

2024Z19187

Vragen van het lid **Postma** (Nieuw Sociaal Contract) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de sterke toename van het aantal overtredingen van de regels over de door vliegtuigen minimaal aan te houden aanvlieghoogte richting Schiphol* (ingezonden 22 november 2024).

Vraag 1

Kan worden bevestigd dat er regels gelden voor de minimale aanvlieghoogte van vliegtuigen richting Schiphol en dat deze, zoals bijvoorbeeld boven de gemeente Teylingen, kern Sassenheim, een minimale hoogte dienen aan te houden van 2.000 feet (609 meter) tussen 06.00 en 23.00 uur en 3.000 feet (914 meter) tussen 23.00 en 06.00 uur?¹

Vraag 2

Kan worden bevestigd dat van die minimale aanvlieghoogte mag worden afgeweken en dat dit betekent dat in de nadering maximaal 15% van de vliegtuigen beneden de 2.000 feet (tussen 06.00 en 23.00 uur) mag overvliegen?²

Vraag 3

Is bij u bekend dat een groeiend aantal toestellen, van vooral KLM maar ook van Delta Air Lines, van het totaal aantal vluchten naar Schiphol, zoals hier aangegeven boven de gemeente Teylingen, kern Sassenheim, en omliggende gemeenten, zich onder die minimaal door vliegtuigen aan te houden grens

¹ Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, artikel 3.1.2: wetten.nl – Regeling – Luchthavenverkeersbesluit Schiphol – BWBR0014330, Teylingen valt onder «Van grens Schiphol TMA tot eindnadering», waarbij de eindnadering voor de Kaagbaan wordt ingezet vanaf Abbenes.

² Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, artikel 3.1.3: wetten.nl – Regeling – Luchthavenverkeersbesluit Schiphol – BWBR0014330

van 2.000 feet bevinden en meerdere toestellen zelfs substantieel daaronder, ook met inachtneming van de toegestane afwijking?³

Vraag 4

Is er sprake van een (sterke) afwijking tussen de data over de aanvlieghoogten van de Stichting Omgeving Zonder Vlieg hinder (OZV)-app «Over mijn dak», waarnaar wordt verwezen in vraag 3, en die van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)? Zo ja, wat is de inhoudelijke verklaring van deze afwijking, gezien het feit dat over hoogte in feitelijk gemeten meters vanaf hetzelfde punt geen discussie mogelijk is?

Vraag 5

Kan tevens worden bevestigd dat het aantal overtredingen van de minimaal toegestane vlieghoogte in het voorbeeld van de gemeente Teylingen, kern Sassenheim, en omliggende gemeenten, sterk toeneemt en kan aan de hand van vluchtgegevens over de periode van januari 2022 tot nu geduid worden of hier sprake is van een (groeiende) trend? Zo nee, graag een inhoudelijke motivering van het antwoord.

Vraag 6

In hoeverre doet deze ontwikkeling zich vooral voor bij vliegverkeer van en naar de Kaagbaan afgezet tegen de andere start- en landingsbanen op Schiphol en welke rol speelt het aanwijzen van de Kaagbaan als preferente baan daarin precies een rol?

Vraag 7

Ligt een overvol of te vol luchtruim, zeker in het deel daarvan dat geldt als aanvliegroute naar de Kaagbaan, als oorzaak ten grondslag aan deze in aantal groeiende overtredingen van de door piloten aan te houden minimale vlieghoogte? Zo nee, wat is daarvan dan wel de oorzaak?

Vraag 8

Toont de substantiële toename van het aantal afwijkingen van de minimale aanvlieghoogte, dat meer een patroon dan een afwijking lijkt te zijn, op zichzelf al niet voldoende aan dat een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer niet (meer) mogelijk is binnen het luchtruim omdat het overvol of te vol is qua aantallen vluchten en toestellen?⁴ Zo nee, waarom niet?

