geluidbelasting over de nacht. enz.

Emissies
Artikel 4.3.1. Er is voor gekozen om de relatieve normen in het concept-LVB te behouden. Relatieve normen zorgen er niet voor dat de absolute werkelijke uitstoot begrensd wordt. De ILT-Luchtvaartautoriteit constateert in haar toezicht dat deze normen geen prikkel vormen tot verbetering op het gebied van emissies. In andere industrieën is het niet meer gebruikelijk een relatieve norm voor uitstoot te hanteren. Daarnaast stammen de normen die opgenomen zijn uit 2002/2003. Met het vernieuwen van het LVB hadden deze normen ook geactualiseerd kunnen worden. Ook voor emissies van stoffen die recentelijk aan prioriteit hebben gewonnen zoals PM 2,5, ultrafijnstof, ZZS enz. zijn geen normen bepaald. ILT-Luchtvaartautoriteit erkent dat er voor sommige stoffen nog onderzoeken lopen, maar de NvT vermeldt dit niet, noch een agenda/voornemen wat DGLM van plan is met het al dan niet normeren van deze stoffen zodra de onderzoeken afgerond zijn. Parallel aan deze HUF-toets heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit op verzoek van DGLM een aantal denkrichtingen aangegeven die kunnen helpen bij de introductie van absolute emissienormen in het LVB.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de minimalisatieplicht onderdeel geworden van de wetgeving. In dit LVB is de invulling van de minimalisatieplicht op het gebied van emissies niet benoemd.

De relatieve emissienorm voor CO is in het concept-LVB niet meer aanwezig. CO is een schadelijke stof als bedoeld in de Luchtvaartnota. Door CO te verwijderen uit het LVB is het niet mogelijk te monitoren of de doelstellingen uit de Luchtvaartnota gehaald worden.

Uit onderzoek van de ILT-Luchtvaartautoriteit is gebleken dat het zwavelgehalte van kerosine varieert. Deze variatie heeft gevolgen voor de emissies van SO2 en daarmee voor de effecten voor mens en milieu, ook vanwege de relatie met ultrafijnstof. Het opnemen van een relatieve norm voor SO2 houdt geen rekening met deze variaties. Om de uitstoot van SO2 te reguleren en te beperken is het belangrijk dat naast een absolute norm voor de SO2 uitstoot er ook een norm voor het zwavelgehalte in kerosine in het LVB wordt opgenomen.

De grenswaarde voor PM10 in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is gebaseerd op inzichten en normen uit het begin van deze eeuw, terwijl de internationale wetenschappelijke consensus en regelgeving sindsdien aanzienlijk zijn aangescherpt. De WHO heeft haar advieswaarde voor PM10 in 2021 verlaagd naar 15 µg/m³ (jaargemiddelde), terwijl de EU per 2030 de grenswaarde verlaagt naar 20 µg/m³.

De vraag is ook hoe bovenstaande zich verhoudt met de doelstellingen in de Luchtvaartnota, in hoofdstuk 4: "1. De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen." en "7. Ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof."

De ILT-Luchtvaartautoriteit doet de suggestie dat er ook een prognose van de emissies in de gebruiksprognose wordt opgenomen.

Speelruimte sector
Artikel 4.2.1 tweede lid. Dit artikel kent een versoepeling en die betreft de uitzonderingspositie voor maatschappelijk verkeer. Deze uitzonderingspositie kent het vigerende LVB niet. De reden om dit nu te introduceren is niet genoemd in de NvT. Geluidbelasting die in het verleden wel werd meegeteld telt nu niet meer mee. Ook van toepassing op artikel 4.2.1 derde lid en op de artikelen 4.2.2 tweede en derde lid.

NvT pagina 7, tweede alinea: "Het maatschappelijk verkeer wordt echter niet meegerekend in de grenswaarden in handhavingspunten". Toelichting hierop is wenselijk. Immers, in het vigerende stelsel telt maatschappelijk verkeer wel mee in de geluidsberekeningen. De problematiek van het maatschappelijk verkeer speelt ook op Groningen Airport Eelde. Daar is er ook voor gekozen om maatschappelijk verkeer niet te laten meerekenen. Maar in plaats daarvan is er een aantalsnorm aan het maatschappelijk verkeer gekoppeld. Mogelijk introduceert DGLM dit ook op Rotterdam The Hague Airport. In de NvT bij dit concept-LVB wordt niet gemotiveerd waarom DGLM bij Schiphol hier niet op aansluit en hier niet voor kiest.

De grenswaarde voor het externe veiligheidsrisico als genoemd in artikel 4.1.1 is niet veranderd ten opzichte van het vigerende LVB en haar voorganger uit 2003. De vliegtuigen zijn echter in de afgelopen 25 jaar veiliger geworden. De norm is niet geactualiseerd op basis van de huidige en toekomstige vloot en haar veiligheidskarakteristieken en 478.000 vliegtuigbewegingen in plaats van 500.000 vliegtuigbewegingen.

