



> Retouradres

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
[Persoonsgegevens](#), Directeur-Generaal Luchtvaart
en Maritieme Zaken
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

ILT

Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Bestuursadvies en
Internationale Samenwerking
Transport

Contactpersoon

[Persoonsgegevens](#)

Datum

29 september 2025

Ons kenmerk

ILT-2025/37530

Datum 29 september 2025
Betreft HUF-toets ontwerp LVB Schiphol

Geachte mevrouw [Persoonsgegevens](#)

Per brief van 18 juli jl. verzocht u mij een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit te voeren op de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol en bijbehorende Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI). Met deze brief voldoe ik aan uw verzoek. Zoals eerder met uw medewerkers besproken richten wij ons nu op het LVB, de HUF-toets op de RMI volgt later wanneer er een definitief concept ligt van de regeling. Uiteraard hebben wij wel de relevante RMI-aspecten voor het LVB betrokken bij deze HUF-toets.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de afgelopen jaren verschillende signalen uitgebracht gerelateerd aan het LVB. Alvorens in te gaan op de formele HUF-criteria acht ik het van belang om te bezien in hoeverre de signalen geadresseerd zijn in het voorliggende ontwerp-LVB.

Signalen ILT-Luchtvaartautoriteit

Beëindigen anticiperend handhaven

De wijziging van het LVB is voor het kabinet belangrijk als bijdrage aan het terugdringen van de geluidsbelasting met 20% en voor het herstel van de rechtspositie van omwonenden van Schiphol. Essentieel hierbij is het beëindigen van het anticiperend handhaven. In 2021 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit risico's gesignaleerd van de lange duur van het anticiperend handhaven: regels in een LVB – zonder gedoogconstructie – zijn nodig om adequaat handhavend te kunnen optreden door de toezichthouder en omwonenden te kunnen beschermen. Ik beoordeel het als een belangrijke stap dat de aanwijzing tot anticiperend handhaven zal worden ingetrokken wanneer het gewijzigde LVB in werking treedt en de ILT-Luchtvaartautoriteit daarmee weer in staat is haar verantwoordelijkheid in het toezicht te nemen.

Lokale bescherming tegen geluidshinder

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft ook regelmatig aandacht gevraagd voor de lokale bescherming van omwonenden tegen geluidshinder. Dit geldt onder meer bij

de casus van overschrijding van handhavingspunt 25 bij Uithoorn in 2023. Toen heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit gesignaleerd dat de praktijk van het moeten gedogen van een overschrijding bij een handhavingspunt, wanneer die verklaarbaar is vanuit het vliegen volgens het NNHS, onvoldoende lokale bescherming voor omwonenden biedt tegen geluidhinder. De uitbreiding van het aantal handhavingspunten en de insteek in het ontwerp-LVB dat het voorkomen van overschrijding van grenswaarden leidend is, beoordeelt de ILT-Luchtvaartautoriteit dan ook als een stap voorwaarts. Ik constateer echter wel dat de operatie op Schiphol leidend is geweest bij de totstandkoming van de grenswaarden, inclusief een statistisch berekende extra marge voor de niet gemodelleerde onzekerheden. Zeker dat laatste heeft tot effect dat de begrenzing van de overlast beperkt wordt. Het Totaal Volume Geluid en het maximum aantal vliegtuigbewegingen zorgen wel voor een begrenzing aan het geheel aan geluid en het aantal bewegingen. Anderzijds zijn er gebieden in de Schipholregio waar lokaal meer geluid toegestaan wordt, bijvoorbeeld in Uithoorn waar de grenswaarde verhoogd wordt. Eerder stelden we als ILT-Luchtvaartautoriteit vast dat juist in die omgeving sprake is van overschrijding van de bestaande handhavingspunten. Hierbij doe ik de suggestie om in de Nota van Toelichting (NvT) uitleg te geven over de methodiek waarmee de hoogte van de grenswaarden in de handhavingspunten en het Totaal Volume Geluid zijn bepaald. Zo kunnen omwonenden transparant volgen hoe de grenswaarde in hun omgeving tot stand is gekomen.

