



> Retouradres

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
T.a.v. mevr. Drs. R.W.C. Clabbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

ILT
Informatie en Programmeren
Netwerken Transport

Contactpersoon

Persoonsgegevens
Persoonsgegevens

Persoonsgegevens
Persoonsgegevens

Kenmerk

ILT-2024/10493

Bijlage

Formulier HUF-toets

Datum 22 januari 2024
Betreft HUF-toets Ontwerpregeling groot baanonderhoud
Schiphol 2024

Geachte mevrouw Clabbers,

Per brief van 7 december jl. verzocht u mij een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit te voeren op de ontwerpregeling in verband met groot onderhoud aan het banenstelsel op de luchthaven Schiphol welke per 19 februari 2024 van start zal gaan. Met deze brief voldoe ik aan uw verzoek om een HUF-toets binnen de gestelde termijn van 6 weken uit te voeren.

De ontwerpregeling wordt voldoende handhaafbaar geacht, mits een aantal aspecten worden verduidelijkt. Zo zijn in de ontwerpregeling alternatieve maximale grenswaarden in het geval van buitengewone weersomstandigheden opgenomen. Echter, de definitie van buitengewone weersomstandigheden ontbreekt. Verduidelijking van dit begrip is nodig om verschillen in interpretatie te voorkomen. Daarnaast staat in artikel 4: 'De baanpreferentietabellen worden uitsluitend bij overschrijding van een grenswaarde in het kader van het anticiperend handhaven betrokken bij het toezicht en de handhaving.' Het is van belang om duidelijk te maken dat het niet de baanpreferentietabellen zijn die in het kader van het anticiperend handhaven bij de handhaving worden betrokken, maar de verantwoordingspercentages op de baanregels. Naast deze onderwerpen worden in de uitgevoerde HUF-toets (zie bijlage) nog een aantal aandachtspunten genoemd en concrete aanbevelingen gedaan ter verbetering van de handhaafbaarheid van de ontwerpregeling.

De uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de ontwerpregeling wordt voldoende geacht.

Naast de voorgaande onderdelen van de HUF-toets vindt de ILT het belangrijk om ook te bezien welke effecten de ontwerpregeling heeft op de hinder voor de omgeving. Regelmatig baanonderhoud is nodig, maar het is van belang om de geluidsoverlast hierbij zoveel mogelijk te beperken. De ILT ziet een aantal mogelijke aanknopingspunten binnen de ontwerpregeling die hieraan zouden kunnen bijdragen. Zo worden in de ontwerpregeling grenswaarden in handhavingspunten verhoogd die volgens de gebruiksprognose zowel met als zonder baanonderhoud onder de standaard grenswaarden blijven. Het is voor de ILT onduidelijk waarom de vervangende grenswaarden niet worden beperkt tot uitsluitend de handhavingspunten die vanwege het baanonderhoud in de knel dreigen te komen. Zie bijgaande HUF-toets onder het kopje 'Hinderbeperking' voor een verdere toelichting van mogelijke aanknopingspunten die de ILT binnen de ontwerpregeling ziet.

Tot slot, zoals afgelopen jaar ook aangegeven, hecht de ILT eraan om het proces van de totstandkoming van de ontwerpregeling te evalueren. De termijnen blijken ieder jaar krap en het zou het proces en waarschijnlijk de inhoud ten goede komen wanneer er eerder de ruimte is om mee te denken.

ILT
Informatie en Programmeren
Netwerken Transport

Voor een nadere specificering van deze HUF-toets verwijs ik naar de bijlage.

Datum
22 januari 2024

Graag ontvang ik uw reactie op deze HUF-toets alsmede de definitieve tekst van de regelgeving en de datum van inwerkingtreding. 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	Tijdelijke regeling vervangende grenswaarden geluid in verband met groot baanonderhoud 2024
Beoordelaar(s)	Persoonsgegevens
Deadline	21 januari 2024
Extra info	
Korte samenvatting regelgeving	De regeling stelt vervangende grenswaarden vast voor het gebruiksjaar 2024 in verband met verschillende vormen van baanonderhoud in 2024. Ook verleent de regeling een aantal vrijstellingen van het verplichte baan- en routegebruik tijdens de diverse baanonderhoudsperiodes.
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

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Artikel 2: Ja.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Nee niet allemaal. 'Buitengewone weersomstandigheden' is niet gedefinieerd. Neem een definitie hiervan op in de definitielijst.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Nee niet alle normen. Artikel 4 lid 1. "...wordt de keuze ... gebaseerd op de navolgende baanpreferentietabellen" wekt de indruk dat er iets vrijblijvends in zit. Beter is: "vindt het baangebruik plaats volgens de volgende baanpreferentietabellen" Het zijn niet de baanpreferentietabellen die in het kader van het anticiperend handhaven bij de handhaving worden betrokken, maar de verantwoordingspercentages op de baanregels.

