



> Retouradres

Ministerie van IenW
DGLM
T.a.v. [REDACTED]
postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 30 januari 2024
Betreft HUF-toets wijziging Besluit burgerluchthavens Doc 29 en
NORAH

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport
Den Haag

Contactpersoon

Persoonsgegevens
[REDACTED]
Persoonsgegevens
[REDACTED]

Geachte [REDACTED],

Per brief heeft u 5 december 2023 verzocht een HUF-toets uit te voeren op de conceptwijziging van de Regeling burgerluchthavens (Rbl). De wijziging betreft de implementatie van Doc 29 (voor vliegtuigen) en NORAH (voor helikopters) als nieuwe rekenmethodes voor de geluidbelasting.

Met deze wijziging zal de voorgeschreven bepalingsmethode voor de L_{den} -geluidbelasting worden aangepast. Dit geldt voor de burgerluchthavens, met uitzondering van Schiphol. Met het geldende Nederlandse Rekenmodel (NRM) wordt zowel vliegtuigeluid als helikoptergeluid berekend. Het voornemen is om dit model te vervangen door de Europese bepalingsmethode Doc 29 en NORAH.

Handhaafbaarheid.

De ILT vindt het een goede ontwikkeling dat de vertaling van het rekenvoorschrift naar software (CAELUS) plaatsvindt in opdracht van het ministerie van IenW, in tegenstelling tot de beoogde situatie in het concept LVB voor Schiphol waarin de sectorpartijen verantwoordelijk zijn voor de softwareontwikkeling.

In de dagelijkse praktijk zal het toezicht op het de norm, i.c. het rekenvoorschrift, zich richten op het juiste gebruik van CAELUS, op de juistheid en de compleetheit van de invoergegevens en op het kwaliteitsmanagement dat van toepassing is op alle handelingen en processen rondom de totstandkoming van de berekeningsresultaten. Gezien de complexiteit van het rekenvoorschrift verdient het aanbeveling om de vereisten rond dit kwaliteitsmanagement te versterken. Suggestie is om de artikelen 13 tot en met 16 van de Regeling burgerluchthavens zodanig aan te passen dat zij overeenkomen met bijlage 7 van de RMI zoals die voor Schiphol van toepassing is.

Het rekenvoorschrift zelf is zeer complex. Zoals hierboven aangegeven zal het toezicht zich vooral richten op het juiste gebruik van de software. Naar verwachting zal het slechts sporadisch nodig zijn de naleving van het rekenvoorschrift tot op detailniveau te toetsen. Wanneer er echter toch aanleiding ontstaat om een overtreding van het rekenvoorschrift te onderzoeken, zal dat niet eenvoudig zijn. Mits voldoende tijd om de diepte in te gaan en zo nodig met

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

IENW/ILT 2024 - 11325

assistentie van externe adviseurs is het mogelijk toezicht uit te oefenen op de naleving van het rekenvoorschrift en handhavend op treden tegen afwijkingen van het rekenvoorschrift door de normadressaat.

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Uitvoerbaarheid

De ILT heeft geen extra fte en andere financiële middelen nodig om het toezicht op het rekenvoorschrift uit te voeren. Uitzondering hierop is wanneer besloten wordt de naleving van het rekenvoorschrift op een dieper detailniveau bij de normadressaat te gaan onderzoeken. Dan is mogelijk extra tijd, menskracht en middelen benodigd om dit toezicht uit te voeren. Zoals hierboven aangegeven is dit naar verwachting sporadisch nodig.

Datum
30 januari 2024

Fraudebestendigheid

Luchthavens kunnen een economisch belang hebben bij het aanleveren van voor hen gunstige informatie. Hoe dit voorkomen wordt, blijkt niet uit de huidige tekst.

Tot slot – met het oog op de hinder die met regelmaat beleefd wordt – vind ik het positief dat met deze wijziging de geluidbelasting van het luchtverkeer bij de luchthavens beter in kaart kan worden gebracht. De berekeningen worden nauwkeuriger en benaderen meer de realiteit.

Voor een nadere specificering van deze HUF-toets verwijs ik naar de bijlage. Ik zie uw reactie graag tegemoet. De ILT maakt de HUF-toets binnen twee weken openbaar via haar website.

Persoonsgegevens



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	Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tot wijziging van de Regeling burgerluchthavens in verband met de implementatie van Doc 29 (voor vliegtuigen) en NORAH (voor helikopters) als nieuwe rekenmethodes voor geluidbelasting rondom regionale luchthavens.
Beoordelaar(s)	Persoonsgegevens
Deadline	26 januari 2024.
Extra info	De gewenste inwerkingtreding van de wijzigingsregeling is met ingang van 1 april 2024.
Korte samenvatting regelgeving	Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil de voorgeschreven bepalingmethode voor de Lden-geluidbelasting aanpassen. Dit geldt voor de burgerluchthavens, met uitzondering van Schiphol. Met het geldende Nederlandse Rekenmodel (NRM) wordt zowel vliegtuiggeluid als helikoptergeluid berekend. Het voornemen is om dit model te vervangen door de Europese bepalingmethode Doc 29 (voor vliegtuigen) en NORAH (voor helikopters). Doc 29 is een Europese rekenmethode voor vliegtuiggeluid, en heeft betrekking op civiele, commerciële luchthavens. Op hoofdlijnen werkt het model hetzelfde als het hierboven beschreven NRM. NORAH is een specifiek voor de bepaling van helikoptergeluid ontwikkeld model. Ook voor NORAH geldt dat de systematiek vergelijkbaar is als die voor het NRM en van Doc 29. Met de nieuwe methoden wordt het geluid nauwkeuriger berekend dan met het huidige model. De wijziging is van invloed op het vaststellen van: 1) de geluidcontouren in de toekomstige luchthavenbesluiten (LHB's); 2) grenswaarden van de geluidbelasting op handhavingpunten in de LHB's, inclusief het handhaven ervan en 3) de beperkingengebieden in de LHB's.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	Persoonsgegevens

1 Handhaafbaarheid

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

1.1 Wetgeving

<p>1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?</p>	<p>Ja, in de Regeling wordt duidelijk de nieuwe tekst van bijlage 1 geïntroduceerd. En in de nieuwe bijlage 1 is het rekenvoorschrift overeenkomstig Doc29 en NORAH vastgelegd. Met aanvullende artikelen wordt het overgangsrecht vormgegeven. Hierin wordt vastgelegd tot wanneer de 'oude' bijlage 1 (met daarin het rekenvoorschrift overeenkomstig het NRM) van toepassing blijft en in welke situaties. De feitelijke tekst van de nieuwe bijlage 1 is een bijlage bij de Regeling maar is niet aan de versie die nu voor een HUF toets voorligt, toegevoegd.</p>
<p>2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?</p>	<p>Ja, het document begint met de betekenis van gebruikte begrippen. De gebruikte begrippen komen overeen met de begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving. Het document is vervolgens zo gestructureerd dat eerst de berekeningsmethodiek wordt toegelicht op basis waarvan de bijdrage tot de L_{den}-geluidbelasting van elke vlucht berekend wordt. Daarna worden de benodigde invoergegevens toegelicht, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar luchthavengegevens en verkeersgegevens. Binnen het onderdeel verkeersgegevens wordt onderscheid gemaakt naar het doel van de berekening: voor de handhaving - of voor een scenarioberekening.</p>
<p>3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?</p>	<p>De feitelijke berekeningsvoorschriften zoals die in bijlage 1 zijn opgenomen konden niet worden beoordeeld op duidelijkheid omdat die bijlage niet bij de HUF toets was meegezonden. Maar gezien de betrokkenheid van deskundigen en de inhoudelijke ontwikkeling van de rekenmethode, die in meerdere fases is uitgevoerd door verschillende onderzoeksbureaus verwacht de ILT dat op detailniveau van het rekenvoorschrift de normen (lees: rekenvoorschriften) duidelijk zijn en op een juiste manier vertaald kunnen worden naar de nieuwe berekeningssoftware CAELUS.</p> <p>De normen die te maken hebben met het overgangsrecht zijn voor de luchthavens van nationale betekenis (het ILT aandachtsgebied) voldoende duidelijk. De jaarlijkse toetsing van de feitelijke geluidbelasting aan de grenswaarden blijft berekend worden met het NRM (de 'oude' bijlage 1) totdat een nieuw of gewijzigd luchthavenbesluit in werking is getreden.</p>
<p>4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?</p>	<p>De Regeling wijzigt een bijlage met technische rekenvoorschriften en beschrijft in het overgangsrecht daarbij in termen van termijnen en momenten tot wanneer de oude rekenvoorschriften van toepassing blijven. De Regeling wijzigt niets aan de bestaande verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Hierdoor blijven de bestaande verantwoordelijkheden en bevoegdheden zoals ze zijn en die zijn duidelijk.</p>

