



CHECKLIST HUF-TOETS

Toetsonderwerpen HUF-toetsen

De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets. Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op [SCOPAFIJTH](#) (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

Informatie

Onderhavige regelgeving	Luchthavenbesluit Eelde
Beoordelaar(s)	Inspecteurs geluid en luchtkwaliteit.
Deadline	
Extra info	
Korte samenvatting regelgeving	Dit besluit legt de milieuregels vast waar de luchthaven, gebruikers en luchtverkeersleiding zich aan moeten houden. Daarnaast bevat dit besluit regels voor de ruimtelijke ordening die gemeenten moeten naleven. Tenslotte bevat dit besluit enkele veiligheidsregels die van toepassing zijn in de nabije omgeving van de luchthaven.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	Afdelingshoofd toezicht Milieu

1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de [Normadressaat](#) en de handhaving door de toezichthouder(s).

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Ja, de regeling is in voldoende mate duidelijk en specifiek geformuleerd.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Ja. Definities die ontbreken zijn opgenomen in aanverwante wetgeving.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja, de normen betreffen de grenswaarden voor geluid in een zestal handhavingspunten, de regels voor de openingstijden, regels voor proef-, les- en oefenvluchten en regels voor de beperking van het APU-gebruik, de elektrische voorzieningen aan stilstaande vliegtuigen en de regels voor het taxiën met zo min mogelijk motoren.
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Ja, het wetgevingsproces en de vastgestelde wetgeving vallen onder verantwoordelijkheid en bevoegdheid van DGLM, het toezicht op de vastgestelde wetgeving valt onder de

	<p>verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de ILT. Op grond van de vastgestelde wetgeving is de naleving van de vastgestelde wetgeving de verantwoordelijkheid van de luchthaven, de gebruikers van de luchthaven en LVNL.</p> <p>Dit luchthavenbesluit verandert het begin en einde van het gebruiksjaar. Hierdoor ontstaat er eenmalig een gebroken gebruiksjaar van 7 maanden. DGLM zal met aparte afspraken met de luchthaven de geluidsbescherming in deze 7 maanden waarborgen. De verantwoordelijkheid en bevoegdheid hiervoor is vastgelegd bij DGLM en vormen geen onderdeel van dit luchthavenbesluit. Omdat de afspraken over het gebroken gebruiksjaar buiten het kader van wet- en regelgeving plaatsvindt heeft de ILT in dit separate traject geen toezichts- en handhavingsbevoegdheid.</p>
--	---

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja. Wanneer het gaat om de grenswaarden zijn sectorpartijen gezamenlijk verantwoordelijk voor de naleving. Daar waar het regels betreft zijn sectorpartijen individueel verantwoordelijk voor de naleving.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja, van de normadressaten worden geen onuitvoerbare handelingen verwacht.
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Ja, de artikelteksten zijn duidelijk genoeg. Daarnaast is een uitgebreide Nota van Toelichting onderdeel van dit luchthavenbesluit. Deze toelichting geeft de noodzakelijke duidelijkheid over de uitvoering van de normen.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Voor wat betreft grenswaarden: ja, mits er een werkend en gevalideerd geluidsberekeningssysteem operationeel is. Dit heeft de normadressaat nodig om een eventuele overschrijding te kunnen vaststellen. Voor wat betreft regels: ja, mits de normadressaat zich houdt aan de registratieverplichtingen zoals vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Ja maar die verschillen weinig van de ontwijkingsmogelijkheden die er nu ook zijn.

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja, de ILT
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	<p>Voor wat betreft de grenswaarden geluid: ja, mits de normadressaat beschikt over een werkend en gevalideerd geluidsberekeningssysteem waarmee hij geluidsrapportages kan produceren die hij vervolgens verstrekt aan de ILT. De ILT gebruikt deze rapportages voor het vaststellen van overtredingen.</p> <p>Voor wat betreft regels: ja, echter is het voor artikel 8 behulpzaam dat er een technisch hulpmiddel wordt gevonden waardoor toezicht op de naleving beter mogelijk wordt.</p>

<p>3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?</p>	<p>Het vaststellen van de norm gebeurt voor een groot deel op basis van informatie en rapportages die verplicht door de normadessaat aan de ILT geleverd moeten worden. De grondslag hiertoe is de Regeling burgerluchthavens. Daarnaast kan de ILT op grond van de Algemene wet bestuursrecht aanvullende informatie opvragen. Op grond hiervan is de ILT in staat overschrijdingen van de norm vast te stellen.</p>
<p>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?</p>	<p>Ja. Bij handhaving van grenswaarden: het opleggen van maatregelen. Bij handhaving van regels: last onder dwangsom en bestuurlijke boete. Hierbij moet wel gezegd worden dat een bestuurlijke boete op luchtvaartmaatschappijen nu niet mogelijk is vanwege een omissie in de Wet luchtvaart die gezagvoerders gelijkstelt aan luchtvaartmaatschappijen. Pas na wijziging van de Wet luchtvaart is de bestuurlijke boete weer toepasbaar op luchtvaartmaatschappijen, tot die tijd alleen op de concrete gezagvoerders. Handhaving van artikel 20 gebeurt niet door de ILT.</p>
<p>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)</p>	<p>In voorkomende gevallen: de eigenaar van een vliegtuig (bv. bij een landing/start buiten openingstijd). Dit kan een bedrijf of persoon zijn. Hiervoor zal de ILT gebruik maken van het luchtvaartuigenregister. Deze voldoet aan de privacywetgeving.</p>
<p>6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?</p>	<p>Ingangsdatum is nog onbekend want hangt af van het verdere proces.</p>

<p>Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend,</p>	<p>Het luchthavenbesluit Eelde is handhaafbaar mits er bij inwerkingtreding een werkend en gevalideerd geluidsberekeningssysteem beschikbaar is voor de luchthaven. Voor een betere handhaafbaarheid van artikel 8 zal nader onderzoek naar technische hulpmiddelen noodzakelijk zijn. Tot die tijd is het toezicht op artikel 8 beperkt en de handhaafbaarheid zeer klein. De handhaafbaarheid van de afspraken die gemaakt worden om de geluidsbescherming in het gebroken gebruiksjaar te waarborgen ligt buiten de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de ILT.</p>
---	---

2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet bedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadessaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

<p>1. Vindt er met de Normadessaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving ? Moet de ILT aanvullende</p>	<p>Nee, vooralsnog niet noodzakelijk</p>
---	--

communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de 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.		Het LHB Eelde leidt niet tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT.
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 ?		Het LHB Eelde heeft geen gevolgen voor de personele bezetting van de ILT.
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 ?		De taken passen binnen de uniforme kaders van de ILT.
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:		N.v.t.
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Geen extra personele inzet benodigd
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	N.v.t.
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	N.v.t.
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	n.v.t.
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	n.v.t.
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening ? Denk hierbij aan:		
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, de Wet luchtvaart schrijft voor dat de ILT ieder jaar een handhavingsrapportage opstelt en publiceert.

6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?	Te zijner tijd zal de ILT de beschikking krijgen over het nog te ontwikkelen geluidsberekeningssysteem. De inspecteurs moeten wel in deze computerapplicatie worden opgeleid.
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.
	ii Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	Ja, gaat per e-mail.
	iii Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	Ja
	iv Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	Ja
	v Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	Ja, per e-mail of op papier
	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 ?	N.v.t.
8.	Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.	Een goed werkend en gevalideerd geluidsberekeningssysteem
9.	Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?	Geen gevolgen
10.	Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?	Nee, geen specifieke eisen
11.	Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?	Nee, geen specifieke aandachtspunten
12.	Kan het toezicht effectiever worden met a) een andere interventiestrategie?	De interventiestrategie is voor een deel wettelijk bepaald: maatregelen bij overschrijding grenswaarden.

