

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

995

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).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 januari 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 804.

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

Antwoord 1

Ja, deze regels zijn opgenomen in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) artikel 3.1.2. Zoals in artikel 3.1.2, derde lid, van LVB is beschreven is de minimale vlieghoogte in de Schiphol Terminal Maneuvering Area (TMA) overdag tussen 06:00 tot 23:00 uur 2000 voet (609 meter) en in de nacht tussen 23:00 tot 06:00 uur 3000 voet (914 meter) tot de eindnadering.

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

Antwoord 2

In artikel 3.1.3 van het LVB is vastgelegd dat LVNL verkeersleiding geeft onder andere overeenkomstig de bepalingen over de minimale vlieghoogten. In het LVB is ook vastgelegd dat LVNL van die bepalingen mag afwijken als dat

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

noodzakelijk is in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het vliegverkeer. Die afwijkmogelijkheid is echter niet onbegrensd. In hetzelfde artikel is onder andere vastgelegd dat LVNL overdag maximaal 15% van het aantal naderende vliegtuigen in de Schiphol TMA tot de eindnadering mag laten afwijken van de minimale vlieghoogten in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het vliegverkeer. In gebruiksjaar 2024 is deze afwijkmogelijkheid toegepast voor 1,2% van het aantal naderingen overdag toegepast. Dat is ruim binnen de 15%.

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

Antwoord 3

Het is bekend dat toestellen ter hoogte van Sassenheim al op de minimale vlieghoogtegrens van 2000 voet vliegen. De wijze waarop moet worden getoetst of een vlucht op of boven de minimale vlieghoogte vliegt is wettelijk vastgelegd in de RMI. Hierbij moet vanuit ICAO een vliegmargin in acht worden genomen om met onnauwkeurigheden rekening te houden, bijvoorbeeld van de hoogtemeter, de transponder of de radar. In de RMI is vastgelegd dat deze vliegmargin 300 voet bedraagt. Dit betekent dat vluchten met een geregistreerde hoogte van 1.700 voet of hoger (in de periode 06:00 tot 23:00 uur) of 2.700 voet of hoger (in de periode 23:00 tot 06:00 uur) niet beoordeeld worden als overtreding. De geregistreerde hoogtes van de vluchten bevonden zich binnen de 300 voet onnauwkeurigheidsmarge. Zoals bij vraag 2 aangegeven is in gebruiksjaar 2024 in 1,2% van de naderingen hiervan afgeweken.

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?

Antwoord 4

De ILT heeft op basis van haar vliegtuigvolgsysteem geconstateerd dat er geen sprake is van veelvuldige overtredingen. Dit systeem bevat gevalideerde en betrouwbare informatie, NLR heeft aangetoond dat het systeem voldoet aan de RMI. Het ministerie is niet bekend met de brongegevens van de genoemde data van de «Stichting Omgeving Zonder Vlieg hinder (OZV)-app «Over mijn dak»» en kan dit daarom niet vergelijken.

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=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=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=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=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=03-11-2024%2000%3A03%3A08&date_to=03-11-2024%2020%3A22%3A22&threshold_height=900&threshold_time_span=60&threshold_occurrence=4

Een veelvoorkomende oorzaak voor verschillen in «vliegtuig apps» is dat er geen rekening wordt gehouden met luchtdruk verschillen, terwijl deze een significante invloed hebben op de metingen. Luchtverkeersleidingsorganisaties hanteren internationale voorschriften om de hoogte van vliegtuigen te bepalen. Internationaal is afgesproken dat een gemiddelde luchtdruk (1013 hPa) hiervoor wordt aangehouden zodat de toestellen op veilige afstand van elkaar gehouden kunnen worden. Het vliegtuig stuurt standaard informatie uit over deze hoogte. Het gebruik van de standaardluchtdruk geldt echter alleen voor het hogere luchtruim. In het lagere Nederlandse luchtruim (zo'n 1–2 kilometer boven de grond) wordt de hoogtemeting gecorrigeerd met de lokale luchtdruk. Dit zorgt voor een correcte vlieghoogte ten opzichte van de grond en is nodig voor een veilige vluchtuitvoering. Deze lokale luchtdruk kan behoorlijk variëren afhankelijk van de weersituatie. In de praktijk kan de hoogte met aangepaste luchtdruk tot wel 500 voet (150 meter) verschillen van de hoogte met de standaardluchtdruk die het vliegtuig uitzendt. Als een flighttracking app de gegevens niet corrigeert met de actuele lokale luchtdruk verklaart dat de afwijking.

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.