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja, de norm richt zich in principe op de exploitanten van de burgerluchthavens. Maar die gaan er in de praktijk niets mee doen omdat zij een afgeleide van dit rekenvoorschrift gaan ontvangen in de vorm van een softwareproduct (CAELUS) dat in opdracht van het Ministerie van IenW zal worden ontwikkeld door technisch adviseurs. Deze adviseurs gaan het rekenvoorschrift concreet vertalen naar software en worden daarbij geacht het rekenvoorschrift te volgen (lees: na te leven). Hiermee is het Ministerie van IenW deels mede-normadressaat.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja, mits de nieuwe berekeningssoftware CAELUS op tijd af is en aantoonbaar functioneert overeenkomstig het nieuwe rekenvoorschrift. Voor ingebruikname van CAELUS moet dit gevalideerd en vastgelegd zijn. Over de integriteit en betrouwbaarheid van de berekeningssoftware m.b.t. het voldoen aan het nieuwe rekenvoorschrift mag in redelijkheid geen twijfel bestaan. Dat geldt voor de normadressaat die de software gaat gebruiken en voor de ILT die de resultaten uit die software gaat toetsen aan de norm.
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	<p>Voor de normadressaat luchthavens zal dat antwoord afhangen van het functioneren en de gebruiksvriendelijkheid van CAELUS. Daarnaast zal dit afhangen van de vraag of CAELUS voldoet aan het nieuwe rekenvoorschrift. Zie ook het beschrevene onder 2.</p> <p>Voor de normadressaat IenW is deze vraag door ILT niet te beantwoorden. Voor ILT is het onbekend of de tekst van het rekenvoorschrift één op één vertaald kan worden naar software. Onbekend is of er mogelijk nog interpretatieverschillen zijn met betrekking tot die vertaling van het rekenvoorschrift naar de software en hoe dat wordt opgelost. ILT dringt er bij het ministerie op aan dit proces goed en zorgvuldig te begeleiden.</p>
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Hangt af van het functioneren en de gebruiksvriendelijkheid van CAELUS.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja, die zal afscheid moeten nemen van de L ^{den} tool en kennis moeten maken met CAELUS. Dat vraagt training en tijdsinspanning en mogelijk IT ondersteuning bij het installeren ervan.
6. Zijn er ontwikkelingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	<p>Dat hangt er van af in hoeverre de normadressaat in staat is in de kern van de berekeningssoftware te komen (met daarin de berekeningsformules) om daar wijzigingen in aan te brengen. Omgekeerd geredeneerd kun je zeggen: Dat hangt er van af in hoeverre de softwareontwikkelaars de kern van de software (met daarin de berekeningsformules) weten af te schermen voor ongeoorloofde wijzigingen.</p> <p>Lastiger wordt het als het om invoergegevens gaat. Daar waar het rekenvoorschrift ook betrekking heeft op de volledigheid, de juistheid en de herkomst van invoergegevens</p>

	zijn er meer ontwijkmogelijkheden. Dit is lastiger af te schermen voor de normadessaat. In de opdracht aan de softwareontwikkelaars moet dit aspect nadrukkelijk worden opgenomen.
--	--