Vraag 9

Erkent u dat met de sterke toename van het aantal laagvliegers de geluids-overlast van het vliegverkeer en daarmee het aantal geluidgehinderden onder desbetreffende aanvliegroute, en zo ook in het voorbeeld van de gemeente

³ Data van de aantallen vluchten over de kern Sassenheim via de app «Over mijn dak» van de Stichting Omgeving Zonder Vlieg hinder, inclusief diegenen die de regels van de minimaal aan te houden vlieghoogte overtreden (rode driehoekje, waaronder tevens een enkele helikopter en/of sportvliegtuigje): [https://overmijndak.ozv.nu/search?zip_code=2171cv&house_number=1&date_from=12-11-2024%2005%3A16%3A23&date_to=12-11-2024%2023%3A52%3A13&threshold_height=900&threshold_time_span=60&threshold_occurrence=4](https://overmijndak.ozv.nu/search?zip_code=2171cv&house_number=1&date_from=13-11-2024%2004%3A17%3A23&date_to=13-11-2024%2023%3A44%3A03&threshold_height=900&threshold_time_span=60&threshold_occurrence=4)
[https://overmijndak.ozv.nu/search?zip_code=2171cv&house_number=1&date_from=04-11-2024%2000%3A02%3A53&date_to=04-11-2024%2023%3A58%3A52&threshold_height=900&threshold_time_span=60&threshold_occurrence=4](https://overmijndak.ozv.nu/search?zip_code=2171cv&house_number=1&date_from=11-11-2024%2006%3A29%3A03&date_to=11-11-2024%2023%3A54%3A13&threshold_height=900&threshold_time_span=60&threshold_occurrence=4)
https://overmijndak.ozv.nu/search?zip_code=2171cv&house_number=1&date_from=03-11-2024%2020%3A22%3A22&threshold_height=900&threshold_time_span=60&threshold_occurrence=4

⁴ Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, artikel 3.1.3, lid 2: wetten.nl – Regeling – Luchthavenverkeerbesluit Schiphol – BWBR0014330, «De LVNL kan indien dit naar haar oordeel noodzakelijk is in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer, luchtverkeersleiding geven die leidt tot afwijking van de wettelijke aanvlieghoogten.»

Teylingen, navenant toeneemt? Zo niet, graag een inhoudelijke motivering daarvan.

Vraag 10

Geldt dat eveneens voor het neerslaan van de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), waaronder die kanker kunnen veroorzaken, het voor de gezondheid funeste ultrafijnstof, maar ook CO₂? Zo niet, dan graag een inhoudelijke motivering daarvan.

Vraag 11

Wat is uw oordeel over het feit dat door toename van deze overtredingen sprake is van een verdere onnodige groei van geluidsoverlast en het inhaleren van ultrafijnstof en ZZS, die de gezondheid en het welzijn van de mensen onder die aanvliegeroute (sterk) aantasten?

Vraag 12

Klopt het dat de LVNL melding moet doen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) van elk toestel dat zich niet aan de minimaal aan te houden aanvlieghoogte houdt?

Vraag 13

Hoe geloofwaardig is het dat de LVNL de melding moet doen van deze overtreding van de regels van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol over de minimaal toegestane aanvlieghoogte, terwijl het juist de LVNL zelf is die direct in contact staat met piloten en hen informeert over de te nemen route en de aan te houden aanvlieghoogte?

Vraag 14

Worden de meldingen van alle overtredingen ook volledig en naar waarheid door de LVNL gedaan aan de hand van de data over vliegtuigen die zich onder de minimaal aan te houden aanvlieghoogte van 2.000 feet bevinden? Door wie en hoe wordt daarop gecontroleerd?

Vraag 15

Moet vastgesteld worden dat de LVNL vanuit haar specifieke taak in het bepalen van de aanvlieghoogte van vliegtuigen, een sleutelrol speelt in het realiseren van minder (geluids)overlast en het terugdringen van de uitstoot door het vliegverkeer van de voor de gezondheid van omwonenden van Schiphol zeer schadelijke ZZS en ultrafijnstof, alsmede CO₂? Zo nee, waarom niet?

