



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer H. Van Faassen
postbus 20901
2500 EX Den Haag

ILT
Omgeving, dienstverlening en
vergunningverlening

Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

bescherming persoonsgegevens

[Redacted contact information]

Datum 20 januari 2026
Betreft HUF-toets ontwerp Luchthavenbesluit luchthaven
Rotterdam

Ons kenmerk
ILT-2026/3542

Uw kenmerk
IENW/BSK-2025/280716

Geachte heer Van Faassen,

U heeft mij in uw brief (kenmerk: IENW/BSK-2025/280716) van 18 november jl. gevraagd om een HUF-toets uit te voeren op het ontwerp Luchthavenbesluit voor de luchthaven Rotterdam. Dit besluit legt de milieuregels vast waaraan de luchthaven, gebruikers en luchtverkeersleiding zich moeten houden. Daarnaast bevat dit besluit ruimtelijke ordeningsregels die gemeenten moeten naleven. Tenslotte bevat dit besluit enkele veiligheidsregels die van toepassing zijn op de nabije omgeving van de luchthaven.

Met deze brief voldoe ik aan uw verzoek. Hieronder worden de belangrijkste conclusies van de HUF-toets benoemd. Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de bijlage.

Algemene opmerking

In algemene zin wil de ILT-Luchtvaartautoriteit hetzelfde signaal meegeven als bij het ontwerp luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde waar ook algemene opmerkingen zijn meegegeven die gelden voor andere luchthavenbesluiten voor andere regionale luchthavens. Als er sprake is van een "mogelijk onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid" in verband met een boom of struik in het veiligheidsgebied, dan kan de ILT-Luchtvaartautoriteit in haar bevoegdheid enkel handhavend (en daarmee mogelijk disproportioneel beperkend) optreden richting de luchthaven. Daarom heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit meer passende handhavende middelen nodig richting de omgeving/gemeente.

Daarnaast wil ik u meegeven dat het besluit, zoals momenteel is vormgegeven, ervoor zorgt dat veel mandaat bij de ILT ligt. Gemeenten hebben voor woningbouw geen eigen afwegingsruimte voor afwijkingen in het beperkingengebied in verband met geluidbelasting. Dat betekent dat ook voor een geringe afwijking, zoals de bouw van een enkele woning (in de zin van artikel 13, derde lid), de gemeente een verklaring van geen bezwaar (vvgb) moet aanvragen bij de ILT-Luchtvaartautoriteit. De ILT-Luchtvaartautoriteit vraagt u in overweging te nemen om de gemeenten voor nader te bepalen geringe afwijkingen een eigen afwegingsruimte voor dit gebied te bieden, vergelijkbaar met artikel 2.2.1.c onder

b. van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (Lib). Tot slot wijst de ILT-Luchtvaartautoriteit erop dat het belangrijk is om bij aanpassing de definities uit het besluit burgerluchthavens (BbL) te laten aansluiten bij de omgevingswet.

Handhaafbaarheid

De ILT-Luchtvaartautoriteit beoordeelt het luchthavenbesluit Rotterdam als handhaafbaar mits enkele onduidelijkheden en onvolledigheden worden toegelicht. Deze staan in het schema onderaan.

Uitvoerbaarheid

De ILT-Luchtvaartautoriteit beoordeelt het luchthavenbesluit Rotterdam als uitvoerbaar, maar er is wel aanvullende capaciteit nodig.

In de HUF-toets brengt de ILT in beeld welke middelen de inspectie naar verwachting nodig heeft voor de nieuwe of aangepaste taken als gevolg van nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving. Zoals gecommuniceerd in de HUF-reactie op het ontwerp luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde (GAE) (ILT-2024/50951) heeft de afdeling Vergunningverlening Leefomgeving Bedrijven, Infra en Stoffen voor de uitvoering in totaal twee fte nodig vanwege de hoeveelheid te verwachten aanvragen van een verklaring van geen bezwaar (vvgb). Deze inschatting geldt voor voorliggend LHB, als ook die van GAE en is vooruitlopend op het luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport (MAA).

Fraudebestendigheid

Op het gebied van fraudebestendigheid zijn er geen aanvullende maatregelen nodig. De fraudebestendigheid kan echter versterkt worden met een uitgebreidere registratie- en rapportageplicht in het LHB/Rbl, en met een adequater stelsel van autorisaties en loggen van veranderingen van softwaresystemen en berekeningssystemen bij de luchthaven.