Artikel 3.1.3 lid 4. Norm is niet handhaafbaar in verband met de 'kan'-bepaling. Na zoveel jaar ervaring met de geboden flexibiliteit zou dit voorschrift strakker kunnen. De 'kan'-bepaling vormt geen stimulans voor LVNL tot continue verbetering. Indien gewenst, in december 2024 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit een voorstel gedaan voor een resultaatsverplichting aan lid 4, d.m.v. het toevoegen van een lid 5 en een lid 6.

Verder is artikel 3.1.5a duidelijk maar geeft de sector veel speelruimte. Om die te verminderen kan aan dit artikel bijvoorbeeld een uitsluiting voor vrachtvluchten gekoppeld kunnen worden.

Artikel 3.1.4 De norm is duidelijk. In december 2024 heeft de ILT een voorstel gedaan deze norm ook van toepassing te verklaren op de naleving van de in hoofdstuk 4 van het LVB vastgelegde grenswaarden. Dat geeft de exploitant meer sturingsmogelijkheden. Hier kun je een 'knop' mee creëren waar de exploitant aan kan 'draaien' om de grenswaarden te kunnen naleven.

Bijlage 4, Regel 1 artikel 13. Dit voorschrift geeft de sector veel speelruimte. Men mag van de bepaling gebruik maken als 'een deel' van de piekperiode de genoemde situatie van toepassing is. Stel de piekperiode duurt 1,5 uur. Als gedurende 1 minuut ('een deel') er volgens de preferentietabel wordt gevlogen (en de overige 89 minuten niet), mag het hele anderhalf uur op het 'vliegen volgens de preferentietabel' worden geregistreerd?

Bijlage 4, Regel 1 artikel 16 en Bijlage 4 Regel 4, artikel 6c: Hier wordt veel ruimte toegekend aan LVNL. De CTR, de 8 TMA's en de sectoren beslaan zo'n 75% het oppervlak van Nederland. Als er ergens in dat zeer grote gebied een bui is of een wolk met een verticale luchtstroming mag LVNL al afwijken van de baanpreferentietabel. Het is wenselijk dit in te kaderen tot redelijke proporties.

Bijlage 4 Regel 4, artikel 6b. Hier wordt een ruime speelruimte toegekend aan LVNL. De 8 TMA's rond Schiphol beslaan een groot gebied rond Schiphol. Als er ergens in dat gebied een wind waait harder dan 25 knopen mag LVNL al afwijken. Dit zou verder begrensd kunnen worden.

NvT, Pagina 11 tweede alinea: deze alinea beschrijft de ontwikkeling van de vierde baanregel en in het bijzonder de ontstaansgeschiedenis van de maximaal 80 vluchten per dag op de vierde baan. De grens was eerst maximaal 60 vluchten per dag. Het getal 80 is ontstaan omdat de luchtvaartsector in 2014 niet kon garanderen dat bij een aantal vliegtuigbewegingen van 470.000 of meer er een overschrijding zou kunnen ontstaan of dat er punctualiteitsverlies zou kunnen ontstaan. De ontwikkeling van Schiphol werd in die tijd voorzien tot 510.000 bewegingen, later is dit afgeschaald naar 500.000 bewegingen. Anno 2025 is er echter een wettelijk maximumaantal vliegtuigbewegingen vastgelegd van 478.000. Dat ligt nadrukkelijk weer dicht in de buurt van de oorspronkelijke 470.000. Waarom wordt ervoor gekozen om aan de maximumgrens van 80 vast te houden?

In de zomer van 2024 en in december 2024 heeft de ILT voorstellen gedaan tot aanscherping van de genoemde percentages voor toegestane baanafwijkingen in artikel 3.1.3 derde lid. DGLM zegde toe deze aanscherpingen over te nemen in dit concept-LVB. Dat is niet gebeurd. ILT heeft ook een voorstel gedaan tot aanscherping van artikel 3.1.3 vierde lid, door middel van het toevoegen van een resultaatsverplichting in een nog op te nemen vijfde en zesde lid. Dit voorstel is eveneens niet overgenomen in dit concept-LVB.

Baanonderhoud
Bijlage 4 Regel 1, artikel 5.1. Het informatiedocument zou kunnen aangeven hoe de 'geluidspijn' van het baanonderhoud wordt verdeeld. Welk deel neemt de sector voor haar rekening (in de vorm van het annuleren dan wel het verplaatsen van vluchten, het laten omvliegen van vluchten naar

een andere baan) en welk deel komt voor rekening van de omwonenden in de vorm van extra ernstig gehinderden. Dit aspect, met name het deel wat de sector concreet gaat dragen, mist de ILT-Luchtvaartautoriteit in artikel 5.1.