Handhavingsinstrumentarium

Daadwerkelijke vermindering en begrenzing van geluidhinder vraagt ook om stevig toezicht. Om effectief te zijn is het voor de toezichthouder belangrijk om over een passend handhavingsinstrumentarium te beschikken. Onder meer in het kader van de overschrijding bij handhavingspunt 25 hebben wij dit signaal eerder afgegeven. Tijdig handhaven is in het huidige stelsel niet mogelijk, omdat de ILT-Luchtvaartautoriteit slechts aan het eind van een gebruiksjaar toezicht kan houden over de eventuele overschrijdingen in het afgelopen jaar en geen bestraffende maatregelen kan opleggen. Daarnaast heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit wettelijk gezien geen opties om gedurende het gebruiksjaar 'lik-op-stuk' te handhaven omdat de wetgeving daarin niet voorziet. Wij beoordelen het dan ook positief dat in het ontwerp-LVB de bevoegdheid is opgenomen om bij een dreigende overschrijding gedurende het jaar de sectorpartijen opdracht te kunnen geven om tot een beheersplan te komen met als doel de overschrijding aan het eind van het jaar te voorkomen. Echter, de randvoorwaarden om deze nieuwe bevoegdheid effectief te kunnen inzetten zijn in deze LVB-wijziging nog onvoldoende ingevuld. Zo is niet vastgelegd hoe de zich ontwikkelende geluidbelasting moet worden berekend en hoe hierover moet worden gerapporteerd. Dit is belangrijk om een dreigende overschrijding vast te kunnen stellen. Ook ontbreekt in het ontwerp-LVB de mogelijkheid om een bestuurlijke boete op te leggen bij het niet (tijdig) opstellen van een beheersplan. Een handhavingsinstrument met een 'lik-op-stuk element', zoals een boete, is het best passend bij dit type overtreding. Het in dit LVB geboden alternatief om een last onder dwangsom (LOD) op te leggen heeft weinig toegevoegde waarde omdat een LOD een langduriger tijdspad doorloopt. Als de LOD onherroepelijk wordt is het gebruiksjaar al voorbij en dient de LOD geen doel meer. Tenslotte zien wij in de regelgeving helaas ook nog geen verandering wanneer aan het eind van het gebruiksjaar een overschrijding wordt geconstateerd. Hiervoor moet de Wet

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Bestuursadvies en
Internationale Samenwerking
Transport

Datum
29 september 2025

Ons kenmerk
ILT-2025/37530

luchtvaart worden aangepast. Het opleggen van een boete of een LOD is in het ontwerp-LVB geen onderdeel van het instrumentarium aan het eind van het gebruiksjaar. Dit is uitzonderlijk in vergelijking met het instrumentarium in de vele andere domeinen waar de ILT toezichthouder is. Om effectief toezicht te kunnen houden en de belangen van omwonenden te kunnen borgen moet hier invulling aan worden gegeven.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Bestuursadvies en
Internationale Samenwerking
Transport

Datum
29 september 2025

Ons kenmerk
ILT-2025/37530

Emissies

Het onderdeel emissies is vrijwel ongewijzigd ten opzichte van het LVB 2008. Het ontwerp-LVB kent opnieuw relatieve grenswaarden voor de uitstoot van een aantal stoffen per ton startgewicht. Zoals ook aangegeven in de Staat van de Luchtvaart 2023 constateert de ILT-Luchtvaartautoriteit in haar toezicht dat de huidige normering niet sturend is en de totale uitstoot hiermee niet wordt beperkt. Om tot verbetering van de leefomgeving te komen zouden de relatieve grenswaarden vervangen kunnen worden door absolute grenswaarden voor maximale uitstoot. Parallel aan deze HUF-toets heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit op verzoek bij uw medewerkers een aantal denkrichtingen aangegeven die kunnen helpen bij de introductie van absolute emissienormen in het LVB.

Balanced Approach

Graag vraag ik ook nog een keer aandacht voor de relatie met de maatregelen die uit het traject van de Balanced Approach (BA) zijn gekomen. Zoals ook in het impact assessment op de BA-maatregelen aangegeven, kan de ILT-Luchtvaartautoriteit alleen toezicht houden op afspraken die in regelgeving zijn vastgelegd, i.c. alleen het maximaal aantal vliegtuigbewegingen en het weren van lawaaiige toestellen. De ILT kan daarmee geen toezicht houden op andere afspraken, zoals het convenant met KLM over de inzet van stillere toestellen.