Antwoord 5

De ILT heeft over de periode sinds 2022 op het gebied van het vliegen op of boven de minimale vlieghoogten geen overtredingen van het LVB geconstateerd.

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?

Antwoord 6

Omdat de Kaagbaan samen met de Polderbaan de meest milieupreferente baan is voor starts en landingen wordt de Kaagbaan zo veel mogelijk ingezet. Naderend verkeer dat op grote afstand tot de luchthaven op 2000 voet vliegt komt echter ook bij andere landingsbanen voor. Bijvoorbeeld bij naderingen vanuit het zuiden naar de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan.

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?

Antwoord 7

De ILT heeft sinds 2022 op het gebied van het vliegen op of boven de minimale vlieghoogten geen overtredingen van het LVB geconstateerd. Van een groeiend aantal overtredingen is dus geen sprake.

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?

Antwoord 8

Uit de cijfers volgt geen substantiële toename. Uit de meest recente afwijkingenrapportage is gebleken dat LVNL in gebruiksjaar 2024 in de gehele Schiphol TMA in de dagperiode 2674 verticale afwijkingen van de minimale vlieghoogte heeft geregistreerd (1,2%). In de nachtperiode 7 afwijkingen. De afwijkingen zijn toe te schrijven aan keuzes van luchtverkeersleiders in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het vliegverkeer. Het LVB heeft LVNL een maximum percentage afwijkingen opgelegd waar LVNL met de aan haar toe te schrijven afwijkingen beneden moet blijven (15%). Met deze aantallen afwijkingen voldoet LVNL daar aan. Er is dus geen sprake van een wettelijke overtreding door LVNL.
In 2023 waren er 3194 afwijkingen overdag van de minimale vlieghoogte in de Schiphol TMA tot de eindnadering. Dat is 1,55%. In de nacht was er 1 afwijking.
In 2022 waren er overdag 4152 afwijkingen van de minimale vlieghoogte in de Schiphol TMA tot de eindnadering. Dat is 2,21%. Er waren geen afwijkingen in de nacht.

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

Antwoord 9

Laagvliegen kan de geluidsoverlast en het aantal geluidgehinderden laten toenemen. Zoals bij antwoord 8 ook is aangegeven, volgt uit de cijfers geen toename van het aantal afwijkingen van de minimale vlieghoogte.

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.

Antwoord 10

Op grond van de in de RMI voorgeschreven wijze waarop moet worden getoetst of vluchten op of boven de minimale vlieghoogtes hebben gevlogen, zijn er door de ILT geen vluchten beoordeeld als overtredingen van artikel 3.1.2 van het LVB. Er is dan ook geen grotere neerslag van de uitstoot van ZZS, ultrafijn stof en CO₂ door vluchten onder de minimale vlieghoogte.

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 aanvliegroute (sterk) aantasten?

Antwoord 11

Aangezien er geen overtredingen zijn vastgesteld door de ILT kan er niet worden geconcludeerd dat er om die reden sprake is van een groei van geluidsoverlast en het inhaleren van ultrafijn stof en ZZS.

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.»

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?

Antwoord 12

LVNL rapporteert aan de ILT maandelijks de aantallen afwijkingen van de minimale vlieghoogtes binnen en buiten de Schiphol TMA. Hierbij rapporteert LVNL de afwijkingen die in de nacht plaatsvinden op afzonderlijk vluchtniveau. De afwijkingen die LVNL overdag registreert rapporteert zij in aantallen vluchten.

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?

Antwoord 13

LVNL levert maandelijkse rapportages aan de ILT. LVNL is verplicht om de registratie en de rapportage van de afwijkingen volgens de wettelijke voorschriften van de Regeling Milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) uit te voeren. De ILT controleert de afwijkingen met onder meer haar eigen vliegtuigvolgsysteem. De ILT controleert ook of LVNL zich aan rapportageverplichtingen houdt. Dat doet zij door regelmatig audits uit te voeren op het totstandkomingsproces van de rapportages en de processen die hieraan ten grondslag liggen.

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?

Antwoord 14

Zoals bij vraag 13 is aangegeven, is LVNL verplicht om de registratie en de rapportage van de afwijkingen volgens de wettelijke voorschriften van de Regeling Milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) uit te voeren. De ILT controleert of LVNL zich aan die verplichtingen houdt. Dat doet zij door regelmatig audits uit te voeren op het totstandkomingsproces van deze rapportages en de processen die hieraan ten grondslag liggen. De ILT heeft bij de audits geen aanwijzingen gevonden dat de meldingen niet naar waarheid worden gedaan.

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?

