

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevrouw drs. B. Visser  
Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege  
toetsing regeldruk**  
Rijnstraat 50  
2515 XP Den Haag

Postbus 16228  
2500 BE Den Haag

**Onze referentie** MvH/RvZ/RS/cd/ATR1384/2021-U084

**Uw referentie**

**T** 070 310 86 66  
**E** [info@atr-regeldruk.nl](mailto:info@atr-regeldruk.nl)  
[www.atr-regeldruk.nl](http://www.atr-regeldruk.nl)

Datum 27 oktober 2021

Betreft Wijziging Wet Luchtvaart in verband met informatieplicht luchthavens

Geachte mevrouw Visser,

Op 15 september 2021 is het voorstel voor de *Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de informatieplicht voor luchthavens* voor toetsing en advies aangeboden aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het voorstel regelt de volgende wijzigingen van de Wet luchtvaart:

- het instellen van een informatieplicht voor civiele luchthavenexploitanten;
- een reparatie van maatregelen met betrekking tot grenswaarden inzake geluidbelasting;
- een reparatie in verband met een onjuiste verwijzing in de wet;
- een wijziging als gevolg van een aanpassing van de EU-richtlijn omgevingslawaaier; en
- een actualisatie van de terminologie in de wet (in overeenstemming met de praktijk).

Van deze wijzigingen is alleen het instellen van een informatieplicht voor luchthavenexploitanten een beleidsinhoudelijke verandering. De overige wijzigingen zijn technische aanpassingen of correcties. Onderstaand advies richt zich daarom op de onderbouwing en uitwerking van de informatieplicht voor luchthavenexploitanten.

### Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

#### 1. Nut en noodzaak

##### Hergebruik van bij overheid bekende gegevens

Het doel van de voorgestelde informatieplicht is de informatiepositie van het ministerie te verbeteren. In bepaalde gevallen kan het voor het ministerie noodzakelijk zijn informatie van luchthavens te verkrijgen voor (toekomstige) beleidsontwikkeling. De wettelijke informatieplicht maakt het mogelijk dat het ministerie een luchthaven-

exploitant vraagt om binnen een redelijke termijn noodzakelijke informatie te overleggen. Het voorstel beschrijft enkele voorbeelden van situaties waarbij de informatieplicht benut kan worden. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om informatie over het aantal nachtvluchten in een jaar en de verdeling van dat aantal nachtvluchten over de verschillende luchtvaartmaatschappijen. Een ander voorbeeld dat het voorstel noemt, is informatie over aantallen ernstig gehinderden en/of slaapverstoorden bij de ontwikkeling van Schiphol.

Bij de voorgenoemde voorbeelden ontstaat de vraag of het ministerie deze informatie moet uitvragen bij luchthavenexploitanten. Deze informatie (of een deel daarvan) is mogelijk al beschikbaar bij andere overheidsinstanties. Voor wat betreft de nachtvluchten beschikken bijvoorbeeld Airport Coordination Netherlands (de slotcoördinator, ACNL) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over veel (actuele) gegevens vanwege hun eigen verantwoordelijkheden en taken inzake het luchtverkeer. Bij eerdere communicatie richting de Tweede Kamer over nachtvluchten is informatie van de ILT als informatiebron gehanteerd.<sup>1</sup> Het wetsvoorstel maakt niet duidelijk welke informatie noodzakelijk is om uit te vragen bij de luchthavenexploitanten, omdat deze niet al beschikbaar is (binnen de overheid). Voor wat betreft de gehinderden en/of slaapverstoorden bij Schiphol geldt dat ook diverse andere (overheids)organisaties onderzoek verrichten c.q. hebben verricht naar dit onderwerp.<sup>2</sup> Ook bij dit thema maakt de toelichting niet geheel duidelijk welke specifieke informatie onvoldoende beschikbaar is voor het ministerie, hetgeen een informatieplicht en informatie-uitvraag zouden kunnen legitimeren.

Het college onderkent dat voor beleidsontwikkeling informatie met betrekking tot bijvoorbeeld milieu, veiligheid en economie van belang is. Het voorliggende voorstel maakt echter niet duidelijk of deze informatie exclusief bij de luchthavenexploitanten beschikbaar is en niet al beschikbaar is bij andere overheidsinstanties. Als dit laatste het geval is, ligt hergebruik van deze informatie voor de hand. Dit past bij het principe "eenmalig uitvragen, meervoudig gebruiken" dat het kabinet hanteert om onnodige lasten te voorkomen.

### **1.1 Het college adviseert nut en noodzaak van de wettelijke informatieplicht nader te onderbouwen door toe te lichten welke informatie alleen verkregen kan worden via de luchthavens en niet via andere (overheids)instanties.**

#### Vrijwillige informatie-uitvraag bij luchthavenexploitanten

De luchthavens en het ministerie wisselen al veel informatie uit. Deze informatie-uitwisseling kent in een aantal situaties een specifieke wettelijke grondslag, bijvoorbeeld voor informatie ten behoeve van toezicht en handhaving. Over enkele andere onderwerpen wordt de informatie vrijwillig uitgewisseld. Toch beoogt het voorstel een juridische grondslag voor (afdwingbare) informatie-verkrijging door het ministerie. De toelichting maakt niet duidelijk of zich in het verleden situaties hebben voorgedaan waarbij luchthaven-exploitanten de informatie niet of onvoldoende tijdig hebben

---

<sup>1</sup> Tweede Kamerbrief van 26 juni 2020 (29665, nr. 392) Onderwerp: nachtvluchten.