Woningbouw in de Schipholregio

Tenslotte nog een opmerking over woningbouw. Hier hebben we ook aandacht voor gevraagd in de Staat van de Luchtvaart 2025. De ILT-Luchtvaartautoriteit merkt op dat de afgelopen jaren woningen in de Schipholregio zijn bijgebouwd, maar dat de luchtvaartsector geen negatieve gevolgen hoeft te dragen van het toegenomen woningbestand binnen de geluidscontouren, omdat ook de grenswaarde van de gelijkwaardigheidscriteria worden aangepast.

Hieronder ga ik in op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van het ontwerp LVB.

Handhaafbaarheid

In uw brief over de uitvraag van de HUF-toets geeft u aan dat nog niet alle onderdelen in het LVB zijn ingevuld. De groeisystematiek, een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor General Aviation, grenswaarden voor de uitstoot van stoffen en bepalingen rond baanonderhoud volgen nog. Dit betekent dat op een aantal onderdelen, zoals baanonderhoud, nog aanpassingen moeten plaatsvinden om de bepalingen handhaafbaar te maken. Wij zien deze aanvullingen graag tegemoet, dan zullen wij een update uitvoeren van deze HUF-toets.

De ILT-Luchtvaartautoriteit acht een aantal aanpassingen essentieel om tot een voldoende handhaafbaar LVB te komen:

- **Baanonderhoud**

In de brief over de uitvraag van de HUF-toets staat dat dit onderwerp nog in ontwikkeling is. De ILT-Luchtvaartautoriteit vindt het belangrijk om hier het geheel aan voorgenomen regelgeving te beoordelen. Zoals het nu in de HUF-toets staat is het onduidelijk en onvoldoende handhaafbaar. Dat zit hem met name in de begrippen en definities. Die sluiten (nog) niet op elkaar aan voor 'onderhoud' en 'groot onderhoud'. Ook ontbreekt een definitie van de randvoorwaarde: 'indien het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd'. Tenslotte leiden de gebruikte criteria (groter dan 72 uur of max. 7 dagen, 1 keer per jaar per baan) tot onduidelijkheid.

- **Afwijken door LVNL bij preferentieel baangebruik**

In de toelichting van het ontwerp-LVB staat 'dat er ook andere dan in de regels beschreven redenen zijn waarmee afwijking van een regel kan worden verantwoord. LVNL kan die onderbouwd voorleggen aan de ILT-Luchtvaartautoriteit'. Hierdoor kan LVNL - los van alle na te leven bepalingen rondom de baanregels - allerlei redenen tot het niet naleven van de verantwoordingspercentages voorleggen en een bijbehorende claim op schuld- of strafuitsluiting doen. Gebleken is dat deze redenen vaak zo complex zijn dat ILT-Luchtvaartautoriteit geen afgewogen beoordeling kan uitvoeren. Er is een baanpreferentiestelsel met regels en een groot aantal uitzonderings- en vrijstellingsbepalingen hierop. Dit is al een complex systeem. Het hieraan toevoegen van nog een extra uitzonderingsmogelijkheid beoordeelt de ILT-Luchtvaartautoriteit als niet handhaafbaar. Het eventuele 'niet-handhaven' vanwege een uitzonderlijke situatie behoort tot de discretionaire bevoegdheid van de toezichthouder. Dit moet niet als een 'recht' aan een ondertoezichtstaande worden toegekend.

- **Handhavingsinstrumentarium bij dreigende overschrijding**

De berekeningsmethodiek en rapportageplicht van de zich ontwikkelende geluidbelasting – het instrument om een dreigende overschrijding vast te stellen – moet nog worden opgenomen in de RMI. Daarnaast is de strafbaarstelling door middel van een bestuurlijke boete voor het niet (tijdig) opstellen en verstrekken van een beheersplan bij een dreigende overschrijding niet wettelijk verankerd. Dit betekent dat de ILT-Luchtvaartautoriteit geen 'lik-op-stuk' handhaving kan toepassen als bij een dreigende overschrijding een beheersplan niet (tijdig) wordt verstrekt. De Nota van Toelichting beschrijft nu de mogelijkheid een last onder dwangsom (LOD) op te leggen in deze situatie. Dit is geen geschikt handhavingsinstrument omdat gedurende het gebruiksjaar de factor tijd een grote rol speelt. Een uitgebreide procedure met een voornemen, zienswijze en een definitieve beschikking leidt tot een LOD die van kracht wordt op het moment dat het gebruiksjaar al ten einde is. Een 'lik-op-stuk' handhavingsinstrument als de bestuurlijke boete is passender en realistischer.