Antwoord 15

LVNL heeft als formele taak om vliegtuigen binnen de milieuregelgeving veilig en doelmatig af te handelen. De regels met betrekking tot de aanvlieghoogtes van vliegtuigen zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en in de Regeling milieu-informatie (RMI). Het Ministerie van IenW is verantwoordelijk voor het LVB en de wijzigingen daarin. Wanneer regels daarin worden opgesteld of aangepast worden partijen als LVNL, Schiphol, de ILT maar ook de Maatschappelijke Raad Schiphol geconsulteerd. LVNL speelt daarom geen sleutelrol in relatie tot de wetgeving. Uiteraard heeft LVNL vanuit haar maatschappelijke betrokkenheid wel een rol in het zo milieubewust mogelijk afhandelen van het luchtverkeer.

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.

Antwoord 16

LVNL heeft uiteraard vanuit haar maatschappelijke betrokkenheid een rol om hinder te beperken waar dat veilig en technisch mogelijk is. LVNL zet daar ook op in door bijvoorbeeld «minderhinderschiphol.nl» en als partner in het programma luchtruimherziening.

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?

Antwoord 17

Ja.

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?

Antwoord 18

Ja, zie hiervoor het antwoord op vraag 12.

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?

Antwoord 19

De baan- en routegebruiksregels in het huidige stelsel richten zich tot één bepaalde sectorpartij, doorgaans de LVNL. In geval van overtreding van deze regels kan door de ILT een bestuurlijke sanctie worden opgelegd. Zo kan de ILT bijvoorbeeld bij niet toegestane afwijkingen van de vertrek- of naderingsroutes en/of niet toegestane afwijkingen van de minimale vlieghoogte die zijn veroorzaakt door LVNL op ieder moment in het gebruiksjaar handhavend optreden, en zo nodig direct een bestuurlijke boete of last onder dwangsom opleggen. De ILT doet hiervoor eerst onderzoek naar de feiten om te kunnen beoordelen of die een sanctie rechtvaardigen. Deze verplichting tot onderzoek en afweging vloeit voort uit de Algemene wet bestuursrecht.

De ILT hanteert als procedure bij overtredingen door gezagvoerders dat na het vaststellen van een overtreding, een waarschuwingsbrief naar de betreffende luchtvaartmaatschappij wordt gestuurd. De praktijk wijst uit dat zo'n waarschuwingsbrief meestal voldoende effectief is om nieuwe overtredingen te voorkomen. Als beoordelingstermijn hanteert de ILT hiervoor een periode van een jaar na het versturen van de waarschuwingsbrief.

Vraag 20

Wat is de maximale hoogte van het bedrag van de boetes die de ILT kan opleggen tegen overtredders 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?

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

Antwoord 20

De maximale hoogte van het bedrag van de boete is € 100.000. Dit bedrag is vastgelegd in artikel 11.16, Lid 3c van de Wet luchtvaart. In verhouding tot de opbrengsten van een vlucht voor een luchtvaartmaatschappij is het geen te verwaarlozen bedrag. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat er van het maximale bedrag geen afschrikwekkende werking uitgaat.

Ook kan de ILT een last onder dwangsom (LOD) opleggen. Zo heeft de ILT bijvoorbeeld in 2024 de KLM een last onder dwangsom (LOD) opgelegd omdat de maatschappij voor de 3e keer ongeoorloofd had afgeweken van de nachtelijke vertrekroute vanaf Schiphol in het horizontale vlak. De handelwijze van de Inspectie is dat zij bij een dergelijke opeenvolging van 3 identieke overtredingen binnen het tijdsbestek van 1 jaar overgaat tot de oplegging van een last onder dwangsom of bestuurlijke boete. Dit op basis van de Landelijke Handhavingsstrategie Omgevingsrecht (LHSO) en het door de ILT vastgestelde handhavingsbeleid. De LOD wordt opgelegd om herhaling in de toekomst te voorkomen. Bij elke volgende overtreding verbeurt KLM een dwangsom van € 10.000 tot een maximum van € 100.000. Indien nodig kan de Inspectie een nieuwe, eventueel hogere LOD opleggen aan KLM in het genoemde voorbeeld.

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?

Antwoord 21

De ILT doet verslag van haar toezichtsresultaten in de handhavingsrapportages die zij twee keer per jaar publiceert. Vanaf 2022 zijn op het gebied van het vliegen op of boven de minimale vlieghoogten geen overtredingen van het LVB geconstateerd.

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?

Antwoord 22

Bij dit type overtredingen gedooft ILT niet. ILT treedt op als zij een overtreding vaststelt die aan een normadressaat toegerekend kan worden. De ILT is de bevoegde toezichthouder op dit type wetgeving.

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?