4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	De regeling doet geen afbreuk aan al bestaande verantwoordelijkheden en bevoegdheden
--	--

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	De regeling is gericht tot de luchtvaartsector. Op grond van de gezamenlijke zorgplicht als genoemd in artikel 8.18 Wlv zorgen de sectorpartijen er gezamenlijk voor dat de grenswaarden in het LVB en de vrijstellingsregelingen die hieruit voortvloeien, worden nageleefd. In de loop der jaren is duidelijk geworden dat het naleven van grenswaarden en het beschikbaar stellen van banen wordt geborgd door de exploitant. Het gebruik van banen en het naleven van baanregels wordt geborgd door de LVNL. Het correct vliegen van routes wordt geborgd door LVNL en de gezagvoerder.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Artikel 2: Ja Artikel 3: Ja. Artikel 4 lid 1: Onbekend. Is afhankelijk van de flexibele programmeerbaarheid van de systemen en de goede werking van de systemen bij LVNL Artikel 4 lid 2: Zoals het er nu staat niet. Zoals het er nu staat moet LVNL ieder secundair startbaangebruik rapporteren aan de ILT. Bedoeld wordt dat LVNL uitsluitend het startbaangebruik <u>in de nacht</u> aan de ILT rapporteert dat plaatsvindt onder een in artikel 3 beschreven vrijstelling. Dat wil dus zeggen: startbaangebruik in de nacht dat niet onder een tabel in artikel 4 past en daardoor noodgedwongen moet plaatsvinden met gebruikmaking van de vrijstellingen in artikel 3. Tenslotte is voor de uitvoerbaarheid een deadline m.b.t. de levering van de gegevens gewenst. Bv. binnen 3 weken na afloop van iedere maand.
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Nee niet bij alles. Zorg dat de definities goed zijn omschreven (zie eerder al 'buitengewone weersomstandigheden') en dat de foutjes zijn hersteld (verantwoordingspercentages i.p.v. baanpreferentietabellen)
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Artikel 2: Ja Artikel 3: Ja. Artikel 4 lid 1: Onbekend. Is afhankelijk van de flexibele programmeerbaarheid van de systemen en de goede werking van de systemen bij LVNL
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	-
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Het niet naleven van artikel 4 leidt niet per definitie tot handhaving. Immers, vanwege het anticiperend handhaven moet er dan eerst een grenswaardeoverschrijding zijn én er moet een baanregel niet zijn nageleefd. De naleving van baanregels wordt door de ILT getoetst aan de verantwoordingspercentages, niet aan de opgenomen tabellen. In theorie kan LVNL artikel 4 van deze Regeling overtreden en toch voldoen aan de verantwoordingspercentages

	<p>(omdat dat seizoencijfers of jaarcijfers zijn). In dat geval zal de ILT niet optreden, ook al is artikel 4 van deze Regeling niet nageleefd.</p> <p>Deze zin in art. 4 behoeft dan ook aanpassing: 'De baanpreferentietabellen worden uitsluitend bij overschrijding van een grenswaarde in het kader van het anticiperend handhaven betrokken bij het toezicht en de handhaving.' Het gaat hier niet om de baanpreferentietabellen, maar om de verantwoordingspercentages.</p>
--	--