Tot slot

Ik verzoek u op zowel de inhoudelijke punten als de financiële consequenties van deze HUF-toets te reageren. Ik ontvang graag de definitieve tekst van de regelgeving en de datum van inwerkingtreding. De ILT maakt de HUF-toets binnen twee weken openbaar via haar website.

Voor alle besluiten/regelingen die onderliggend aan dit ontwerp luchthavenbesluit] worden opgesteld, ontvang ik graag een individuele HUF-toets. Deze kunnen van invloed zijn op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de wet- en regelgeving.

Ik zie uw reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Bescherming Persoonlijke Levensfeer

Transport,

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	Luchthavenbesluit (LHB) Rotterdam The Hague Airport (RTHA)
Beoordelaar(s)	Team Luchthavens, Team Luchtruim, Team Luchtkwaliteit en Emissies Transport, Team Vergunningverlening Luchthavens en Luchtruim
Deadline	23 januari 2026
Extra info	
Korte samenvatting regelgeving	Dit besluit legt de milieuregels vast waar de luchthaven, gebruikers en luchtverkeersleiding zich aan moeten houden. Daarnaast bevat dit besluit ruimtelijke ordeningsregels die gemeenten moeten naleven. Tenslotte bevat dit besluit enkele veiligheidsregels die van toepassing zijn in de nabije omgeving van de luchthaven.
Verantwoordelijk afdelingshoofd	Afdelingshoofd Toezicht Milieu, 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

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 ILT Inspectie.

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Ja. Hoewel de regeling in algemeenheid duidelijk en compleet is, zijn er enkele onduidelijkheden en inconsistenties die nadere aandacht vragen om de wetgeving helder te maken en belangrijke interpretatieverschillen te vermijden: Onduidelijkheden artikelen LHB - Het is in enkele gevallen onduidelijk of bepaalde normen zijn bedoeld als regel of als grenswaarde. Dit behoeft verduidelijking omdat de handhaving van grenswaarden of regels gebaseerd is op andere wetsartikelen. Zie opmerking 1 op pagina 8. Onduidelijkheden nota van toelichting: - De nota van toelichting bevat nog een aantal onduidelijkheden, zoals benoemd onder opmerking 2 op pagina 9. - Belangrijk: Paragraaf 12.1, nota van toelichting: er wordt gesteld dat de ILT een bestuurlijke boete oplegt aan de "partij" die de overtreding heeft begaan. Als dit uitsluitend de gezagvoerder is (en niet de luchtvaartmaatschappij), zijn de regels niet handhaafbaar. - Op pagina 117 staat 'plaatsgebonden' tweemaal onjuist gespeld. Algemene opmerkingen: - Opmerkingen van meer algemene aard zijn beschreven onder opmerking 3 op pagina 10.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Grotendeels duidelijk. Het begrip 'taxiën' is onvoldoende gedefinieerd. Er wordt onvoldoende aangegeven om welke taxifases het gaat. Zit er een verschil tussen inbound en outbound? De omschrijving van definitie obstakel is niet in lijn met ICAO Annex 14.

	In artikel 14, 3b, 1 wordt verwezen dat voor het ontwikkelen van een open plek binnen het beperkingsgebied een vvgb vereist is. Deze regeling sluit aan bij het Luchthavenbesluit Lelystad en Eelde, waar in het beperkingsgebied geen bebouwing van geluidsgevoelige gebouwen is toegestaan. Het LIB Schiphol hanteert een afwijkende systematiek. Binnen het bestaand stedelijk gebied staat het LIB toe dat er zonder vvgb minder dan 25 woningen in een 'open plek' is toegestaan. Deze aanpak houdt rekening met de ruimtelijke ordening en karakter van de omgeving rondom Schiphol, waar sprake is van een relatief dicht bebouwde stedelijke structuur. Gelet op het feit dat het gebied rondom Rotterdam luchthaven, net als rond Schiphol, een vergelijkbaar stedelijk en bebouwd karakter heeft, is het de vraag waarom hier niet dezelfde regeling als het LIB toegepast.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Grotendeels duidelijk. Wat betreft de beschikbaarheid en het operationeel zijn van vervangende voorzieningen voor de auxiliary power unit (APU) bestaat nog onduidelijkheid. Het dient duidelijk te zijn wie de normadressaat is als het gaat om de borging van het operationeel zijn van de vervangende voorzieningen (zodat er niet naar elkaar gewezen wordt).
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Grotendeels duidelijk. Ten aanzien van de regels zijn er soms meerdere normadressaten. Van elke normadressaat wordt afzonderlijke naleving van de regels verondersteld, maar er kan naar elkaar gewezen worden als informatie niet wordt uitgewisseld. Het van belang dat normadressaten onderling procedureafspraken maken voor de naleving van deze regels en daarin opgenomen dat men elkaar tijdig voorziet van benodigde informatie. Graag zouden we dit terugzien in de nota van toelichting. Wat betreft APU gebruik wordt nog niet duidelijk benoemd wie de normadressaat is als het gaat om het beschikbaar en operationeel zijn van de vervangende voorzieningen.