[https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2020Z12284&did=2020D26265](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z12284&did=2020D26265)

<sup>2</sup> Recent is onderzoek uitgevoerd door onder andere het RIVM (o.a. *Geluidhinder rond Nederlandse Luchthavens* (2019)) en de GGD (GGD Kennemerland, o.a. *Geluidhinder en Slaapverstoring van vliegverkeer in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol* (2020)).

aangeleverd.<sup>3</sup> Dergelijke situaties kunnen een informatieplicht onder bepaalde omstandigheden legitimeren.

**1.2 Het college adviseert in beginsel te kiezen voor informatie-verkrijging via vrijwillige uitvraag. Indien vrijwillige verkrijging van informatie van luchthavenexploitanten in het verleden niet of niet tijdig mogelijk is gebleken, adviseert het college dit op te nemen in de toelichting bij het voorstel.**

## *2. Minder belastende alternatieven*

Het voorstel maakt duidelijk dat informatie die reeds bekend is bij de ministeries niet opnieuw zal worden uitgevraagd bij de luchthavens. Ook als deze informatie eerder op grond van een andere taak of bevoegdheid (op grond van de Wet luchtvaart) is verkregen, zal de informatie opnieuw worden gebruikt. Dit draagt bij aan het beperken en voorkomen van (onnodige) lasten als gevolg van (dubbele) informatie-uitvraag door de overheid.

Uit adviespunt 1.1 volgt dat onnodige lasten vermeden worden door geen informatie uit te vragen bij luchthavenexploitanten die al bekend is bij (andere) overheidsinstanties. Het college gaat er vanuit dat bij de mogelijke toepassing van de informatieplicht opvolging wordt gegeven aan het principe "eenmalig uitvragen, meervoudig gebruiken".

## *3. Werkbaarheid*

Het voorstel bepaalt dat via de informatieplicht alleen die informatie kan worden opgevraagd die al bekend is bij de luchthavenexploitanten. Dit betekent dat toepassing van de informatieplicht niet kan leiden tot (additionele) onderzoeksverplichtingen voor luchthaven-exploitanten. Hiermee blijven de lasten als gevolg van het voorstel beperkt. Het voorstel bepaalt daarnaast dat exploitanten bij een informatie-uitvraag wordt gevraagd aan te geven welke informatie bedrijfsvertrouwelijk is. Overeenkomstig artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur worden deze gegevens niet openbaar gemaakt.

De voorgenoemde punten dragen bij aan de werkbaarheid van het voorstel. Het college ziet geen aanleiding voor adviespunten inzake de werkbaarheid van het wetsvoorstel.

## *4. Gevolgen regeldruk*

De inschatting van uw ministerie is dat de informatieplicht "slechts in uitzonderlijke gevallen" zal worden toegepast. De verwachting is dat de informatieplicht ongeveer 14 dagdelen per jaar in beslag zal nemen per luchthavenexploitant. De administratieve lasten bedragen daarmee 2.520 euro per jaar per luchthavenexploitant als de bevoegdheid wordt toegepast. De geschatte regeldruk is volgens uw ministerie aanvaardbaar, gelet op het belang van de informatievoorziening ten behoeve van de beleidsontwikkeling en de uitvoering van de taken uit de Wet luchtvaart.

De regeldrukberekening bij het wetsvoorstel maakt duidelijk wat de regeldruklasten kunnen zijn per luchthaven. Niet duidelijk is op hoeveel luchthavens de informatieplicht

---

<sup>3</sup> De Nederlandse Vereniging van Luchthavens heeft in reactie op het voorstel aangegeven (in het verleden) altijd te hebben voldaan aan (vrijwillige) verzoeken van de Rijksoverheid om informatie te verstrekken.

betrekking heeft. Daarmee is de omvang van de doelgroep en de totale regeldruk als gevolg van het voorstel niet volledig duidelijk.

**4.1 Het college adviseert de regeldrukeffecten-analyse compleet te maken door te verduidelijken op hoeveel luchthavens de verplichting betrekking heeft en wat daarmee de totale regeldruk is als gevolg van het voorstel.**

De luchthavenexploitanten ervaren de regeldrukkosten concreet als de informatieplicht wordt toegepast. Omdat het type informatie-uitvraag en de frequentie onzeker is, kan de omvang van de regeldruk anders uitvallen. Om deze reden geeft het college in overweging om de omvang van de regeldrukeffecten onderdeel te laten zijn van de eerstvolgende evaluatie van de Wet luchtvaart.

**Dictum**

Gelet op de toetsing is het eindoordeel van ATR bij het voorstel:

**Het wetsvoorstel niet indienen, tenzij met de adviespunten rekening is gehouden.**

Het college benadrukt dat het dictum tot uitdrukking brengt dat de onderbouwing van het voorstel volgens ATR op dit moment aanpassing behoeft, alvorens de besluitvorming op onderbouwde wijze kan plaatsvinden. In het bijzonder gaat het daarbij om een nadere onderbouwing van nut en noodzaak van de informatieplicht.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en gaat er vanuit dat in het definitieve voorstel wordt toegelicht op welke wijze u met onze adviespunten rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

w.g.

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens