



Rijksoverheid

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie



 **Beleidskompas**

Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Er zijn, afhankelijk van de wijziging, verschillende partijen waarop de voorgenomen wijzigingen impact hebben. Voorop staat dat iedere wijziging impact heeft op de huidige CRO's van de burgerluchthavens van nationale betekenis, omdat de samenstelling van de huidige CRO's zal veranderen. Daarnaast zijn omwonenden en bestuurders van gemeenten en provincies belanghebbenden bij de specificering van het beperkingengebied, waardoor er na inwerkingtreding van de nieuwe luchthavenbesluiten, voorzien in 2025, een grote toename wordt verwacht van het aantal bestuurders en bewonersvertegenwoordigers in de CRO ten opzichte van huidige situatie (met een omzettingsregeling). Daarnaast zijn de gebruikers (bijvoorbeeld luchtvaartmaatschappijen, vertegenwoordiging kleine luchtvaart en hulpdiensten van de luchthavens (Mobiel Medisch Team (MMT) of politie) belanghebbenden, omdat voorgesteld wordt om hen lid te maken van de CRO. In de huidige situatie konden zij op initiatief van de voorzitter al tot lid worden benoemd. Nu wordt dit formeel vastgelegd. Ook het ministerie is belanghebbende, omdat zij met de wijziging agendalid wordt van de CRO.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

De partijen die over relevante kennis en ervaring beschikken zijn de huidige leden van de CRO's. Hierbij in het bijzonder ook de voorzitters en de secretarissen van de CRO's. Ook de omwonenden, via in ieder geval de stichting ABReL, hebben kennis van en ervaring met de CRO. De gebruikers (luchtvaartmaatschappijen en hulpdiensten) van de luchthaven en desbetreffende gemeenten zijn hierover geïnformeerd en hebben aangegeven zich hierin te kunnen vinden. Verder hebben binnen het ministerie de dossierhouders en omgevingsmanager van de betreffende luchthavens specifieke kennis van en ervaring met de CRO.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

In de vorm van overleggen en schriftelijke correspondentie zijn de voorzitters en secretarissen van de CRO en stichting ABReL al betrokken bij het traject. De voorgenomen besluiten van de minister (brief november 2022) zijn met de leden van de CRO's gedeeld. De voorzitters van de CRO's en stichting ABReL hebben naar aanleiding hiervan hun steun uitgesproken op de voorgenomen besluiten ten aanzien van de versterking van de CRO's. De gemeente Almere heeft aangegeven het van belang te vinden met het oog op opening van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer lid te blijven van de CRO. Bewonersgroep ABReL vraagt maatwerk bij het voorgenomen besluit om het lidmaatschap van de CRO te koppelen aan gemeenten die geheel of gedeeltelijk zijn gelegen in de 48dB(A) Lden contour. Daarnaast wordt door ABReL gevraagd om het voorkomen van "verpolitiseren"

van het CRO-lidmaatschap omwonenden door de voordracht door gemeenteraden zoals was opgenomen in het voorgenomen besluit versterking bewonersvertegenwoordiging (brief 23 november 2022). Naar aanleiding hiervan is het voorgenomen besluit gespecificeerd met maatwerk. In het aangepaste voorstel zal de wijziging tot specificering van het beperkingengebied niet leiden tot een vermindering van het aantal gemeenten. Dat betekent dat, omdat de gemeente Almere nu al lid is van de CRO Luchthaven Lelystad, zij dat ook voor de toekomst mogen blijven. Ten aanzien van benoeming bewonersvertegenwoordiging wordt maatwerk aan de CRO's gelaten. Zowel bewoners van een bewonersorganisatie als een bewoner als individu mogen in de CRO zitting nemen. De manier van benoeming ligt daarmee bij de onafhankelijk voorzitters van de CRO's. Via de internetconsultatie zullen de specifieke groepen (m.u.v. de medewerkers van het ministerie) expliciet worden gevraagd om inbreng voor het proces.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?

Specificeren beperkingengebied:

In de Wet luchtvaart is opgenomen dat gemeenten en provincies die geheel of gedeeltelijk zijn gelegen in alle beperkingengebieden, zoals neergelegd in een luchthavenbesluit, lid worden van een CRO. Doordat er meerdere beperkingengebieden (o.a. voor geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid) zijn opgenomen in de luchthavenbesluiten, zou het aantal leden van het CRO enorm toenemen t.o.v. de huidige situatie. Dit zou ook volgens de CRO's zelf (evaluatie CRO) niet proportioneel zijn, kijkend naar de huidige situatie. Het ministerie vindt het van belang dat de mensen die blootgesteld worden aan de hoogste geluidbelasting breed vertegenwoordigd zijn. Het ministerie erkent dat er ook buiten de 48 Lden gehinderden zijn. Bij participatie vanuit het ministerie wordt om die reden, waar van toepassing, een breder gebied betrokken en situationeel als maatwerk ingevuld, zoals bijvoorbeeld bij Luchthavenbesluiten en luchtruimwijzigingen. Daarnaast is er tenminste eenmaal per jaar de CRO plus voor het betrekken van de bredere omgeving.