NvT, pagina 9 eerste alinea: ook hier ontbreekt een beschrijving van de randvoorwaarde dat het normale verloop van de luchthaven ernstig wordt belemmerd.
Verder wordt gesteld: "Al het andere onderhoud dat geen groot onderhoud is, wordt geacht te worden uitgevoerd binnen de normale regels en binnen de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten". Belangrijk is hierbij te beschrijven wanneer dat 'andere onderhoud' valt onder groot onderhoud (met de mogelijkheid tot het aanvragen van vrijstellingen) en wanneer dat andere onderhoud valt onder het onderhoud waarbij de onderhoudsbepalingen in dit LVB niet van toepassing zijn en waarbij geen vrijstellingen mogelijk zijn.

NvT paragraaf 3.2: onduidelijke paragraaf. Alle definities en criteria die in het LVB of NvT over (groot) baanonderhoud gaan, scheppen verwarring.

Dit LVB introduceert nu voor het eerst vrijstellingen van baan- en routegebruik in periodes van (normaal) baanonderhoud voor maximaal 7 dagen per baan, mogelijk uit te breiden met 2 dagen als er een weekend tussen zit. Schiphol heeft 6 banen dus dat betekent dat er in theorie gedurende 6 weken van het gebruiksjaar ander baan- en routegebruik kan zijn. Jaarlijks is er ook sprake van groot baanonderhoud. Hiervoor vraagt Schiphol bij DGLM een vrijstelling op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart. Dit leidt jaarlijks tot toegestane afwijkingen van baan en routegebruik voor een periode van ongeveer 13 weken. Tenslotte is er nog sprake van kortdurend baanonderhoud. Dan wordt een baan gedurende een nacht of een aantal uren niet beschikbaar gesteld vanwege onderhoud. Dit gebeurt vele tientallen keren per jaar en leidt ook tot kortdurend afwijkend baan- en routegebruik (toegestaan als gevolg van de 'bestaande' regels in het LVB). Gedurende een gebruiksjaar kan er dus 6 plus 13 weken plus tientallen nachten, delen van nachten of dagen sprake zijn van afwijkend baangebruik als gevolg van baanonderhoud. Dit gaat richting de helft van het gebruiksjaar. De vraag rijst in hoeverre er gedurende een gebruiksjaar nog sprake is van een normale operatie waarbij het normale baan- en routegebruik van toepassing is. Worden de geboden uitzonderingen op baan- en routegebruik niet eerder de regel? De ILT-Luchtvaartautoriteit mist reflectie op deze vraag, met name nu er een nieuwe vorm van onderhoud, inclusief vrijstellingen geïntroduceerd wordt. De voorspelbaarheid van het vlieggedrag neemt hiermee af.

Continue verbetering
Artikel 4A1: In december 2024 heeft ILT een aantal extra aanvullingen gegeven op de samenstelling van de gebruiksprognose. Het gaat dan om:
1) een prognose van de lokale geluidseffecten vertaald naar de criteria voor gelijkwaardige bescherming (ernstig gehinderden enz.) en
2) een beschrijving van de leerpunten uit de vorige gebruiksevaluaties alsmede een beschrijving van de verbeteracties die hier uit voortvloeien voor het komende gebruiksjaar.

Artikel 4A2: Evenzo heeft de ILT in december 2024 een aantal voorstellen voor extra aanvullingen gegeven op de samenstelling van de evaluatie. Deze zijn niet of slechts gedeeltelijk overgenomen in dit concept-LVB. We geven ze graag nog mee. Het betreft:
1) een beschrijving van de werkelijk opgetreden geluidseffecten vertaald naar de criteria voor gelijkwaardige bescherming (ernstig gehinderden enz.);
2) een beschrijving van de wijze waarop de exploitant, de verlener van luchtverkeersdiensten en de luchtvaartmaatschappijen invulling hebben geven aan het beperken van de lokale hinder in de woonkernen die als gevolg van baanonderhoud of andere bijzondere omstandigheden in het gebruiksjaar meer hinder te verwachten hadden dan bij de normale operatie en
3) een beschrijving van de verbeteracties die naar aanleiding van deze evaluatie zullen worden doorgevoerd in de gebruiksprognose en de operatie van het volgende gebruiksjaar.

Artikel 6.1 is vervallen en in plaats hiervan is artikel II opgenomen. Een regelmatige reflectie op de werking van het LVB met het oogmerk te onderzoeken of de maatschappelijke doelen zijn gehaald, of er geen lokale uitwassen of perverse prikkels in het stelsel zijn geslopen en of het realiteitsgehalte van het rekenmodel nog voldoende is vindt de ILT-Luchtvaartautoriteit belangrijk om het vertrouwen van de burgers in de overheid te herstellen. Daarom de suggestie om aan het lijstje aandachtspunten toe te voegen: het realiteitsgehalte van het rekenmodel en indien afwijkend, welke acties worden ondernomen om het rekenmodel weer zo realistisch mogelijk te krijgen.