- **Validatie computersystemen sector**

Bij 10 van de 21 artikelen in het LVB maakt de ILT-Luchtvaartautoriteit bij het toetsen van de naleving gebruik van informatie afkomstig uit computerapplicaties die in beheer zijn bij de sectorpartijen. Bij deze 10 artikelen zitten alle voorschriften die de kern vormen van de bescherming van de omgeving tegen milieuschade (geluid, emissies, luchtkwaliteit). Voor de handhaafbaarheid van deze kernvoorschriften is het essentieel dat de

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Bestuursadvies en
Internationale Samenwerking
Transport

Datum
29 september 2025

Ons kenmerk
ILT-2025/37530

informatie uit die computerapplicaties betrouwbaar is. Dat is op dit moment niet bekend en daardoor bestaat er een afbreukrisico op de handhaafbaarheid van deze 10 artikelen. De ILT vindt het daarom belangrijk dat een onafhankelijke check wordt uitgevoerd of de computerapplicaties en de daarin geïnstalleerde software, algoritmes en formules voldoen aan de bepalingen van de RMI.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Bestuursadvies en
Internationale Samenwerking
Transport

Datum
29 september 2025

Ons kenmerk
ILT-2025/37530

Daarnaast zien wij een reeks andere punten die van belang zijn om de handhaafbaarheid te verbeteren. Hiervoor verwijst ik naar de bijlage.

Uitvoerbaarheid

Om de kwaliteit van het toezicht op hetzelfde niveau te houden is een uitbreiding van 2,2 fte benodigd (2 fte voor toezicht en handhaving en 0,2 fte voor Juridische Zaken). Er zijn twee handhavingstelsels geluid die nu integraal beoordeeld moeten worden. Hiervoor hield de ILT-Luchtvaartautoriteit toezicht op één stelsel. Daarnaast wordt de doelgroep ondertoezichtstaanden die de verplichting hebben om met één motor minder te taxiën sterk uitgebreid naar nagenoeg alle vliegtuigbewegingen. Daarnaast zijn er opleidingskosten. Om de 2 fte voor toezicht en handhaving op te leiden en uit te rusten is in totaal €47.000,- benodigd.

Fraudebestendigheid

Voor wat betreft de fraudebestendigheid verwijst de ILT-Luchtvaartautoriteit ook naar het belang van validatie van de computersystemen van de sector.

Voor een nadere specificering van deze HUF-toets verwijst ik naar de bijlage. Graag ontvang ik uw reactie op deze HUF-toets, de definitieve tekst van het LVB en de datum van inwerkingtreding. De ILT-Luchtvaartautoriteit maakt de HUF-toets openbaar via haar website wanneer het ontwerp-LVB wordt gepubliceerd.

Bij afwezigheid van de Inspecteur-Generaal,

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 (bestuursrechtelijk en/of strafrechtelijk) beschikken.

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

Informatie

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

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

1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de Normadressaat en de handhaving door de toezichthouder(s) en opsporingsambtenaren. Deze laatste zijn de AOA's van de Bijzondere Opsporingsdiensten (zoals de ILT-IOD) en de BOA's van de ILT-Luchtvaartautoriteit.