Antwoord 23

Zie antwoord op vraag 22.

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.

Antwoord 24

Een Minister kan op grond van aanwijzing 14 van de Aanwijzingen inzake de rijksinspecties in bepaalde gevallen en onder voorwaarden een algemene of bijzondere aanwijzing aan een rijksinspectie geven. Een aanwijzing dient in dat geval aan de Tweede Kamer te worden gestuurd of in de Staatscourant te worden gepubliceerd. Een Minister kan op grond van artikel 10.22 van de Algemene Wet Bestuursrecht een instructie geven. Met betrekking tot afwijkingen van de voorgeschreven vlieghoogtes zijn geen instructies of aanwijzingen van kracht.

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?

Antwoord 25

Bij dit type wetgeving kan en mag de ILT haar primaire taak, toezichthouden en handhaven, zelfstandig uitvoeren.

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?

Antwoord 26

Nee, aangezien er geen sprake is van gedoogbeleid.

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?

Antwoord 27

Bij ontvangst van een handhavingsverzoek zijn de «spelregels» van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Dat betekent onder andere dat de ILT eerst zal onderzoeken of de verzoeker een belanghebbende is in de zin van de Awb. Daarna zal de ILT beoordelen of het handhavingsverzoek ontvankelijk is. Als dat positief is, neemt de ILT het handhavingsverzoek in behandeling en volgt een inhoudelijk onderzoek naar de overtreding waartegen de verzoeker handhaving verzoekt. Na afronding van dat onderzoek deelt de ILT haar voorgenomen beslissing mee aan de verzoeker. Naar aanleiding hiervan kan de verzoeker een zienswijze indienen. Na eventuele ontvangst van de zienswijze en de beoordeling hiervan neemt de ILT een definitieve beslissing op het handhavingsverzoek en deelt deze mee aan de verzoeker. Hiertegen is bezwaar en beroep mogelijk. De uitkomst van een handhavingsverzoek kan zijn: het verzoek wordt toegekend, en in dat geval zal de ILT handhavend optreden. De uitkomst van een handhavingsverzoek kan ook zijn: het verzoek wordt afgewezen, en in dat geval zal de ILT niet handhavend optreden.

Vraag 28

Indien de ILT wél handhavend optreedt en niet slechts gedoogt 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?

Antwoord 28

Opgemerkt moet worden dat afwijkingen van de minimale vlieghoogten niet automatisch betekent dat dat ook tot overtredingen van het LVB leidt. De ILT heeft over de periode sinds 2022 op het gebied van het vliegen op of boven de minimale vlieghoogten geen overtredingen van het LVB geconstateerd. Zie ook antwoord 8.

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?

Antwoord 29

Omdat er geen overtredingen zijn geconstateerd, zoals in de vraagstelling wordt veronderstelt, kan het ministerie hier ook geen andere conclusies aan verbinden.

Vraag 30

Noodzaakt dit feitencomplex tot het herzien van het systeem van meldingen en het daaraan gekoppelde handhavingsinstrumentarium, 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?

Antwoord 30

Nee. Er is geen sprake van overtredingen, en de huidige handhavingsinstrumenten zijn in geval van niet toegestane overtredingen van de minimale vlieghoogtes effectief.

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?

Antwoord 31

Omdat er geen overtredingen zijn geconstateerd zoals in de vraagstelling wordt verondersteld, kan het ministerie hier niet op antwoorden. Uiteraard is het Ministerie van mening dat de regels in het belang van de omgeving moeten worden nageleefd. De ILT ziet hier dan ook correct op toe.

Vraag 32

Hoe schadelijk en fnuikend 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.

Antwoord 32

Het regeerprogramma stelt dat het kabinet de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk wil herstellen en de geluidsbelasting met in totaal 20% wil terugdringen. Om zo snel mogelijk de regelgeving weer op orde te krijgen en de geluidbelasting te verlagen, wordt momenteel de Europese balanced approach- procedure (BA) doorlopen. Een deel van de maatregelen die volgt uit de BA worden vastgelegd in een gewijzigd LVB. Daarmee wordt er een einde gemaakt aan de jarenlange gedoogsituatie en wordt de rechtspositie van omwonenden hersteld. Om een betere rechtsbescherming te bieden aan alle omwonenden van Schiphol, dus ook de mensen die verder van Schiphol af wonen, gaat het kabinet extra handhavingspunten voor geluid toevoegen. Daardoor is er voor omwonenden houvast in de vorm van een maximale jaarlijkse geluidbelasting bij hen in de buurt. De ILT houdt hier toezicht op om naleving te verzekeren.

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?