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>Artikel 2: Ja mits 'buitengewone weersomstandigheden' goed wordt gedefinieerd. En ten tweede mits het berekenen van deze meteo-clausule technisch mogelijk blijft. Aandachtspunt: Vanwege verouderde software krijgt NLR steeds meer moeite om te beoordelen of er in een afgelopen gebruiksjaar sprake was van 'buitengewone' weersomstandigheden. Dit vindt plaats tijdens het al dan niet toepassen van de meteo-clausule. De ILT ziet graag vóór inwerkingtreding van deze Regeling een toezegging van het NLR dat het berekenen van de meteo-clausule technisch mogelijk blijft.</p> <p>Artikel 3: Ja Artikel 4 lid 1: Ja mits hetgeen in het hoofdstuk '1.1 Wetgeving' onder punt 3 is vermeld wordt veranderd.</p>
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	<p>Zie hierboven.</p> <p>Ten tweede heeft de ILT behoefte aan een bijlage waarin het gehele gebruiksjaar in een tijdbalk is gevisualiseerd. In die tijdsbalk wil de ILT dan overzichtelijk kunnen zien in welke periodes er welke regels gelden. Daarnaast heeft de ILT behoefte aan de 'delta's' in de baanpreferentietabellen. Geef bijv. door middel van een kleur aan welke banen (in de tabellen van de Regeling) nu anders zijn dan de banen in de tabellen van het ontwerp LVB.</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>Ja.</p> <p>De voorwaarden van het anticiperend handhaven zijn van toepassing.</p> <p>Wel is verduidelijking van belang in artikel 4 (benoemd bij 1.2, punt 6).</p> <p>Het huidige handhavingsinstrumentarium is het instrumentarium dat de ILT de laatste 20 jaar wettelijk is toebedeeld. In 2023 zijn er gesprekken gestart over uitbreiding van het instrumentarium. Tot dat die wijzigingen wettelijk zijn verankerd zal de ILT van haar huidige instrumentarium gebruik maken, maar dat heeft een beperkte reikwijdte.</p>
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen?	N.v.t.
5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te	N.v.t.

leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja. De toetsing op de grenswaardes en baanpreferentieregels gebeurt één keer per jaar. De toetsing op het baan- en routegebruik gebeurt maandelijks en dat zal per 1 januari geen problemen opleveren.
Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	De regeling wordt handhaafbaar geacht, mits een paar zaken worden verduidelijkt: - definitie van buitengewone weersomstandigheden (art. 2) - art. 4 lid 1 en 2

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?	De communicatie over deze vrijstellingsregeling verloopt in eerste instantie via DGLM, de vergunningverlener. ILT hoeft geen aanvullende communicatie in te zetten om de normadressaat te bereiken om over handavingsaspecten te communiceren.
2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen.	Nee
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers)? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen?	Nee, de vrijstellingsregeling GBO 2023 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?	Nee, geen gevolgen voor de procesinrichting van ILT. De nieuwe taken passen binnen de bestaande kaders, werkinstructies en KMS.
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	Geen extra financiële lasten voor de ILT

en er moet een waarborg zijn dat deze lasten voldoende gewaarborgd zijn. Daarbij moet met name worden gedacht aan:		
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	n.v.t.
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:		Nee
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen ?	ILT rapporteert over het toezicht op deze vrijstelling in haar halfjaarlijkse handavingsrapportages. Geen alternatieve rapportages noodzakelijk.
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:	De gegevensuitwisseling tussen Schiphol en ILT en LVNL en ILT is wettelijk vastgelegd. Voor alle partijen is duidelijk wat geleverd moet worden. Onder '1.1. Wetgeving' punt 2 is vermeld dat de aanvullende gegevensverstrekking van LVNL aan ILT, zoals in deze Regeling opgenomen onder artikel 4 lid 2 anders moet worden opgeschreven.
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 handavingsorganisatie, 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 voor de wettelijke gegevens. Alle overige gegevens (bv. verantwoordingspercentages NNHS) op grond van hoofdstuk 5 van de Awb. Hier zijn geen persoonsgegevens bij betrokken.
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		Nee

kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.	
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?	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 ?	Nee
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?	Nee
12. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk bijvoorbeeld aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadessaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	Er bestaat een mogelijkheid dat de Minister van I&W een experimenteerregeling in werking stelt. Wanneer als gevolg daarvan grenswaarden veranderen is afstemming nodig met de grenswaarden in deze regeling.
Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	De regeling wordt uitvoerbaar geacht.