Vraag 16

Zo ja, vindt u dat de LVNL zich niet enkel en alleen moet richten op een veilige en efficiënte afwikkeling van het vliegverkeer, maar daarbij zich ook sterk rekenschap moet geven van de gerechtvaardigde gezondheids- en welzijnsbelangen van de omwonenden van Schiphol, tevens met het oog op de verplichting om de «fair balance» in acht te nemen en daar ook daadwerkelijk naar te handelen?⁵ Graag een inhoudelijke motivering van het antwoord.

Vraag 17

Kan worden bevestigd dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de instantie is die, namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, toezicht houdt en zo nodig handhavend optreedt tegen overtredingen van de minimaal door vliegtuigen aan te houden aanvlieghoogten?

Vraag 18

Klopt het dat de ILT periodiek een overzicht ontvangt van de LVNL, al dan niet door tussenkomst van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, van het aantal afwijkingen door vliegtuigen van de minimale aanvlieghoogte?

⁵ Rechtbank Den Haag, 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734

Vraag 19

Welke instrumenten staan de ILT ter beschikking om op geleide daarvan handhavend op te treden tegen die overtredingen en tegen welke partijen kunnen die sancties dan ingezet worden? Is dat de LVNL, de luchthaven Schiphol, de luchtvaartmaatschappijen of alle drie?

Vraag 20

Wat is de maximale hoogte van het bedrag van de boetes die de ILT kan opleggen tegen overtreders van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte? Kan worden aangegeven of daarvan een afschrikwekkende werking uitgaat, gelet op de toename van het aantal overtredingen? Zo nee, waarom niet en tot welke (beleids)conclusie brengt dat u?

Vraag 21

Hoeveel overtredingen zijn er geregistreerd vanaf 2022 tot nu, uitgesplitst per maand, en hoeveel boetes zijn daarvoor daadwerkelijk opgelegd en geïnd, in absoluut en relatieve getallen? Indien niet elke overtreding is gesanctioneerd, waarom is dat dan niet gebeurd?

Vraag 22

Indien de ILT slechts gedooft of niet elke overtreding sanctioneert, waarom treedt de ILT dan niet in alle gevallen handhavend op? Is dat haar eigen keuze en zo ja, heeft zij daartoe een discretionaire bevoegdheid? Indien dat niet haar eigen keuze is, door wie of door welke instantie wordt die keuze dan gemaakt of daartoe opdracht gegeven?

Vraag 23

Indien u die keuze voor gedogen maakt of het niet sanctioneren van elke overtreding of dat opdraagt aan de ILT, wat is daarvan dan het motief?

Vraag 24

In hoeverre bent u (wettelijk) toegestaan zich (vergaand) in te laten met het toezicht en de handhaving van de ILT, terwijl die daarvoor nu juist mede in het leven is geroepen? Graag een inhoudelijke motivering van het antwoord.

Vraag 25

Wat vindt de ILT, in casu de toezichthouder en handhaver, ervan dat zij haar primaire taak niet zelfstandig kan en/of mag uitvoeren, indien dat het geval is?

Vraag 26

Heeft de ILT bij u eerder aangedrongen op het loslaten van het gedoogbeleid met betrekking tot de minimaal aan te houden aanvlieghoogte en zo ja, wat was daarop uw inhoudelijke reactie?

Vraag 27

Indien door (een groep van) gemeenten een verzoek wordt ingediend bij de ILT om handhavend op te treden tegen overtredingen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte, een zogenaamd handhavingsverzoek, wat betekent dat dan concreet voor de ILT in haar handelen? Moet de ILT dan handhavend optreden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 28

Indien de ILT wél handhavend optreedt en niet slechts gedooft welke verklaring heeft u er dan voor dat, ondanks de handhaving in combinatie met de opgelegde sancties, er juist een sterke toename is van het overtreden van de minimaal aan te houden aanvlieghoogten?

Vraag 29

Tot welke (beleids)conclusie brengt het u dat de handhaving met sancties, die beogen het aantal overtredingen van de regels terug te dringen, juist het tegenovergestelde effect lijkt op te leveren?