Antwoord 33

Het aantal overtredingen is niet toegenomen en daarom is er geen aanleiding tot herziening van het beleid van toezicht en handhaving van de ILT tegenover overtredingen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte van vliegtuigen.

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?

Antwoord 34

Het is correct dat bij de inzet van een geleidelijke dalende nadering het lager vliegen later wordt ingezet en dat is uitgewezen dat dit een reductie geeft van de geluidsoverlast op de grond, het gebruik van kerosine en daarmee de uitstoot van ultrafijn stof, CO₂ en ZZS.

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?

Antwoord 35

In de nacht wordt gelijkmatig dalen inderdaad standaard toegepast. In het Luchthavenverkeersbesluit zijn luchtverkeerswegen rondom deze CDO's opgenomen die gevolgd moeten worden (art 3.1.2). LVNL heeft deze procedures naar de Polderbaan en Zwanenburgbaan afgelopen jaren geoptimaliseerd.

Bovendien voert LVNL deze speciale nacht-procedures wanneer mogelijk langer uit dan verplicht, namelijk een halfuur eerder beginnen vanaf 22:30 uur en een half uur langer tot 6:30 uur, om geluidsoverlast tegen te gaan.

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

Antwoord 36

De brede inzet van CDO's zoals verwoord in de motie Amhaouch is de ambitie en inzet in het programma Luchtruimherziening. Deze ambitie zal in samenspraak met de omgeving stapsgewijs worden ingevoerd. Op korte termijn (2025) wordt er in het huidige luchtruim met een leertraject gestart. Dit leertraject start op Schiphol, op één landingsbaan. Bij het leertraject worden omwonenden en andere belanghebbenden betrokken. Over de verdere aanpak van dit leertraject wordt u door middel van een Startnotitie geïnformeerd die begin 2025 wordt gepubliceerd. Onderdeel daarvan is ook de bijbehorende participatieaanpak.

Vraag 37

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

Antwoord 37

De motie-Amhaouch krijgt uitvoering in het programma Luchtruimherziening, zie het antwoord op de vragen 36 en 38.

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 aanvliegroute naar de preferente Kaagbaan, en dat deze wijze van nadering derhalve illusoir is? Graag een inhoudelijke motivering van het antwoord.

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 764.

Antwoord 38

Dit kabinet vindt het van groot belang om de leefomgevingskwaliteit rondom luchthavens te verbeteren. Het structureel vliegen van CDO's is een belangrijk middel om geluidhinder van naderend verkeer te verlagen. Het programma Luchtruimherziening werkt aan een nieuwe indeling van het luchtruim dat toekomstbestendig is voor de ambitie om op Schiphol stapsgewijs toe te werken naar structurele inzet van CDO's overdag. Zoals het antwoord op vraag 36 schetst, wordt hiervoor eerst een leertraject gestart op één landingsbaan op Schiphol. In dit traject zullen de omgeving, de verkeersleiding en ook de luchtvaartmaatschappijen ervaring op doen binnen het huidige luchtruim. De lessen daarvan worden gebruikt bij de vervolgprojecten rondom luchthavens Schiphol en Rotterdam The Hague Airport. Daarbij zal in overleg met de omgeving worden gewerkt aan de gefaseerde invoering na 2030, wanneer ook de nieuwe indeling van het luchtruim in gebruik genomen is. Dit vereist de ontwikkeling van de benodigde technische ondersteuning en planningstools voor verkeersleiders. Stapsgewijs wordt dus toegewerkt naar CDO's in alle perioden van de dag en ook op de preferente Kaagbaan.

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?

Antwoord 39

Het ministerie kan niet nagaan wat de president-directeur van KLM al dan niet publiekelijk heeft gezegd. Wel kan bevestigd worden dat KLM algemeen pleit voor gebruik van CDO's. De invoering van CDO's heeft namelijk geluidsvoordelen én bespaart brandstof. Zo heeft KLM bijvoorbeeld ook technische bijdragen geleverd in de projecten om CDO's in de nacht in te voeren.

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?

Antwoord 40

Alle noodzakelijke stappen worden gezet in het programma Luchtruimherziening. Dit vraagt zowel voor de technische uitwerking als voor de participatie met omwonenden een zorgvuldig proces. Zie ook de antwoorden op vraag 36 en 38.

De ILT onderzoekt momenteel het feitelijk gebruik van CDO's op Schiphol en zal hierover rapporteren in de Staat van de Luchtvaart die in het eerste kwartaal van 2025 naar de Kamer zal worden gestuurd.

Vraag 41

Wilt u deze vragen één voor één en volledig beantwoorden?

Antwoord 41

Ja.