	De rollen en verantwoordelijkheden omtrent omgevingsmanagement zijn niet duidelijk. Wanneer mag een obstakel op last van de ILT verwijderd worden? Ligt dit bij de ILT (Toezicht), Gemeente of Luchthaven om de omgeving te safeguarden. De bevoegdheidsverdeling is duidelijk vastgelegd, waarbij het sturingsmodel overeenkomt met dat van andere luchthavenbesluiten. Dit impliceert dat er geen mandaatregeling wordt gehanteerd, zoals wel het geval is bij het LIB. Aangezien het een nieuwe regeling betreft, is het wenselijk deze structuur te verduidelijken en waar nodig aan te scherpen.
5. Is strafbaarstelling (via bestuursrecht of strafrecht) in regelgeving vastgelegd?	Ja.
6. Is strafbaarstelling in de regeling zelf opgenomen of is er een koppeling gelegd tussen de nieuwe wetgeving met strafbaarstelling in artikel 1 of 1a van de Wet op de Economische Delicten(WED)?	Nee.
7. Voldoet de strafbaarstelling via de WED aan de toets voor een voorlopige hechtenis-feit ¹ ?	Nee

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie (rechtspersoon/natuurlijk persoon) de norm is gericht? (Normadressaat) Is de doelgroep duidelijk afgebakend?	In enkele gevallen bestaat hier nog onduidelijkheid, zie daarvoor de opmerkingen 1 tot en met 3. Ten aanzien van het uitvoeren of doen of laten uitvoeren van starts en landingen, zoals genoemd in artikel 5 en 6, blijkt dat de gezagvoerder, de luchtverkeersleiding en de exploitant de normadressaten zijn.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Over het algemeen is de norm uitvoerbaar, haalbaar en realistisch voor de normadressaat, mits de kanttekeningen geformuleerd onder opmerking 1 navolging krijgen en met name in geval van regels een normadressaat wordt aangeduid. Verder vergt het aanvragen van een vvgb tijd en inzet om de juiste informatie en onderbouwing te verzamelen. Het Luchthavenbesluit is

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

	zo opgesteld dat bij elke ontwikkeling in het beperkingengebied een vvgb noodzakelijk is. Naleving hiervan is haalbaar maar vraagt extra aandacht en zorgvuldigheid van de Normadressaat.
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Zie de eerdere opmerkingen onder 1.1 over de gezamenlijke zorgplicht voor grenswaarden en de noodzaak van vastleggen van procedures in geval van regels met meerder normadressaten (1 en 4). De norm is niet volledig duidelijk wat betreft de naleving. Er ontbreekt voldoende informatie over de benodigde onderbouwing voor een aanvraag. Het is onduidelijk welke gegevens bij het indienen van een aanvraag vvgb nodig zijn. Daarnaast is er onduidelijkheid over de rolverdeling: op pagina 128 wordt aangegeven dat "Bij het aanvragen van een vergunning voor mogelijk vogel aantrekkende activiteiten is de gemeente het bevoegd gezag voor toetsing aan het omgevingsplan" terwijl op pagina 23 staat "De verklaring wordt afgegeven door de ILT namens het bevoegd gezag". Bij andere Luchthavenbesluiten is de ILT hiervoor bevoegd gezag. Ook kan een aanvraag vvgb zowel bij de omgevingsdienst als de ILT worden ingediend, wat verwarring oproept. Het is raadzaam de verantwoordelijkheid voor behandeling en indiening eenduidig bij een bevoegd gezag te beleggen, teneinde naleving en uitvoering te optimaliseren.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Ja. Wat betreft de grenswaarden: de exploitant kan de grenswaarden en de regels eenvoudig en eenduidig vaststellen met rekensoftware dat voldoet aan de Regeling Burgerluchthavens (Rbl). Wat betreft de regels: de exploitant kan de aantalsnormen registreren.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja. Voor de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid is het belangrijk dat

	de exploitant tijdig en volledig registreert. Extra registratie- en rapportageverplichtingen dienen duidelijk te worden vastgelegd in Rbl.
6. Zijn er ontwikkelingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Nu is het nog ondoorzichtig hoe de taken en verantwoordelijkheden standhouden bij conflicterende belangen vanuit Ruimtelijke Ordening (Omgevingswet)
7. Biedt de eventueel opgenomen zorgplicht voldoende duidelijkheid als 'vangnet' artikel?	Het is op dit moment onduidelijk of de zorgplicht, zoals die geldt bij Schiphol (artikel 8.18 in de Wet Luchtvaart), ook van toepassing is bij RTHA. Graag zien we dit terug in de nota van toelichting.

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Ja, de norm is uitvoerbaar of handhaafbaar, mits de volgende zaken nog worden gewijzigd: - Nota van toelichting - - Artikelsgewijze toelichting op artikel 4: de IG legt geen maatregelen op bij overschrijding van de grenswaarde voor spoedeisend verkeer onder bijzondere omstandigheden. Risico is dat spoedeisend verkeer altijd als een bijzondere omstandigheid wordt beschouwd, dan is deze norm daarmee niet handhaafbaar.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen?	De overschrijding van de normen is in de basis vast te stellen, maar kan nog worden vereenvoudigd door de volgende punten te verduidelijken: - goed vastleggen dat de luchthaven alle aantalsnormen registreert en rapporteert.; en - wat betreft het operationeel zijn van vervangende voorzieningen voor de APU is op dit moment geen norm gedefinieerd. Voor een gemeente is dit onderdeel van normaal toezicht Omgevingswet. Voor Rijk is dit moeilijker omdat er geen informatieplicht is voor de gemeente richting Rijk, behalve t.b.v. aanvragen om vvgb. In hoeverre

	gemeenten, burgers en bedrijven zich hieraan houden is voor Rijk niet inzichtelijk.
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?	Dit is over het algemeen duidelijk. Wat betreft de handhaving over het eventueel overschrijden van de aantallen spoedverkeer (politie- en traumahelikopter) bestaat nog geen duidelijkheid. Ja voor gemeente, nee voor het Rijk.
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)	In voorkomende gevallen: de eigenaar van een vliegtuig (bijvoorbeeld bij een landing of start buiten openingstijden). Dit kan zowel een bedrijf als een persoon zijn. De ILT zal hiervoor gebruikmaken van het luchtvaartuigenregister, dat voldoet aan de privacywetgeving. Voor zover dit buitenlandse operatoren en toestellen die worden geleased betreft, dient dit wellicht geregeld te worden dat de luchthaven deze informatie verstrekt.
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja. De ingangsdatum is nog afhankelijk van vaststelling Milieueffectrapportage en de natuurvergunning. Er is relatief weinig voorbereidingstijd nodig.
Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	Het LHB RTHA is handhaafbaar mits de diverse onduidelijk- en onvolledigheden en overige zaken, zoals bovengenoemd, worden opgelost. Deze staan ook beschreven in de voorgaande onderdelen en in de opmerkingen 1 tot en met 3.

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 ILT heeft contact met de exploitant, luchtverkeersleiding en de belangrijkste vliegtuigmaatschappijen. Daarnaast wordt er vanuit ILT gewerkt aan een beleidsregel waarin de uitzonderingen voor APU-gebruik en taxiën met minder motoren worden
---	--

	toegelicht. Voor met name buitenlandse vliegtuigmaatschappijen dienen alle regels voldoende duidelijk in de Aeronautical Information Publication te zijn opgenomen.
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.	De nieuwe regelgeving brengt wijzigingen met zich mee in de organisatorische inrichting van de ILT. Zowel de bevoegdheden als het takenpakket van de vergunningverlener voor het afgeven van een vvgb worden uitgebreid. Voor het Luchthavenbesluit Rotterdam Den Haag verwachten we een minimum van 20 aanvragen vvgb op jaarbasis. Dit vraagt een herziening van de interne processen en een opschaling van de capaciteit binnen de ILT. In de HUF reactie betreffende het luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde (GAE) van 19 december 2024 is voor het team Vergunningverlening Leefomgeving Bedrijven, Infra en Stoffen van de ILT aangegeven dat voor de uitvoering in totaal 2 fte nodig zijn vanwege de vele aanvragen van een verklaring van geen bezwaar (vvgb). Deze inschatting was ook bedoeld vooruitlopend op de luchthavenbesluiten voor Maastricht Aachen Airport (MAA) en Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Zie verder opmerking over artikel 20 onderaan document.
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?	Zie punt 2.2 Benodigde kennis en vaardigheden: - 'Inspecteursambacht' - Auditvaardigheden - Helder rapporteren - Het schrijven van brieven - Basiskennis van Doc29 en vertaling naar Rbl en softwaresystemen (m.n. Casper Vliegtuigvolgsysteem) - Kennis van de opvolger van de Lden-tool en haar werking

		Deze vaardigheden moeten op peil blijven door middel van opleidingen en trainingen. Kwantitatieve gevolgen: -Tijdelijke capaciteitsvraag tijdens implementatie: extra uren voor opleiding, begeleiding en testfases - Structurele uitbreiding van capaciteit voor het behandelen van aanvragen - IT ondersteuning
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?		Deze dienen incidenteel te worden herzien van een update zodat ze correct zijn afgestemd op het nieuwe LHB.
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)	De eerder claim gemaakt bij HUF-toets luchthavenbesluit Groningen Eelde (brief HUF reactie ontwerp luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde (GAE) van 19 december 2024) geldt ook voor de invoering van voorliggend luchthavenbesluit.
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)	Structurele investeringen in een goed beheer vliegtuigvolgsysteem (Casper).

5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	N.v.t.
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	N.v.t.
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening? Denk hierbij aan:		
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen?	Ja, de exploitant dient te rapporteren op basis van Rbl. Rbl dient hier op aangepast te worden zodat alle grenswaarden en normen in regels gerapporteerd worden. Ook schrijft de Wet Luchtvaart voor dat de ILT jaarlijks een handhavingsrapportage opstelt en publiceert.
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen?	Nee, alleen toegang tot applicatie dient te worden geregeld.
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Nee, dit regelt de betreffende applicatie.
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	Over het algemeen vindt gegevensuitwisseling per (beveiligde) e-mail plaats. Mogelijk wordt dit uitgebreid door middel van applicaties (waaronder CAELUS en Casper).
i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	
ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	
v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	Gegevens worden binnen de ILT vastgelegd in een applicatie, overeenkomstig een standaard werkwijze, met inachtneming van AVG en andere relevante wetgeving
vi	Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen?	

	Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	t.b.v. het opslaan en verwerken van gegevens.
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, niet aanvullend. Wel dient de applicatie (voor reken- software en rapporteren) beschikbaar gesteld te worden en dienen de bestaande systemen tijdig en correct te worden voorzien van noodzakelijke updates. We missen data voor de hoogtebeperkingsvlakken in Google Earth, met de KMZ bestanden voor toetsing van o.a. de vliegprocedures (PANS-OPS).
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?		Er zijn geen gevolgen.
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?		Er zijn aanvullende gevolgen. Zie ook eerdere opmerkingen m.b.t. applicaties en betrouwbaarheid van informatie (o.a. door middel van tijdig updaten).
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit?		Nee, er zijn geen specifieke aandachtspunten.
12. Kan het toezicht effectiever worden met a) een andere interventiestrategie? b) of als vergunningverlening sterker kan worden ingezet als instrument voor gedragsverandering?		Vooralsnog is er geen manier bekend voor effectiever toezicht als gevolg van beide criteria. Los daarvan streven we altijd naar zo effectief mogelijk toezicht, bij RTHA inclusief besturingstoezicht.
13. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt? Denk ook aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers		De huidige (januari, 2026) bezuinigingen binnen de ILT, ook specifiek bij het team Geluid en Luchtkwaliteit Transport (GLT), hebben gevolgen voor het toezicht. De gevolgen hiervan zijn op dit moment nog niet bekend.

(niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	
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?	De ILT (afdeling Toezicht Milieu, team GLT) heeft geen extra fte nodig voor de uitvoering van het toezicht op het LHB RTHA ten opzichte van de situatie FTE's in 2025. Wel zal er aandacht moeten worden besteed aan de opleiding van inspecteurs, wat financiële consequenties met zich meebrengt. Ook is het cruciaal dat de applicaties die de ILT nu al gebruikt, worden voorzien van de noodzakelijke updates. Zonder correct functionerende, up-to-date applicaties is het toezicht niet uitvoerbaar. Zie verder ook de opmerking ten aanzien van artikel 20. Zoals gecommuniceerd in de HUF-reactie op het ontwerp luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde (GAE) (I&W ILT 2024/50951) heeft de afdeling Vergunningverlening Leefomgeving Bedrijven, Infra en Stoffen voor de uitvoering in totaal twee fte nodig vanwege de hoeveelheid te verwachten aanvragen van een verklaring van geen bezwaar (vvgb).
---	---