Vraag 30

Noodzaakt dit feitencomplex tot het herzien van het systeem van meldingen en het daaraan gekoppelde handavingsinstrumentarium, inclusief sancties? Zo nee, waarom niet en wat is dan precies nodig om toezicht en handhaving tegen deze overtredingen gezag en een geloofwaardig karakter te geven?

Vraag 31

Indien er geen handhaving plaatsvindt en/of er geen sancties worden toegepast tegen elke overtreding, vindt u dan ook dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en haar toezichthouder, de ILT, die beiden geacht worden voor het algemeen belang op te komen en daarvoor uit belastinggelden worden betaald, verzaken en de belangen van de omwonenden van Schiphol wederom ondergeschikt maken aan die van Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 32

Hoe schadelijk en fruikend is een dergelijke gang van zaken, in het verlengde ook van het harde oordeel van de rechtbank Den Haag op 20 maart 2024 dat de Staat de belangen van omwonenden rond Schiphol «stelselmatig onrechtmatig» ondergeschikt heeft gesteld aan die van de luchtvaart, in uw ogen voor het vertrouwen van de omwonenden van Schiphol in onze democratische rechtsstaat? Graag een inhoudelijke motivering van het antwoord.

Vraag 33

Bent u daarom bereid tot herziening van het beleid van toezicht en handhaving van de ILT tegenover overtredingen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte van vliegtuigen? Zo ja, hoe zal dat inhoud en vorm krijgen en binnen welke termijn? Zo nee, waarom niet?

Vraag 34

Kunt u bevestigen dat bij een geleidelijk dalende nadering, de zogenaamde Continuous Descent Operation (CDO), toestellen niet trapsgewijs dalen maar in een continue neerwaartse beweging, omdat lager vliegen dan later kan worden ingezet en dat deze wijze van aanvliegen op Schiphol in proeven heeft uitgewezen veel geluidsoverlast op de grond te voorkomen, kerosine te besparen en daarmee tevens de uitstoot van ultrafijn stof, CO₂ en ZZS verminderen?

Vraag 35

Klopt het dat deze glijvluchtnaderingen, oftewel CDO's, al voor nachtvluchten worden gebruikt en/of verplicht zijn? Zo ja, wordt daaraan ook daadwerkelijk en strak de hand gehouden, gelet op de hoeveelheid geluidsoverlast die vliegtuigen ook na 23.00 uur in de praktijk toch nog vaak blijken te produceren voor de omwonenden van Schiphol?

Vraag 36

Waarom worden deze CDO's niet (tevens) ingezet voor vluchten tussen 06.00 en 23.00 uur, mede met het oog op de met algemene stemmen aangenomen motie-Amhaouch, die de regering verzocht «zich in te zetten dat bij Schiphol zo spoedig mogelijk binnen de geldende veiligheidsprocedures praktijkervaring wordt opgedaan met hoger aanvliegen in combinatie met een gelijkmatige daling, bijvoorbeeld op de Kaagbaan, zodat bij positieve ervaringen dit zo snel als mogelijk kan worden ingevoerd»?⁶

Vraag 37

Waarom wordt de motie-Amhaouch door u nog niet uitgevoerd? Wanneer precies zal de uitvoering daarvan ter hand genomen worden?

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 764.

Vraag 38

Kunt u bevestigen dat de inzet van CDO's in de praktijk niet toegepast kan worden omdat het luchtruim daarvoor veel te vol is, zeker in de aanvliegeroute naar de preferente Kaagbaan, en dat deze wijze van nadering derhalve illusoir is? Graag een inhoudelijke motivering van het antwoord.

Vraag 39

Kunt u bevestigen dat de president-directeur van KLM eerder, en ook publiekelijk, in lijn met het dictum van motie-Amaouch, een pleidooi hield voor deze CDO's?

Vraag 40

Zult u, in reactie op het krachtige pleidooi van de president-directeur van de KLM én in lijn met de motie-Amhaouch, op zeer korte termijn deze zogenaamde CDO's daadwerkelijk implementeren, ook tussen 06.00 en 23.00 uur, en daarvoor alle noodzakelijke stappen zetten? Zo nee, waarom niet?

Vraag 41

Wilt u deze vragen één voor één en volledig beantwoorden?