Gebruikers van de luchthaven lid van de CRO:

Hiermee wordt expliciet gemaakt dat ook gebruikers van de luchthavens van nationale betekenis, bijvoorbeeld luchtvaartmaatschappijen of een vertegenwoordiging van de kleine luchtvaart, lid zijn van de CRO.

De Wet Luchtvaart biedt de mogelijkheid om in een Luchthavenbesluit ook een aparte gebruiksruimte (in de vorm van een exclusieve grenswaarde) toe te kennen voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en de uitvoering van politietaken (zie artik. 8.44 tweede lid, onder a, van de Wet Luchtvaart). Voor de luchthavens die dit betreft is het van belang dat de gebruikers van deze gebruiksruimte ook zitting hebben in de CRO.

Het gaat dan bijvoorbeeld om het Mobiel Medisch Team (MMT) of de Politie. Deze partijen zorgen voor de invulling van de gebruiksruimte die een luchthaven vergund krijgt bij een luchthavenbesluit en hebben daar dus direct invloed op.

Agendalidmaatschap IenW:

Vanuit de samenleving is behoefte aan een meer actieve participatie van het ministerie van IenW in overlegorganen. Dit wordt geconstateerd in het advies (mei 2019) over de nieuwe overlegstructuur met betrekking tot de luchthaven Eindhoven en in het advies van Van Geel over Schiphol (december 2020). De CRO-voorzitters hebben aangedrongen op een lidmaatschap van het ministerie. Zij menen dat dit de transparantie in het overleg zou kunnen vergroten, omdat bestuurders dan vaker onderwerpen in de CRO-vergadering zullen bespreken, in plaats van in onderlinge bestuurlijke overleggen.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Specificeren beperkingengebied:

De oorzaak van het probleem m.b.t. het beperkingengebied is gelegen in het verschil dat ontstaat op het moment dat de luchthavenbesluiten inwerking treden. Doordat de luchthavenbesluiten meerdere beperkingengebieden noemen en in de Wet er geen onderscheid wordt gemaakt, zou het aantal CRO-leden zeer fors toenemen wat zou leiden tot een onwerkbaar situatie. Dit is ook aangegeven in de evaluatie van de CRO's.

Gebruikers van de luchthaven lid van de CRO:

Doordat er nieuwe gebruiksruimten worden opgesteld in de luchthavenbesluiten bij de regionale luchthavens van nationale betekenis waar zowel commercieel als maatschappelijk verkeer plaatsvindt is het van belang de gebruikers van de luchthaven toe te voegen als lid van de CRO's.

Agendalidmaatschap IenW:

Doordat IenW momenteel geen agendalid is van de CRO is de actieve inbreng niet geborgd en is het momenteel aan de individuele ambtenaar.

c) Wat is de omvang van het probleem?

De omvang van alle drie de problemen is relatief gering, maar hebben wel directe impact op de CRO. De voorgestelde verbeteringen hebben daardoor ook een direct effect op zowel de effectiviteit van de CRO als het beleidsmatige doel dat de CRO dient.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

In 2019 is een evaluatie uitgevoerd naar de CRO's. Hierbij was het doel om vast te stellen of de CRO's voldoen aan de in de wet genoemde taken en vast te stellen of dit overlegorgaan vanuit de beleving van de leden en externe belanghebbenden (o.a. provincies, gemeenten) voldoende functioneert en bijdraagt aan een constructief overleg en van toegevoegde waarde is voor de leden en externe belanghebbenden.

Uit de evaluatie bleek dat de CRO's voldeden aan de in wet- en regelgeving genoemde bepalingen en dat voor alle CRO's gold dat leden positief waren over de toegevoegde waarde ervan als plaats voor ontmoeting en informatie-uitwisseling, maar minder positief over de toegevoegde waarde als gremium waar taken worden afgestemd en afspraken gemaakt.

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

Specificeren beperkingengebied:

Zonder wijziging van de Wet zou vanaf inwerkingtreding van een luchthavenbesluit het aantal gemeenten dat lid is van een CRO enorm toenemen. De Wet luchtvaart bepaalt nu nog dat gemeenten die geheel of gedeeltelijk zijn gelegen in alle beperkingengebieden (zowel voor geluid, externe veiligheid als vliegveiligheid), zoals neergelegd in een luchthavenbesluit, lid worden van een CRO. Vandaar dat er overheidsinterventie gerechtvaardigd is door de Wet aan te passen.

Gebruikers van de luchthaven lid van de CRO:

Zonder aanpassing van de Wet, zouden hulpdiensten en luchtvaartmaatschappijen alleen op uitnodiging van een voorzitter van de CRO lid kunnen worden. Nu wordt dat voorgeschreven met een lidmaatschap.