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, mits er waarborgen worden ingebouwd om belangenconflicten te voorkomen. De luchthaven moet op basis van de Rbl en het LHB gegevens verstrekken aan de ILT. Deze gegevens kunnen invloed hebben op de beslissing van de ILT om al dan niet handhavend op te treden.
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.	Ja, mits er duidelijkere maatregelen worden opgenomen om fraude te voorkomen en te bestrijden. Het beter en uitgebreider rapporteren aan de ILT, inclusief het aanleveren van bewijslast, zoals certificaten, accountantsverklaringen en diploma's,

	is onvoldoende beschreven in dit LHB/Rbl.
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?	Ja, mits in de regeling verduidelijkt wordt wat de sancties/gevolgen bij overschrijding van de spoedeisende vluchten. De nota van toelichting biedt momenteel geen duidelijkheid over de mogelijkheid om sancties op te leggen in dergelijke gevallen.
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)?	Een goed stelsel van autorisaties moet worden ontworpen voor de opvolger van de Lden tool, zodat de luchthaven geen toegang heeft tot delen van de software waarmee gefraudeerd kan worden. Daarnaast moet het aanbrengen van veranderingen in het havenregister en andere registratiesystemen van de luchthaven goed worden gelogd.
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?	Ja.
6. Is de betrouwbaarheid van de aan te leveren gegevens en bronnen voldoende om de naleving te borgen?	Ja, mits de systemen tijdig en correct worden voorzien van noodzakelijke updates.
Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	Deze is in basis fraudebestendig, maar de fraudebestendigheid wordt versterkt wanneer: • de registratie- en rapportageplicht uitgebreider wordt geregeld in het LHB/Rbl; • een adequaat stelsel van autorisaties en het loggen van veranderingen van softwaresystemen en berekeningssystemen bij de luchthaven is opgetuigd.

Opmerkingen

Op basis van de gemaakte opmerkingen in het geval van het Luchthavenbesluit Rotterdam is behoefte de taken bevoegdheden (en verantwoordelijkheden) in het proces van:

- planbeoordeling;
 - verklaring van geen bezwaar;
 - aanvraag voor ontheffing door MinIenW;
- in een procesbeschrijving tussen betrokken partijen (gemeenten, MinIenW en ILT) te verduidelijken en in onderlinge afspraken onder te brengen.

1 Opmerkingen ten aanzien van de artikelen

Opmerkingen per artikel:

- 4.2 en 4.3. De aantalsnormen zijn hier grenswaarden.
- 5.1. Dit betreft een regel met meerdere normadressaten.
- 5.3. In artikel zelf wordt gesproken over een grenswaarde (echter de benaming artikel benoemt alleen regels).
- 6. De EPNdB waarden zijn geen maximum aantallen maar vliegtuigen gerelateerd aan tijdstippen. Hier moet apart voor worden vastgelegd wie deze gegevens verzamelt, waar en wie de ILT hierover informeert. Suggestie om dit vast te leggen in de Rbl.
- 6.1, 6.2 en 6.3. Dit zijn specifieke regels, tenminste zo wordt dit benoemd in de titel. In geval van een regel is het belangrijk om normadresa(a)t(en) duidelijker te benoemen (en toelichten hoe dit zich verhoudt met normale slotsregulering).
- 6.4. Hier is in het artikel zelf aangeduid dat het gaat om grenswaarde, duidelijk voor maximum per gebruiksjaar. Echter is een grenswaarde per maand mogelijk? Anders deze maandnorm eventueel aanduiden als regel voor exploitant(?) en ook de informatievoorziening hierover goed vastleggen in Rbl.
- 6.5. Dit is een regel met meerdere normadressaten. Artikel 6 lid 5: toezicht is niet uitvoerbaar zolang de ILT niet de beschikking heeft over een database waarin is terug te vinden welke EPNdB waarde bij welk toestel hoort. Bij wie ligt de onderzoeks- en registratieplicht van de EPNdB waarde als er een vlucht in dat tijdsgewricht start? Het is wenselijk dat de informatievoorziening aan ILT eveneens geregeld wordt via bijlage 7 van de Rbl. De hoofdstukindeling is minder relevant dan de op het geluidscertificaat opgenomen EPNdB waarde. Het voorschrift kan dus versimpeld worden tot enkel de EPNdB waarde. Vergelijk de wijze waarop het is omschreven in de Regeling operationele beperkingen lawaaige toestellen Schiphol. Dat is beter. Verder kan artikel 6 lid 5 taalkundig anders worden omschreven. *Nu is het: Vluchten die niet voldoen, zijn enkel toegestaan, niet eerder dan. Passender zou zijn: Vluchten die niet voldoen, zijn verboden tussen...*
- 7.1. Voorstel wijziging in tekst: *Nu staat er: circuitvluchten toegestaan, mits het geen straalvliegtuig is. Passender zou zijn: circuitvluchten toegestaan, tenzij het straalvliegtuigen betreft.*
- 7.2. Dit is een regel met meerdere normadressaten. Is er een grenswaarde per dag of maand mogelijk? (Of is in die gevallen toch een regel met minimaal de exploitant als normadresaat nodig?).

