



## 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 (LHB) Groningen Airport Eelde (GAE)
Beoordelaar(s)	Vanuit de luchtvaartautoriteit: <ul style="list-style-type: none"><li>• Team Toezicht Luchthavens (hierna: Team Toezicht)</li><li>• Team Vergunningverlening Luchthavens en Luchtruim (hierna: Team Vergunningverlening)</li><li>• Vergunningverlening Leefomgeving en Maritiem</li></ul>
Deadline	
Extra info	Op 18 juli 2024 heeft de exploitant van de luchthaven Eelde, Groningen Airport Eelde (GAE), bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een aanvraag gedaan voor een luchthavenbesluit (LHB) voor de luchthaven Eelde (met kenmerk: DIR.024.015).
Korte samenvatting regelgeving	Op en rondom luchthavens gelden regels voor de vliegveiligheid, de activiteiten van de luchthaven en de bescherming van de omgeving. Deze regels staan in het LHB van het vliegveld.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	<ul style="list-style-type: none"><li>• Afdelingshoofd toezicht luchtvaart</li><li>• Afdelingshoofd Vergunningverlening rail en luchtvaart</li><li>• Afdelingshoofd Vergunningverlening Leefomgeving en Scheepvaart.</li></ul>

### 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

#### 1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Ja, maar op enkele punten zijn nog onduidelijkheden.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Ja het LHB is duidelijk en specifiek gerelateerd aan de huidige luchtvaartwetgeving, zoals in artikel 8.9 is vastgelegd. Echter sluit de huidige terminologie nog niet aan bij de omgevingswet. We zien graag dat wanneer het BBL wordt aangepast deze in lijn wordt gebracht met de omgevingswet.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja

<p>4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?</p>	<p>Ja echter wil ILT het signaal afgeven dat wanneer er sprake is van een "mogelijk onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid" in verband met een boom of struik in het veiligheidsgebied (zoals omschreven in artikel 14, 15, en 16, lid 2, sub c) ILT in haar bevoegdheid enkel handhavend (en daarmee mogelijk disproportioneel beperkend) kan optreden richting de luchthaven en geen passende handhavende middelen heeft richting de omgeving/gemeente. Daarnaast is het goed te benoemen dat dit niet alleen betrekking heeft op "bomen en struiken", maar ook op andere "bouwwerken/activiteiten" (te denken aan aanleg van zonneparken, activiteiten m. b.t. vogel aantrekkende werking etc.), die de luchtvaartveiligheid raken.</p>
-------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 1.2 Naleving door Normadressaat

<p>1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?</p>	<p>Ja, de norm richt zich voornamelijk op de luchthaven. Daarnaast hebben ook andere stakeholders, zoals gemeenten (waaronder Tynaarlo, Groningen en Noordenveld), LVNL, en de ILT (voor geluidshandhaving), specifieke verantwoordelijkheden, evenals de omgeving.</p> <p>Het advies is daarnaast om het ontwerpbesluit met de betrokken gemeenten bij GAE goed toe te lichten.</p>
<p>2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?</p>	<p>Ja</p>
<p>3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?</p>	<p>Ja</p>
<p>4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?</p>	<p>Ja</p>
<p>5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?</p>	<p>Ja</p>
<p>6. Zijn er ontwijkmogelijkheden voor de naleving van de norm?</p>	<p>Nee, de ILT heeft meer mandaat dan de gemeentes.</p>

### 1.3 Handhaving door de toezichthouder

<p>1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?</p>	<p>Ja</p>
<p>2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?</p>	<p>Zie geleverd commentaar, punt 1.1 (4) "Wetgeving".</p>
<p>3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?</p>	<p>Ja</p>
<p>4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het <u>Interventiekader</u> ) om te kunnen handhaven?</p>	<p>Nee, de beperkingszones zijn helder aangegeven in decibels.</p> <p>Zie verder ook geleverd commentaar, punt 1.1 (4) "Wetgeving".</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>N.v.t.</p>