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?	Ja LVNL en Schiphol leveren gegevens ten behoeve van het toezicht door de ILT. In principe kunnen zij hiermee het ILT toezicht en de resultaten van dit toezicht om financieel/economische redenen beïnvloeden. De toezichtsgeschiedenis van ILT met deze partijen leert dat Schiphol en LVNL in principe niet zo in elkaar zitten.
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. Maar als de Regeling zo handhaafbaar mogelijk is, heeft dat ook gunstige effecten op de fraudegevoeligheid.
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	Ja.
4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	Als ILT wil kan zij d.m.v. het opvragen van extra gegevens en het uitvoeren van audits en inspecties beter zicht krijgen op mogelijke fraude of het opzettelijk achterhouden of aanpassen van gegevens.

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	De regeling wordt fraudebestendig geacht.
---	---

Opmerkingen:Hinderbeperking:

Naast de voorgaande onderdelen van HUF-toets vindt de ILT het belangrijk om ook te bezien welke effecten de concept regeling heeft op de hinder voor de omgeving. Regelmatig baanonderhoud is nodig, maar het is van belang om de geluidsoverlast hierbij zoveel mogelijk te beperken. De ILT ziet hiervoor de volgende mogelijke aanknopingspunten bij de concept regeling:

1. Artikel 2

In de concept regeling worden grenswaarden in handhavingspunten verhoogd die volgens de gebruiksprognose zowel met als zonder baanonderhoud onder de standaard grenswaarden blijven. De ILT kan zich voorstellen dat de vervangende grenswaarden beperkt worden tot uitsluitend de handhavingspunten die vanwege het baanonderhoud in de knel dreigen te komen.

2. Artikel 3 lid 1

Starten in de nacht vanaf een verboden baan is in het LVB de strengst gereguleerde activiteit. Om hier toestemming voor te krijgen moet Schiphol al heel vroeg bij DGLM aangeven dat dit in het kader van groot baanonderhoud noodzakelijk is en toestemming hiervoor vragen, of, bij acute spoedeisende, onvoorspelbare en onvoorziene verstoringen, moet de sector uitgebreid motiveren wat het acute, spoedeisende, onvoorspelbare en onvoorziene karakter van de situatie is, moet de sector uitgebreid motiveren waarom de standaard oplossingen geen soelaas bieden en moet nauwkeurig aangegeven worden wat de omgeving op het gebied van het aantal vluchten, de gebruikte baan, de tijdstippen enz. kan verwachten. Tenslotte moeten de sectorpartijen na afloop van de verleende vrijstelling uitgebreid rapporteren over het feitelijk gebruik van de verleende vrijstelling.

In artikel 3 lid 1 lijkt het er op dat het starten in de nacht vanaf een verboden baan (Aalsmeerbaan) vrij gemakkelijk wordt vrijgegeven. Als de nachtelijke startbanen volgens de baanpreferentietabel niet gebruikt kunnen worden wordt er zonder beperkingen vrijstelling gegeven voor het starten in de nacht van een verboden baan. Dit strookt niet met de gangbare manier van zorgvuldig en streng beoordelen of het baangebruik op een verboden baan echt noodzakelijk is. Er is immers een bestaande procedure voor het gebruik van verboden banen voor starts in de nacht, inclusief toetsingscriteria en aanvullende voorwaarden. Daar kan de sector in geval van nood gebruik van maken. Een alternatief zou kunnen zijn om de toestemmingsvereisten, toetsingscriteria en andere voorwaarden zoals deze zijn vastgelegd in de bestaande procedure op te nemen in deze vrijstellingsregeling.

3. Artikel 3 lid 6

In dit artikel worden LVNL en de gezagvoerder vrijgesteld van het correct vliegen van de luchtverkeerswegen bij starts in de nacht vanaf de Zwanenburgbaan. In de toelichting ontbreekt de motivatie hiertoe. Overeenkomstig de opgenomen baanpreferentietabel wordt de Zwanenburgbaan de vervangende startbaan bij onderhoud aan de Polderbaan. Vreemd is dat de geldende luchtverkeerswegen van de Zwanenburgbaan dan ineens niet van toepassing zijn. Het artikel regelt verder dat eventuele afwijkingen LVNL niet zullen worden aangerekend. Zoals het nu in artikel 3 lid 6 is opgenomen is er geen prikkel om het vliegtuig zo lang mogelijk (met instructies) binnen de luchtverkeersweg te houden. In het kader van hinderbeperking vindt ILT het belangrijk dat vliegtuigen zo lang mogelijk in de luchtverkeersweg blijven.