<p>b) of als vergunningverlening sterker kan worden ingezet als instrument voor gedragsverandering?</p>	<p>En voor een ander deel vrijer in te vullen: waarschuwing, LOD, bestuurlijke boete enz. Hierbij zal de LHSO richtinggevend zijn.</p> <p>ILT ziet graag dat nieuwe ontwikkelingen die van invloed zijn op de leefomgeving zo goed als mogelijk worden verwerkt in een aangepast luchthavenbesluit. Artikel 20 van het luchthavenbesluit kan behulpzaam zijn bij dit aandachtspunt.</p>
<p>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.</p>	<p>Ja, zie onder het kopje 'opmerkingen'</p>
<p>Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?</p>	<p>De ILT heeft geen extra fte nodig voor de uitvoering van het toezicht op het LHB Eelde. Wel zal er aandacht moeten worden besteed aan de opleiding van inspecteurs. Dit kan financiële consequenties hebben.</p>

3. Fraudebestendigheid

<p>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?</p>	<p>Ja, de luchthaven. Op grond van de Rbl en het LHB moet de luchthaven gegevens verstrekken aan de ILT. Die gegevens kunnen van invloed zijn op de vraag of de ILT gaat handhaven of niet.</p> <p>Dit is overigens niet anders dan de huidige situatie.</p>
<p>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.</p>	<p>Nee. Deze waarborgen zijn vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens.</p>
<p>3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?</p>	<p>Het sanctiebeleid van de ILT ten aanzien van dit luchthavenbesluit vindt haar grondslag in artikel 11.15 en 11.16 van de Wet luchtvaart.</p> <p>Of er voldoende effectieve sancties zijn benoemd bij de handhaving van de nadere afspraken die DGLM met de luchthaven wil maken over het waarborgen van de geluidsbescherming van het gebroken gebruiksjaar dat eenmalig 7 maanden duurt, is nog niet bekend bij de ILT.</p>
<p>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)?</p>	<p>In het toezicht op dit luchthavenbesluit wordt geen uitvoeringsorganisatie ingezet.</p>
<p>Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend</p>	<p>Er zijn mogelijkheden tot fraude met de informatie die de luchthaven verstrekt aan de</p>

	<p>ILT. Dit is overigens niet anders dan de huidige situatie. Die huidige situatie geeft op dit moment geen aanleiding er van uit te gaan dat die fraudemogelijkheden ook worden benut door de luchthaven. In geval van twijfel zijn er wettelijke kaders en bevoegdheden die de eventuele fraude kunnen opsporen en kunnen aanpakken.</p>
--	--

Opmerkingen:

In de NvT worden verschillende afspraken en aantallen benoemd, deze zijn niet vertaald naar normen in het LHB, waardoor ze niet als afzonderlijke norm handhaafbaar en afdwingbaar zijn. In de NvT is dit nader toegelicht. Dit betreft onder andere de 90%-eis voor de inzet van traumaheli's, hogere luchthaventarieven voor lesvliegtuigen, het ontmoedigen van lesvliegtuigen van andere luchthavens, het maximum aantal lesvluchten (46.000) en vrachtluchten (250), en de beperking van vliegtuigbewegingen in de extra openingstijden.

De afspraken die zijn gemaakt over de vestiging van vliegscholen, het gebruik van stillere vliegtuigen door KLM, het militair medegebruik binnen de geluidsruimte, en de communicatie en afspraken rondom de ruimere openingstijden, zijn niet nader uitgewerkt in het Luchthavenbesluit.

In dit luchthavenbesluit is voor de periode tot 1 januari 2040 geen voortgangsrapportage voorgeschreven ten aanzien van het naleven van artikel 7 tweede lid. ILT wil benadrukken dat het van belang is om in de evaluatie, als genoemd in artikel 20 de voortgang ten aanzien van de naleving van het genoemde artikel mee te nemen, en ook op een nader te bepalen momenten in de periode daarna.

Het gebruik van de luchthaven door militair luchtverkeer wordt geregeld in een aparte Ministeriële Regeling. Zolang die Regeling niet in werking is getreden, is militair luchtverkeer op de luchthaven dus verboden. Indien noodzakelijk zal de ILT handhavend optreden tegen ongeoorloofd gebruik van de luchthaven door militair luchtverkeer.

Door verandering van de begin- en einddatum van het gebruiksjaar ontstaat er eenmalig een gebroken gebruiksjaar. Over het waarborgen van de geluidsbescherming in die periode maakt DGLM aparte afspraken met de luchthaven. Die afspraken vallen buiten dit luchthavenbesluit. De ILT kan hierdoor niet handhavend optreden tegen het eventueel niet nakomen van die afspraken.

Nachtluchten zijn toegestaan onder andere op basis van grootheden als Lnight en het berekend aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Het is niet bekend wat de invloed van de nachtluchten is op de werkelijke geluidshinder.