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Nee, niet overal. Zie de vakken hieronder.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	<p>Baanonderhoud</p> <ul style="list-style-type: none"> • M.b.t. de definitie 'onderhoud' mist het LVB een aanvullende definitie van 'ernstig belemmerd'. • Zoals het er nu staat is de kwalificatie 'ernstig belemmerd' randvoorwaardelijk voor de rest van de verschillende definities. Als het geplande onderhoud het normale gebruik van de luchthaven <u>niet</u> ernstig belemmert of <u>enigszins</u> belemmert, zijn de bepalingen over onderhoud dus niet van toepassing. Daarom is definitie van 'ernstig belemmerd' belangrijk. Zoals de definitie nu is, is onderhoud niet van toepassing op rij- en taxibanen. • De tekst overeen laten stemmen met de Wet luchtvaart: "... waardoor het NORMALE gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd...". Graag het woord 'normale' toevoegen • De definitie in 1.1 wijkt af van de definitie van <u>groot</u> onderhoud in Bijlage 4. Hierin wordt <u>groot</u> onderhoud gekoppeld aan groter dan 72 uur. Het onderhoud (zonder 'groot') in artikel van 1.1. geldt voor maximaal 7 dagen. Dat is dus 168 uur. 'Onderhoud' is dus groter dan 'groot onderhoud'. • In de NvT zijn onderhoud en groot onderhoud ook niet duidelijk, bijvoorbeeld: NvT blz 9 bovenaan: onderhoud maximaal 7 dagen (168 uur); NvT blz 12 tweede alinea: groot onderhoud: langer dan 72 uur. • Begrippenlijst Bijlage 4 Definitie groot onderhoud. Ook hier ontbreekt een beschrijving van het begrip 'het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd'. <p>Voor de handhaafbaarheid en het toezicht op de rechtmatigheid van het toepassen van vervangende regels en grenswaarden is het essentieel om duidelijke definities van onderhoud, groot onderhoud en ernstig belemmerd te hebben.</p> <p>Zich ontwikkelende geluidbelasting</p> <p>Artikel 1.1: toevoegen aan de definitie voor 'zich ontwikkelende geluidbelasting' na het laatste woord 'gebruiksjaar': "gebaseerd op de gebruiksprognose voor dat betreffende gebruiksjaar."</p> <p>Tevens toevoegen aan de definitie zowel na: 'dB(A)' in lid a als na: 'L_{night}' in lid b: "en in percentage geluidsruimte".</p> <p>Algemeen</p> <p>Artikel 1.1: dit artikel mist een definitie voor een 'start' en een definitie voor een 'landing'. Voor tekstvoorstel, zie LHB GAE.</p> <p>Artikel 1.1: in de begrippenlijst ontbreekt een definitie voor VFR-verkeer. Gezien het nieuwe lid 6 bij artikel 3.1.5 belangrijk om te omschrijven.</p> <p>Emissies</p> <p>Artikel 1.1: de begrippenlijst kent geen definitie voor taxiën. Het vigerende LVB wel. Graag toevoegen.</p> <p>Operationele ruimte sector</p> <p>Artikel 1.1: in de begrippenlijst ontbreekt een definitie voor "eindnadering". Graag deze toevoegen en in overeenstemming brengen met de definitie van eindnadering in de RMI. Let wel: de RMI kent twee definities voor eindnadering. Dus dat moet eerst opgelost worden. Anders zijn de wettelijke bepalingen waar eindnadering een rol speelt niet handhaafbaar.</p>

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

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

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

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

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

1.2 Naleving door Normadressaat

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

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

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

1.3 Handhaving door de toezichthouder

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

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

	<p>NvT pagina 10 eerste alinea: De uitsluiting van de Schiphol Oostbaan voor handelsverkeer is in dit LVB nergens wettelijk vastgelegd en daardoor niet handhaafbaar.</p> <p>Algemeen NvT pagina 10 derde alinea: de percentages wijken af van de percentages in de wettekst in bijlage 4. Graag beide percentages op 95% zetten, zoals in de wettekst vastgelegd, anders niet handhaafbaar.</p> <p>NvT pagina 10 vierde alinea: idem als hierboven. Nu voor het percentage van regel 3a</p> <p>Emissies Artikel 3.2.1 tweede lid. Het toezicht op of van deze uitzondering rechtmatig gebruik is gemaakt is niet uitvoerbaar als er geen registratie-, meldings- of informatieplicht aan wordt gekoppeld. De ILT-Luchtvaartautoriteit moet bronnen hebben die zij kan gebruiken om de naleving van dit lid te toetsen. Idem voor artikel 3.2.2 vijfde lid.</p>
<p>3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen?</p>	<p>Operationele ruimte sector Nee voor het toezicht op de naleving van artikel 3.1.5a is een aanvulling van de registratie- en rapportageplicht noodzakelijk. Het niet beschikbaar of bruikbaar zijn van de andere banen (zoals gesteld in 3.1.5a eerste lid) moet worden aangetoond. Graag de RMI hierop aanpassen.</p> <p>Bijlage 4 Regel 1, artikel 16: Nee. Zie wat hierboven is beschreven over het begrip 'bui', 'normaal gebruik' enz. Hierdoor kan de ILT-Luchtvaartautoriteit niet controleren of LVNL rechtmatig van deze uitzonderingsgrond gebruik heeft gemaakt. Dit is daardoor niet handhaafbaar.</p> <p>Baanonderhoud Bijlage 4 Regel 1, artikel 5.1: Nee aangezien er nog geen wettelijke termijn is vastgesteld waarbinnen het informatiedocument moet worden verstrekt.</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>Handhavingsinstrumentarium De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft zich sterk gemaakt voor handhavend optreden gedurende het gebruiksjaar. Naar aanleiding hiervan is het verplichte beheersplan bij een dreigende overschrijding (ZOG >100%) in dit concept-LVB opgenomen. Het meest passende handhavingsinstrument bij het niet naleven van deze beheersplanverplichting is de bestuurlijke boete. De mogelijkheid hiertoe is echter nog niet in de Wet luchtvaart geregeld. Hierdoor kan de ILT-Luchtvaartautoriteit geen lik-op-stukhandhaving inzetten.</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>
<p>6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?</p>	<p>Er is nog geen ingangsdatum vastgesteld.</p>