2 Opmerkingen ten aanzien van de nota van toelichting

In paragraaf 12.1 staat: *"De grenswaarden in het besluit geven de exploitant, de gebruikers en indien aanwezig de luchtverkeersdienstverlening gezamenlijk een milieugebruiksruimte. Binnen die ruimte kunnen zij opereren voor zover ook wordt voldaan aan de regels van het besluit en overige wettelijke eisen als bijvoorbeeld*

voor externe veiligheid. De grenswaarden richten zich tot alle sectorgenoten en zijn niet gericht tot één bepaalde sectorgenoot. De veroorzaakte belasting voor de omgeving vloeit immers voort uit het samengestelde gedrag van de exploitant, de gebruikers en de luchtverkeersdienstverlening." Graag zien we hier het exacte haakje in de regelgeving waaruit blijkt dat voor luchthavens van nationale betekenis hetzelfde geldt als voor Schiphol.

In paragraaf 12.1 staat: *"Op een vergelijkbare wijze zal de ILT ook toezicht houden op de regels in het Luchthavenbesluit, zoals de verplichting van de gezagvoerders van vliegtuigen om zich te houden aan de voorschriften die gelden voor de vertrek- en naderingsroutes en procedures."* Deze regels zijn echter niet opgenomen in het Luchthavenbesluit. Het gaat hier om een beleidsregel gebaseerd op de Wet luchtvaart.

Artikel 4 lid 3

Grenswaarde aantalsnorm maatschappelijk verkeer:

In de toelichting staat *"Bij een vulling van 90% van de grenswaarde moeten de operationele diensten de opdrachtgevende ministeries (zoals Volksgezondheid, Welzijn en Sport en Justitie en Veiligheid) informeren."* Wat wordt bedoeld met "de operationele diensten"? De exploitant? De ILT?

De ILT-luchtvaartautoriteit kan een maatregel of boete opleggen. Aan wie? De exploitant? (kan dit aan hulpdiensten of politie "als gezagvoerder"?). Hierbij nog wel vraagtekens: Hiervoor dient dan ook voldoende geregeld te zijn dat de exploitant beschikkingsmacht heeft. De vraag is of dat voldoende gewaarborgd gaat worden in geval van maatschappelijk verkeer. Hoe wordt dat geregeld? Gaat het proces dat bij 90% vulling gaat lopen hier dan voldoende invulling aan geven? En zal dat tijdig zijn?

Verder staat er in de toelichting ten aanzien van het maatschappelijk verkeer: *"Er wordt door de operationele diensten ook naar gestreefd om zoveel mogelijk de stilste uitvoering van helikopters in te zetten en er wordt bij de aanbesteding van nieuwe toestellen naar geluidprestaties gekeken."* Hoe wordt dit geborgd?

Artikel 6 lid 1 en lid 5

Beide hebben de doelstelling om bescherming te bieden aan geluidhinder in de ochtendperiode, maar zullen ook na 2034 hiervoor een verschillende tijdsperiode hanteren. Voor de eenvoudigheid en uitlegbaarheid heeft het de voorkeur om uiteindelijk op eenzelfde tijdsperiode uit te komen.

Artikel 7 lid 1

De motivatie om een uitzondering op te nemen voor nachtvluchten (met een grenswaarde van 20 nachtvluchten) is dat dit voor intercontinentale vluchten gewenst is.

Echter door dit in het LHB alleen aan te duiden "zakelijke overlandvluchten" maakt dat de ILT hier vervolgens dus niet op kan handhaven. Ook niet als (zoals gemakkelijk aantoonbaar is op basis van publiekelijk beschikbare informatie) geen enkele van deze maximaal 20 nachtvluchten intercontinentale vluchten zijn gebleken. Handhavend optreden door opleggen van een maatregel of een boete kan de ILT dan alléén op basis van het genoemde aantal van de grenswaarde.