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>De norm is zeer complex. Het vaststellen van overtredingen op het berekeningsvoorschrift wordt daarmee extreem moeilijk. Mits voldoende tijd om de diepte in te gaan en zondig met assistentie van externe adviseurs is het mogelijk toezicht uit te oefenen op de naleving van het rekenvoorschrift en handhavend optreden tegen afwijkingen van het rekenvoorschrift door de normadessaat. Dat zal naar verwachting sporadisch voorkomen.</p> <p>In de dagelijkse praktijk zal het toezicht op het rekenvoorschrift zich richten op het juiste gebruik van CAELUS, de praktische vertaling van het rekenvoorschrift, op de juistheid en de compleetheid van de invoergegevens en op het 'kwaliteitsmanagement' dat op grond van de artikelen 13 tot en met 16 van de Regeling burgerluchthavens is voorgeschreven. Gezien de complexiteit van het rekenvoorschrift zelf en de benodigde inspanningen om hier goed toezicht op te houden verdient het aanbeveling om het kwaliteitsmanagement rond CAELUS en alle benodigde gegevens meer 'body' te geven. Hierdoor ontstaan er meer waarborgen dat het voorschrift wordt nageleefd zonder dat je het voorschrift zelf in de diepte hoeft te onderzoeken. Aanbevolen wordt de artikelen 13 tot en met 16 zodanig aan te passen dat zij overeenkomen met bijlage 7 van de RMI zoals die voor Schiphol van toepassing is.</p>
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	Nee, daar zal veel tijd en mogelijk externe ondersteuning bij nodig zijn.
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>Richting normadessaat luchthavens: Ja</p> <p>Richting normadessaat IenW (als opdrachtgever voor de softwareontwikkelaar): onbekend.</p> <p>Handhaven tegen het eigen ministerie is een activiteit met een eigen dynamiek. Hier is geen vastomlijnd instrumentarium voor vastgesteld.</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)	Niet van toepassing.
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja
Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	De norm is zeer complex. Het vaststellen van overtredingen op het berekeningsvoorschrift wordt daarmee extreem moeilijk. Mits voldoende tijd om de diepte in te gaan en

	<p>zonodig met assistentie van externe adviseurs is het mogelijk toezicht uit te oefenen op de naleving van het rekenvoorschrift en handhavend op treden tegen afwijkingen van het rekenvoorschrift door de normadressaat. In de praktijk zal het toezicht zich in eerste instantie richten tot het juiste gebruik van CAELUS, de praktische vertaling van dit rekenvoorschrift, op de invoergegevens en op het kwaliteitsmanagement dat op grond van artikel 13 t/m 16 van de Regeling is voorgeschreven. Gezien de complexiteit van het rekenvoorschrift zelf en de benodigde inspanningen om hier goed toezicht op te houden verdient het aanbeveling om het kwaliteitsmanagement rond CAELUS en alle benodigde gegevens meer 'body' te geven. Hierdoor ontstaan er meer waarborgen dat het voorschrift wordt nageleefd zonder dat je het voorschrift zelf in de diepte hoeft te onderzoeken. Aanbevolen wordt de artikelen 13 tot en met 16 zodanig aan te passen dat zij overeenkomen met bijlage 7 van de RMI zoals die voor Schiphof van toepassing is.</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 gedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

<p>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>	<p>Ja, het Ministerie van IenW heeft uitvoerig contact gehad met alle belanghebbenden.</p> <p>Nee</p>
<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.</p>	<p>Nee.</p>
<p>3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers)? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen?</p>	<p>Nee. Tenzij er aanleiding is (wegens vermoedens van overtredingen van het rekenvoorschrift) om een onderzoek in te stellen naar de naleving van het rekenvoorschrift door de normadressaat. Dan zal er technisch specialistische kennis beschikbaar moeten zijn en zal deze kennis desnoods extern moeten worden ingehuurd. Maar vooralsnog is dat niet op korte termijn te verwachten.</p>
<p>4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast?</p>	<p>Nee.</p>