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

<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</p>	<p>Ja, dat is met name door DGLM opgepakt.</p>
--	--

handhaving van de wet- en regelgeving ?	
2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT ? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen en programma's, zowel van vergunningverlening, toezicht en opsporing.	Nee, de organisatorische indeling van de ILT-Luchtvaartautoriteit kan gelijk blijven.
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht ? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers)? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen?	<p>2,2 fte</p> <p>Ja, het pakket aan wetgeving waar de ILT-Luchtvaartautoriteit toezicht op gaat houden wordt twee keer zo omvangrijk. Immers, er is voor gekozen om twee handhavingssystemen te integreren in een nieuw LVB: het stelsel van grenswaarden in handhavingpunten (met een uitbreiding van het aantal handhavingpunten) en het stelsel van baanregels gebaseerd op het NNHS. Dit laatste is nieuw voor het toezicht. Hierbij gaat het over alle bepalingen met betrekking tot de vier baanregels, alle preferentietabellen en uitzonderingsbepalingen hierop, en de onderliggende registratie- en rekenvoorschriften die in de RMI zullen worden opgenomen. Dit pakket is minstens zo omvangrijk. Het toevoegen van het tweede stelsel aan het LVB (inclusief bijbehorend RMI-toezicht) heeft consequenties voor de bemensing van het toezicht op de geluidswetgeving Schiphol. Een andere personele consequentie van dit concept-LVB betreft het toezicht op het taxiën met 1 motor minder. In het vigerende LVB is deze wettelijke verplichting uitsluitend van toepassing op 3- en 4-motorige vliegtuigen. Die zijn er op Schiphol bijna niet meer. In dit concept-LVB wordt deze verplichting uitgebreid met de 2-motorige vliegtuigen. Dat zijn bijna alle 478.000 vliegtuigbewegingen. Om de toezichtsinspanningen en de toezichtskwaliteit op hetzelfde niveau te houden is een uitbreiding van de bemensing met 2 fte benodigd (1 keer schaal 11 en 1 keer schaal 12). Daarnaast is 0,2 fte (schaal 11) uitbreiding bij Juridische Zaken nodig.</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?	Nee
5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die	

de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in beeld zijn gebracht. Daarbij moet met name worden gedacht aan:		
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	2,2 fte Zie hierover hetgeen in 2.3 van hoofdstuk 2 is beschreven.
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	n.v.t
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer))	n.v.t.
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	De 2 fte extra voor toezicht en handhaving moeten worden opgeleid en worden ingewerkt. De kosten voor opleidingen voor 2 fte bedragen €35.000,- en uitrusting €12.000,-.
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	n.v.t.
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening? Denk hierbij aan:		
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen?	Ja, dat is wettelijk vastgelegd en dat doet de ILT-Luchtvaartautoriteit ieder half jaar in de vorm van de handavingsrapportages.
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen?	Nee
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	
i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	n.v.t. het toezicht is bij één instantie belegd: de ILT-Luchtvaartautoriteit. Ja via e-mail
ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	Ja, dat is vastgelegd in de RMI. Alle aanvullende gegevens worden afzonderlijk gevraagd en verstrekt. Indien noodzakelijk maakt ILT-Luchtvaartautoriteit hierbij gebruik van haar bevoegdheden die haar op grond van de Awb zijn toebedeeld. Dat is in de praktijk nog niet voorgekomen.
iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	Ja

	iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	Ja, per e-mail
	v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	vi	Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	Ja
7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken?			Ja
8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.			Nee
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren?			Geen gevolgen voor de huisvesting van ILT- Luchtvaartautoriteit
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging en cybersecurity die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen?			Nee, de bestaande beveiligingen voldoen
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit?			Nee
12. Kan het toezicht effectiever worden met a) een andere interventiestrategie? b) of als vergunningverlening sterker kan worden ingezet als instrument voor gedragsverandering?			Ja, de ILT-Luchtvaartautoriteit pleit al langere tijd voor vereenvoudiging van de complexe wetgeving. Dit kan tot gevolg hebben dat het toezicht van de ILT- Luchtvaartautoriteit effectiever wordt en meer diepgang bevat. De effecten hiervan kunnen gevolgen hebben voor de gedragsveranderingen bij de normadressaat.
13. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt? Denk ook aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken			Het toezicht op geluidsdossier Schiphol scoort hoog op de IBRA. Onder meer vanwege de politieke wens om hier hoge prioriteit aan te geven. Het geluidsdossier Schiphol heeft veel raakvlakken met de problematiek rondom 'een betrouwbare overheid'. In deze context mag er over de kwaliteit van het toezicht en de benodigde capaciteit van het toezicht in redelijkheid geen twijfel bestaan.

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

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

3. Fraudebestendigheid

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

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	Ja. Schiphol, LVNL, luchtvaartmaatschappijen en grondafhandelaren.
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	Nee
3.a Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)? 3b. Zijn intermediairs en/of certificerende instellingen ook normadressaat in de regelgeving of hebben zij alleen een afgeleide verantwoordelijkheid voor naleving?	Nee Nee

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

Opmerkingen:

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

Algemeen

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

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

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

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

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

Emissies

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

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

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

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

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

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

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

Speelruimte sector

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Baanonderhoud

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

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

NvT, pagina 9 eerste alinea: ook hier ontbreekt een beschrijving van de randvoorwaarde dat het normale verloop van de luchthaven ernstig wordt belemmerd.

Verder wordt gesteld: "Al het andere onderhoud dat geen groot onderhoud is, wordt geacht te worden uitgevoerd binnen de normale regels en binnen de grenswaarden voor geluid in handhavingspunten". Belangrijk is hierbij te beschrijven wanneer dat 'andere onderhoud' valt onder groot onderhoud (met de mogelijkheid tot het aanvragen van vrijstellingen) en wanneer dat andere onderhoud valt onder het onderhoud waarbij de onderhoudsbepalingen in dit LVB niet van toepassing zijn en waarbij geen vrijstellingen mogelijk zijn.

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

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

Continue verbetering

Artikel 4A1: In december 2024 heeft ILT een aantal extra aanvullingen gegeven op de samenstelling van de gebruiksprognose. Het gaat dan om:

- 1) een prognose van de lokale geluidseffecten vertaald naar de criteria voor gelijkwaardige bescherming (ernstig gehinderden enz.) en
- 2) een beschrijving van de leerpunten uit de vorige gebruiksevaluaties alsmede een beschrijving van de verbeteracties die hier uit voortvloeien voor het komende gebruiksjaar.

Artikel 4A2: Evenzo heeft de ILT in december 2024 een aantal voorstellen voor extra aanvullingen gegeven op de samenstelling van de evaluatie. Deze zijn niet of slechts gedeeltelijk overgenomen in dit concept-LVB. We geven ze graag nog mee. Het betreft:

- 1) een beschrijving van de werkelijk opgetreden geluidseffecten vertaald naar de criteria voor gelijkwaardige bescherming (ernstig gehinderden enz.);
- 2) een beschrijving van de wijze waarop de exploitant, de verlener van luchtverkeersdiensten en de luchtvaartmaatschappijen invulling hebben geven aan het beperken van de lokale hinder in de woonkernen die als gevolg van baanonderhoud of andere bijzondere omstandigheden in het gebruiksjaar meer hinder te verwachten hadden dan bij de normale operatie en
- 3) een beschrijving van de verbeteracties die naar aanleiding van deze evaluatie zullen worden doorgevoerd in de gebruiksprognose en de operatie van het volgende gebruiksjaar.

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