Artikel 8 en 9

In de nota van toelichting wordt er in artikel 8 en 9 verwezen naar APU respectievelijk taxiën. De artikelen lijken te zijn omgewisseld t.o.v. het LHB Groningen Airport Eelde waardoor de verwijzingen nog niet lijken te kloppen.

Artikel 20

Eén van de voorwaarden die voor de invulling van de innovatieruimte wordt gesteld is dat de luchthaven over een mechanisme beschikt waardoor het gebruik van niet-fossiele brandstoffen (achteraf) vastgesteld kan worden en dat door de toezichthouder handhaafbaar is.

Dit vraagt van de ILT om in staat te zijn om een HUF-toets uit te voeren op deze aanvraag. Dus hierop scherp zijn. In toelichting wordt (meestal) gesproken over niet-fossiele brandstoffen (maar eenmaal ook duurzamere brandstoffen). Dit vraagt om op termijn (opbouw van) kennis (FTE's) of ruimte voor inhuur van externe expertise.

3 Opmerkingen van algemene aard

- Het onderscheid tussen grenswaarden en regels is van grote impact op de handhaving. Verder is dit ook van invloed op de gezamenlijke zorgplicht (alleen wettelijk geregeld bij grenswaarden, niet bij regels) en wellicht op rapporteren aan de ILT.
- Met betrekking tot definitie van een circuitvlucht is het op dit moment onduidelijk om welk type verkeer het in de definitie gaat. Mogelijk kan dit worden aangevuld in de nota van toelichting.
- Bij regels met meerdere normadressaten is het van belang voor de ILT om vast te leggen dat er onderlinge procedures nodig zijn voor door normadressaten zodat duidelijk wordt op welke wijze elke normadressaat aan de regel kan voldoet (wat zijn ieders rollen en verantwoordelijkheden). De ILT kan dan handhaven op basis van naleven van deze procedures (evt. ook audits op managementsysteem).
- Uitbreiding van het aantal vluchten ligt altijd gevoelig. Daarom mag er over de interpretatie van de criteria waaronder dat wordt goedgekeurd geen twijfel bestaan.
- De criteria waaronder de innovatieruimte (artikel 20) wordt toegestaan zijn op dit moment niet scherp genoeg. De 'uitgangspunten' en 'voorwaarden' waaronder de innovatieruimte wordt verleend komen op verschillende plekken in de nota van toelichting aan bod, maar niet in alle gevallen eenduidig. Hierdoor is er een gevaar voor verschillende interpretatie. Bijvoorbeeld: De criteria uit hoofdstuk 8 wijken af van de beschrijving uit paragraaf 4.3.6 van de nota van toelichting. Op dit moment is het niet te toetsen wanneer en op welke gronden en volgens welke harde voorwaarden de innovatieruimte wordt verleend. Voorstel: neem een definitie op van het begrip: niet-fossiele brandstof (100% SAF, 100% elektrisch of 100% H₂).
- Uitgangspunt in hoofdstuk 8 is dat de eventuele uitbreiding alleen voor niet-fossiele vluchten geldt. De innovatieruimte wordt dan niet aangewend voor de uitbreiding van het aantal vluchten overig verkeer (bv. GA, business-jets, lesvaer en z.), ook al zijn die niet-fossiel.
- De verdeling van de innovatieruimte te weten maximaal 50% SAF gerelateerd en de overige 50% elektrisch of waterstof komt bij de criteria in hoofdstuk 8 niet meer terug. Dit geldt ook voor de tijdsperiode waarin de innovatieruimte van toepassing is: alleen tussen 09:00 uur en 21:00 uur (paragraaf 5.2.3.3). Dit veroorzaakt mogelijk verwarring.

- Een suggestie is om de vier criteria zoals genoemd in hoofdstuk 8 van de nota van toelichting uit te breiden met de volgende onderdelen:
 - De invulling van de innovatieruimte mag alleen bestaan uit vliegtuigbewegingen uitgevoerd door luchtvaartuigen met een niet-fossiele aandrijving.
 - De innovatieruimte is uitsluitend van toepassing op positievluchten en handelsverkeer.

En afhankelijk van het beschrevene nog twee extra bolletjes:

- De innovatieruimte wordt (bijvoorbeeld) voor 50% toegekend aan handelsverkeer met vliegtuigen die worden aangedreven door 100% SAF en voor de andere 50% aan vliegtuigen die elektrisch worden aangedreven of worden aangedreven met waterstof.
- Het gebruik van vluchten die toegekend zijn op grond van de innovatieruimte mag uitsluitend plaatsvinden tussen (bijvoorbeeld) 09:00 en 21:00 uur.