5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in kaart zijn gebracht en er moet een waarborg zijn dat deze lasten voldoende gewaarborgd zijn.		Voor nu niet van toepassing. Extra financiële lasten gaan een rol spelen als besloten wordt technisch specialistische kennis extern in te huren. Zie ook het beschrevene bij 1.3 onder 2 en bij hoofdstuk 2 onder 3.
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	Niet van toepassing.
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	Niet van toepassing.
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	Niet van toepassing.
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	Niet van toepassing.
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	Niet van toepassing.
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening ?		Voor de luchthavens van nationale betekenis verandert de rekenmethode, maar de wijze van informatievoorziening verandert niet. Die is namelijk beschreven in bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens en die blijft ongewijzigd. Verder werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de vervanging van de "Lden-tool"; het softwarepakket waarmee nu de geluidberekeningen ten behoeve van de handhaving worden uitgevoerd. De nieuwe software - CAELUS - zal in principe dezelfde functionaliteit krijgen als de Lden-tool, maar dan voor de nieuwe bepalingsmethoden. De impact van de voorgenomen wijziging op de informatievoorziening blijft beperkt.
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 ?	Niet van toepassing.
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?	Niet van toepassing.
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Niet van toepassing.
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	i niet van toepassing ii: Niet van toepassing. Gegevensuitwisseling is beschreven in bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens. Dat blijft ongewijzigd. Gegevensuitwisseling aan de ILT vindt nu plaats met PDF bestanden. De ILT gaat er van uit dat dat zo blijft als CAELUS operationeel is.
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?	iii: niet van toepassing. Valt onder bijlage 7
	iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	iv: zie iii
	v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	v: zie iii
	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. Omdat het niet over persoonsgegevens gaat is de AVG niet van toepassing.
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 Betrekken OR niet van toepassing
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.			Niet van toepassing.
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.
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 ?			Niet van toepassing.
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?			Niet van toepassing.
12. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk bijvoorbeeld aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.			Niet van toepassing.
Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?			De ILT heeft geen extra fte en andere financiële middelen nodig om het toezicht op het rekenvoorschrift uit te voeren. Uitzondering hierop is wanneer besloten wordt de naleving van het rekenvoorschrift bij de normadressaat (luchthaven of ministerie van IenW) te gaan onderzoeken. Dan is mogelijk extra tijd, menskracht en middelen benodigd om dit toezicht uit te voeren. Omdat dan in de complexe wereld van de rekenregels en de rekensoftware een onderzoek moet

	plaatsvinden. Vooralsnog zal dit naar verwachting niet tot nauwelijks voor komen.
--	---

3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	Luchthavens kunnen een economisch belang hebben bij het aanleveren van voor hen gunstige informatie. Hoe dit voorkomen wordt, blijkt niet.
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.	Idem.
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	Idem.
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)?	Idem.

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	Luchthavens kunnen een economisch belang hebben bij het aanleveren van voor hen gunstige informatie. Hoe dit voorkomen wordt, blijkt niet.
---	--

Opmerking:

Het concept van de Regeling burgerluchthavens is technisch van aard. Met Doc 29 en NORAH wordt het mogelijk om de geluidbelasting van het luchthavenluchtverkeer beter in kaart te brengen. Gelet op de hinder die met regelmaat door mensen beleefd wordt en de complexiteit van rekenmethodes, lijkt het nuttig om duidelijk aan te geven wat de verandering inhoudt en wat het positieve effect is van de nieuwe bepalingsmethodes. Ook in situaties waarbij gedurende een dag geluidsoverlast wordt ervaren van vliegtuigen van verschillende luchthavens. Een suggestie is om de in de tekst meerdere malen gebruikte term 'representatiever' te veranderen. Met de nieuwe bijlage 1 worden de berekeningen 'nauwkeuriger' of worden de berekeningen die 'de realiteit beter benaderen'.