6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja, de uitvoering van de HUF-toets is beperkt tot hetgeen dat in het LHB is opgenomen.
<p><b>Conclusie handhaafbaarheid:</b> Samenvattend,</p>	<p>Zoals het besluit momenteel is vormgegeven, ligt veel mandaat bij de ILT, vooral op het gebied van woningbouwontwikkeling. Dit beperkt de mogelijkheden van gemeenten om projectplannen zonder vvgb van de ILT uit te voeren. De ILT adviseert daarom om gemeenten meer mandaat te geven en de vvgb-verplichting te beperken tot essentiële zaken. Voor geluid (zoals beschreven in artikel 13) zou meer bevoegdheid bij de gemeenten kunnen liggen, zodat zij hierin zelf een afweging kunnen maken. Voor externe veiligheid (artikel 12), bij de bouw van kwetsbare objecten binnen de <math>10^{-6}</math> of zelfs de <math>10^{-5}</math> PR-contour, wil de ILT echter wel de bevoegdheid behouden om een vvgb af te geven, specifiek bij kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.</p> <p>Wanneer er sprake is van een "mogelijk onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid" in verband met een boom of struik in het veiligheidsgebied (zoals omschreven in artikel 14, 15, en 16, lid 2, sub c) zou ILT graag meer passende handhavende middelen willen hebben richting omgeving/gemeente.</p> <p>Verder wordt er aanbevolen om wanneer het BBL wordt aangepast aan te sluiten bij de definities zoals genoemd in de Omgevingswet.</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 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?	<p>Voor Team Toezicht is dit niet van toepassing. Eventuele aanvullende communicatie kan via de bedrijfsinspecteur lopen.</p> <p>Met Team Vergunningverlening vindt er voldoende afstemming plaats.</p> <p>ILT adviseert om met de verschillende partijen het ontwerp besluit nog nader toe te lichten</p>
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.	<p>Ja, de wet- en regelgeving leidt tot een toename van het aantal vvgb-aanvragen voor de ILT.</p> <p>Daarnaast wordt concreet aangegeven dat de LHB's voor Rotterdam, Eindhoven en Maastricht op de middellange termijn van kracht gaan. Hiervoor zijn binnen Team RO extra bevoegdheden nodig.</p> <p>Ook voor ILT Luchtvaart neemt het takenpakket toe vanwege de stijging in het aantal adviesaanvragen.</p>
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht?	Ja, een aantal afdelingen binnen de ILT, zoals het ILT-loket, Netwerk, Juridisch, Ondersteuning en Luchtvaart, krijgen door de nieuwe wetgeving

<p>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 ?</p>	<p>extra taken. Binnen Team RO zijn er in ieder geval naar verwachting twee extra fte's nodig.</p> <p>Voor dit LHB is er voor Team Vergunningverlening nog geen directe personele impact. Op de langere termijn, indien de LHB's voor Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport worden vastgesteld, voorzien zij echter de noodzaak van één extra fte om obstakelbeoordelingen binnen vergunningverlening te kunnen behandelen.</p> <p>Voor Team Toezicht zijn er vooralsnog geen gevolgen voor de personele bezetting.</p>	
<p>4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT ? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid ? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld ? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?</p>	<p>Ja, het is noodzakelijk om het proces binnen LEEF (softwaresysteem) in te richten, inclusief het ontwikkelen van formatbrieven, nieuwe werkinstructies, aanvraagformulieren en webteksten.</p> <p>Daarnaast moeten er duidelijke kaders worden gesteld en toegepast voor de uitvoering binnen zowel Team Toezicht als Vergunningverlening. Voor Team Vergunningverlening geldt wel dat de obstakelbeoordelingen in de omgeving van luchthaven Eelde kunnen worden uitgevoerd op basis van de bestaande processen die al gelden voor Schiphol en Lelystad Airport.</p>	
<p>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.</p>	<p>De nieuwe taken vereisen mogelijk extra FTE's en aanpassingen in processen, wat financiële lasten met zich meebrengt. Voor de obstakelbeoordelingen in de omgeving van luchthaven Eelde kan gebruik worden gemaakt van de processen die voor Schiphol en Lelystad Airport gelden.</p>	
<p>5.a</p>	<p>Personele kosten (incidenteel/structureel)</p>	<p>Indien er extra FTE's worden ingezet om de eerder genoemde extra taken uit te voeren, zal dit leiden tot structurele personele kosten.</p>
<p>5.b</p>	<p>Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)</p>	<p>N.v.t.</p>
<p>5.c</p>	<p>Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer))</p>	<p>Ja, de processen moeten worden ingericht in LEEF, ILT Viewer, DSO en/of MijnILT-loket, wat zowel incidentele (ontwikkeling) als structurele (beheer) kosten met zich meebrengt.</p>
<p>5.d</p>	<p>Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)</p>	<p>N.v.t.</p>
<p>5.e</p>	<p>Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)</p>	<p>N.v.t.</p>
<p>6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening ? Denk hierbij aan:</p>	<p>Uit ervaring met Lelystad Airport blijkt dat een LHB-presentatie door luchthaven Eelde en ILT aan belanghebbende partijen nuttig kan zijn. Dit zou een eenmalige investering vergen.</p>	
<p>6.a</p>	<p>Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden</p>	<p>Een aandachtspunt is om aansluiting te zoeken met de omgevingswet en dat daarin de criteria's goed moeten worden vastgelegd.</p>

	verzorgd door de bestaande informatiesystemen ?	
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?	Ja, de aanpassingen vereisen doorontwikkeling van bestaande informatiesystemen.
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Nee, dit kan op dezelfde wijze worden gedaan als de afspraken die al voor Schiphol en Lelystad Airport zijn gemaakt.
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	
	i Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	i. Ja. Uitvoering en toezicht liggen bij ILT (Vergunningverlening en Toezicht). De betrokken gemeenten voeren ook toezicht uit via hun bestemmingsplannen en moeten daarom op de hoogte zijn van de aanvraagprocedures van ILT voor instemming of ontheffing.
	ii Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	ii. Nee, het is onduidelijk wat de inhoudelijke eisen zijn voor een schriftelijk verzoek zoals genoemd in artikel 14 (15, 16), lid 2, sub c. Als minimale vereisten zou een beargumenteerd 'safety assessment' van de exploitant van de luchthaven, of van LVNL, verwacht mogen worden.
	iii Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	iii. Dit wordt op dezelfde wijze uitgevoerd als voor Schiphol en Lelystad Airport, waar dit proces zich al heeft bewezen.
	iv Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	iv. Idem, dit wordt op dezelfde wijze uitgevoerd als voor Schiphol en Lelystad Airport, waar dit proces zich al heeft bewezen.
	v Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	v. Voor de betrokken gemeenten wellicht nog niet.
	vi Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	Dit gebeurt in principe via de reeds bestaande Ruimtelijke Ordening (RO)-procedures
	7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het <u>Mandaatbesluit</u> , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?	Ja, de gevolgen zijn voldoende verankerd.
	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, dit kan op dezelfde manier worden toegepast als voor Schiphol en Lelystad Airport.
	9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?	Nee, er zijn geen uitbreidingen of verhuizingen nodig; indien nodig kan de ILT-locatie in Groningen hiervoor worden gebruikt.

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 ?	Deels, de ILT viewer moet worden aangepast.
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?	Nee, dit kan op dezelfde manier worden uitgevoerd als voor Schiphol en Lelystad Airport.
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.	Nee

<p><b>Conclusie uitvoerbaarheid:</b> Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De uitvoering van het beoogde LHB voor Eelde heeft voor Team Toezicht geen significante impact op de benodigde mensen of middelen.</li> <li>• Voor de langere termijn, indien de LHB's voor Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport worden vastgesteld, wordt voorzien in de noodzaak van één extra FTE binnen het team Vergunningverlening om obstakelbeoordelingen te kunnen behandelen.</li> <li>• Voor Vergunningverlening Leefomgeving en Maritiem is de taak binnen de huidige formatie niet uitvoerbaar. Door de veelheid aan aangelegenheden waarvoor een vvgb moet worden aangevraagd, is er voor de uitvoering twee fte nodig voor de afdeling vergunningverlening Leefomgeving Bedrijven, Infra en Stoffen. Een deel van deze fte's is van tijdelijk aard. Deze claim is daarnaast ook al bedoeld ten behoeve van de andere luchthavenbesluiten.</li> <li>• Tevens is capaciteit nodig voor ondersteunende taken (administratieve ondersteuning, communicatie/ netwerken, coördineren)</li> <li>• Veel bevoegdheden worden toegewezen aan de ILT. De ILT adviseert daarom om gemeenten meer mandaat te geven en de vvgb-verplichting te beperken tot essentiële zaken.</li> </ul>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor	Nee
----------------------------------------------------------------------------------------	-----

<p>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>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</p>
<p>3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?</p>	<p>Ja, echter zie ook eerder signaal genoemd onder 1.1. Wanneer er sprake is van een "mogelijk onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid" in verband met een boom of struik in het veiligheidsgebied (zoals omschreven in artikel 14, 15, en 16, lid 2, sub c) ILT meer passende handhavende middelen wil hebben richting omgeving/gemeente.</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>Ja</p>
<p><b>Conclusie fraudebestendigheid:</b> Samenvattend</p>	<p>Op het gebied van fraudebestendigheid zijn er geen aanvullende maatregelen nodig.</p>

**Opmerkingen:**