Agenda-lidmaatschap IenW:

Zonder aanpassing van de Wet, zal IenW geen agendalid worden van de CRO. Hiermee blijft de huidige situatie in stand, waarmee het aan de inzet van de individuele IenW-ambtenaar is. Terwijl het voornemen is om de betrokkenheid van het ministerie van IenW binnen de CRO te vergroten. Overheidsinterventie zorgt daardoor voor hogere betrokkenheid van IenW binnen de CRO.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

De rol van Commissies Regionaal Overleg (CRO) versterken in het adviseren over de operationele aangelegenheden rond de luchthavens die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio rond de luchthavens, zoals aangegeven in de Luchtvaartnota en verder uitgewerkt de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota.

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

N.v.t.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

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

De doelen die worden nagestreefd komen voort uit meerdere bronnen, waaronder de position paper van de CRO's t.a.v. de Luchtvaartnota 2020-2050, de eerdere evaluatie van de CRO (2018) en overleggen met de (voorzitters en secretarissen van de) CRO's van de regionale luchthavens van nationale betekenis en Stichting ABReL en gemeente Almere. Hieruit kwamen enkele problemen naar voren (zie onder 1) die zijn samengevoegd met het doel om CRO's te versterken. Dit is een doel dat is vastgelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050 en de bijbehorende uitvoeringsagenda. Hierdoor zijn deze problemen dus aangemerkt als kansrijke aangrijpingspunten voor het beleid (doel) om de CRO's te versterken.

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

De aangrijpingspunten zijn problemen die zijn gebaseerd op (1) onmogelijkheden of (2) het ontbreken van een formele status binnen de huidige juridische kaders. De beleidsopties voor de aangrijpingspunten moeten daarom ook gezocht worden in het aanpassen van de juridische kaders om de problemen te kunnen oplossen. Binnen het aanpassen van het juridisch kader gaat het specifiek om het aanpassen van de Wet.

- c) Wat is de beleidstheorie per kansrijke beleidsoptie?

N.v.t.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

De neveneffecten die worden verwacht vanuit de wijzigingen van de Wet, naast de doelen die nagestreefd worden, zijn gering. Kijkend naar de doelen van het specificeren van de beperkingengebieden geldt dat voor de CRO's dat het aantal gemeenten dat lid is van de CRO gelijk blijft of verhoogd wordt en daarmee ook het aantal leden van de CRO. De CRO Luchthaven Lelystad is hier een uitzondering op, waar de specificering van het beperkingengebied niet alle huidige gemeenten die momenteel al lid zijn van die CRO ondervangt (de gemeente Almere valt buiten het beperkingengebied). Dit neveneffect wordt gemitigeerd door in de Wet op te nemen dat gemeenten die momenteel lid zijn van de CRO, lid blijven van de CRO.

Het doel van het toevoegen van de gebruikers van de luchthaven aan de CRO is om de partijen die de meeste invloed hebben op de invulling van de gebruiksruidten gerepresenteerd te laten zijn in de CRO. Dit heeft wel als gevolg dat het aantal leden van de CRO zal worden vergroot.

De gevolgen, die het doel ten goede komen, ten aanzien van de specificeren van de rol van het ministerie is dat het de transparantie in het overleg zou kunnen vergroten. Daarnaast wordt de betrokkenheid van IenW vergroot en kan het de regierol beter invullen. Verder kan IenW een bijdrage leveren aan de borging van de in de Luchtvaartnota 2020-2050 neergelegde publieke belangen.

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

N.v.t.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

De voorkeursoptie is om het juridisch kader aan te passen. Dit omdat de problemen voortkomen uit de huidige opzet van het juridisch kader. Voor de problemen die onder paragraaf 1 genoemd zijn houdt dit in dat de Wet aangepast zal moeten worden. Hierbij zal gekeken worden naar het specificeren van bepaalde artikelen door zowel extra mogelijkheden toe te voegen (in het kader van het toevoegen van gebruikers van de luchthaven en bestuurders en omwonenden in de CRO en de rol van het ministerie in de CRO's van nationale betekenis).

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

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

N.v.t. doordat de wijzigingen van dergelijk kleine omvang zijn.

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

Onzekerheden bij de wijzigingen zijn potentiële tegenstand of bezwaren van bepaalde partijen. Hoewel er geen weerstand is geuit door de voorzitters van de CRO's of bewonersgroep ABReL, kunnen er nog steeds bezwaren ontstaan van andere belanghebbenden die mogelijk niet instemmen met het voorstel.

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

Na inwerking treden van de Wet zal deze binnen vijf jaar geëvalueerd worden met de voorzitters van de CRO's over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk, ook tussentijdse worden signalen opgehaald bij de voorzitters. Hiervoor is een bepaling opgenomen in de Wet.