



Rijksoverheid

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie



 **Beleidskompas**

Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
Omwonenden van Schiphol, milieu- en natuurorganisaties, luchthaven Schiphol, luchtvaartmaatschappijen en bedrijven die actief zijn op en rondom de luchthaven.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?
Luchthaven Schiphol, luchtvaartmaatschappijen, adviesbureaus, overheidsinstanties
- Op welke wijze ga je belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrekken?
 - Ontwerptekst in vroeg stadium overlegd met Schiphol
 - Informeren stakeholders in de maand april-juni (ORS/MRS, BRS, BARIN, etc.)
 - Internetconsultatie in de maand juni/juli
 - Uitvoeringstoets uitgevoerd door ILT (HUF)

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?
Oudere, lawaaiige vliegtuigen geven in verhouding vaker aanleiding tot meldingen van omwonenden.
- b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?
Op Schiphol zijn met name vliegtuigen die onder de definitie marginaal conforme vliegtuigen vallen, veroorzaker van relatief veel lawaai. Het betreft vooral zware vrachtvliegtuigen die vaak in de avond en nachtelijke uren vliegen.
- c) Wat is de omvang van het probleem?
Het beleid van Schiphol, differentiatie in luchthavengelden, is al lange tijd gericht op de inzet van stillere vliegtuigen door luchtvaartmaatschappijen. Gevolg is dat inzet van deze categorie vliegtuigen al sterk is afgenomen (0,1% van totaal aantal vluchten in 2022).
- d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?
Huidig beleid is het beperken van geluidhinder van het vliegverkeer op Schiphol. Het weren van deze vliegtuigen geeft mede invulling aan het streven om de hinder te beperken. En hierdoor het aantal meldingen van omwonenden te reduceren.

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het aantal vliegtuigen in de categorie marginaal conform zal door het beleid van Schiphol verder afnemen in de komende jaren. Door gestegen kosten van start- en landingsgelden zullen vliegtuigmaatschappijen ervoor kiezen om hun oudere, lawaaiige toestellen te vervangen door modernere, stillere vliegtuigtypes. De wijzigingsregeling geeft nu een (aanvullende) formele grondslag in Nederlandse regelgeving. Schiphol kan hiermee ook nieuwe aanvragen op juridische grond werven.

De wijzigingsregeling geeft daarnaast ook invulling aan een motie van Paternotte c.s uit 2018 (Kamerstukken II, 2018-2019, 31936, nr. 520) waarin de Minister toezegt om voorbereidingen te treffen voor het opleggen van een exploitatiebeperking aan deze categorie vliegtuigen om hiermee deze vliegtuigen actief te werven.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Beperken van geluidshinder van het vliegverkeer.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Dit speerpunt van beleid draagt bij aan de volgende duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's): (1) Goede gezondheid en welzijn, (2) Klimaatactie en (3) Leven op het land.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Rechtmatigheid: EU-verordening 598/2014 geeft vanaf 2020 de mogelijkheid om in het kader van een evenwichtige aanpak deze categorie van marginaal conforme vliegtuigtypes als geluidgerelateerde exploitatiebeperking te weren.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Er is sprake van één kansrijke beleidsoptie: de wijziging geeft invulling aan wat Schiphol al voorstelt: het weren van marginaal conforme vliegtuigen volgens de definitie van verordening 598/2014. Door de geringe impact kan de wijziging kan worden beschouwd als een kleine technische wijziging van een bestaande maatregel zonder grote gevolgen voor de capaciteit of activiteiten, die niet als een exploitatiebeperking hoeft te worden beschouwd.

- c) Wat is de beleidstheorie per kansrijke beleidsoptie?

-

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Het aantal vluchten met oudere, lawaaiige vliegtuigen zal verder afnemen, nieuwe aanvragen voor slots op Schiphol kunnen niet meer worden uitgevoerd met deze lawaaiige toestellen. Hiermee zal de geluidshinder verder afnemen met minder klachten of meldingen van omwonenden als verwacht gevolg (minder piekbelasting). De impact op de gemiddelde geluidbelasting is wel gering gezien het nu al zeer beperkte aandeel van deze categorie vliegtuigen die op Schiphol worden ingezet.

b) Welke verplichte toetsen zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten?

De ILT wordt verzocht om een HUF-toets uit te voeren. Deze toets wordt uitgevoerd tijdens de fase van de internetconsultatie (6 weken lang).

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Wijziging van de regeling 'Operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol' nu doorvoeren.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [Doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- Uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- Brede maatschappelijke impact?

Ja, het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voert tijdens de fase van de internetconsultatie een toets uit ten aanzien van de regeldruk. In het voortraject zijn met ATR al gesprekken gevoerd over de wijziging. In de conceptversie die nu voorligt zijn al wijzigingen doorgevoerd aan de hand van eerdere opmerkingen vanuit ATR. Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Weinig tot geen risico's, wijziging is vooraf afgestemd met Schiphol. Stakeholders als ORS/MRS, BRS en BARIN zijn geïnformeerd en staan niet negatief tegenover de wijziging.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

De ILT ziet toe op handhaving van de regeling. Gezien de geringe impact op het totaal aantal vluchten op Schiphol (en de jaarlijkse gemiddelde geluidbelasting) zal met name de focus gericht zijn op het aantal meldingen en klachten van omwonenden. De verwachting is dat hierin een afname te zien zal zijn gezien de piekbelasting van deze categorie vliegtuigen. In het komende gebruiksjaar zal hier meer duidelijkheid over komen.