

SCHRIFTELIJKE VRAGEN (artikel 37 RvO)

(schriftelijke vragen worden kort en duidelijk geformuleerd. Bij de vragen wordt aangegeven of schriftelijk of mondelinge beantwoording wordt verlangd)



gemeente
TEYLINGEN

Van (naam raadslid) Sybrinne de Vries (CDA-fractie), Leo Blom (GroenLinks-fractie), Mirjam Mack (CU-fractie) en Dion Piket (Progressief Teylingen-fractie)

Aan De voorzitter van de raad

Onderwerp: Schriftelijke vragen over de sterke toename van het aantal overtredingen van de regels over de door vliegtuigen minimaal aan te houden aanvlieghoogte richting Schiphol boven Teylingen.

Ingediend d.d. 25 november 2024

**Verzoekt mondelinge/
schriftelijke beantwoording** ja

**Datum doorgezonden aan
college/overige raadsleden
door griffie:**

1. Kan het college bevestigen dat er regels gelden voor de minimale aanvlieghoogte van vliegtuigen richting Schiphol en dat deze boven Teylingen een minimale hoogte dienen aan te houden van 2.000 ft. = 609 meter (tussen 06.00 – 23.00 uur) en 3.000 ft. = 914 meter (tussen 23.00 – 06.00 uur, de zogenaamde nachtvluchten)? 1)
2. Kan het college bevestigen 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 ft. (06.00 – 23.00 uur) mag overkomen? 2)
3. Is het college er mee bekend dat veel toestellen (van vooral de KLM, maar ook die van Delta) van het totaal aantal vluchten naar Schiphol, in de lucht boven Teylingen en dan vooral boven de kernen Sassenheim en Warmond, zich onder die minimaal door vliegtuigen (los van een enkele helikopter en/of sportvliegtuigje) aan te houden grens van 2.000 ft. bevinden en meerderen zelfs substantieel daaronder? 3)
4. Kan het college tevens bevestigen, dat het aantal overtredingen van de minimaal toegestane aanvlieghoogte boven vooral de kernen van Sassenheim en Warmond sterk toeneemt en kan zij, aan de hand van bij de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) op te vragen vluchtgegevens over de periode van 2022 tot nu, duiden c.q. de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verzoeken te duiden of hier sprake is van een (groeiende) trend?
5. Indien er sprake is van een (sterke) afwijking tussen de data over de aanvlieghoogten van de OZV-App "OverMijnDak" (waarnaar wordt verwezen in vraag 3) en die van de LVNL, kan het college de LVNL dan tegelijkertijd vragen naar een inhoudelijke verklaring van deze afwijking en de (leden van de) gemeenteraad daarover informeren, immers over de hoogten in feitelijk gemeten meters moet toch geen discussie mogelijk zijn?
6. Ligt een overvol c.q. te vol luchtruim, zeker in het deel daarvan dat geldt als aanvliegroute naar de preferente Kaagbaan, als oorzaak ten grondslag aan deze toenemende afwijking van de regels door de LVNL met betrekking tot de aan te



- houden minimale vlieghoogte boven de genoemde kernen? Zo nee, wat is daarvan dan precies wel de oorzaak?
7. Toont de substantiële toename van het aantal afwijkingen van de minimale aanvlieghoogte, dat daardoor 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 c.q. te vol is met aantallen vluchten en toestellen? 4) Zal het college tevens daarvoor een inhoudelijke verklaring vragen aan de LVNL en de ILT?
 8. Erkent het college dat met de sterke toename van het aantal laagvliegers boven de kernen van Sassenheim en Warmond de (extra) geluidsoverlast van het vliegverkeer en daarmee het aantal geluidgehinderden in met name deze genoemde kernen navenant is toegenomen?
 9. Geldt dat volgens het college eveneens voor het (extra) neerslaan in Teylingen van de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) van vliegtuigen, waaronder sterk kankerverwekkende stoffen, maar ook het voor de gezondheid funeste ultrafijnstof? Zo nee, graag het antwoord op deze en de voorgaande vraag motiveren.
 10. Wat is het oordeel van het college over het feit dat door deze afwijkingen c.q. overtredingen sprake is van een verdere groei van de geluidsoverlast door vliegverkeer en het inhaleren van (extra) ZZS en ultrafijnstof die de gezondheid en ook het welzijn van de inwoners van Teylingen aantasten?
 11. Zal het college haar ernstige zorgen over het groeiend aantal afwijkingen c.q. overtredingen en de daaruit voortvloeiende gezondheidsschade en aantasting van het welzijn van de inwoners van Teylingen met klem onder de aandacht brengen van de LVNL, de ILT en I&W en daarop hun reactie vragen? Zo nee, waarom niet?
 12. Klopt het dat de LVNL melding moet maken bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) van elk vliegtuig dat zich niet aan de minimale aanvlieghoogte boven de genoemde kernen daaronder houdt c.q. die daarvan afwijkt?
 13. Hoe geloofwaardig vindt het college het dat LVNL de melding moet doen van deze afwijking c.q. overtreding van de regels van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol over de minimaal toegestane aanvlieghoogte, terwijl het juist exclusief LVNL zelf is die direct in contact staat met piloten en hen informeert over onder andere de door hen te vliegen route en de daarbij aan te houden aanvlieghoogte? Zal zij I&W op die ongeloofwaardige positie hierin van de LVNL wijzen?
 14. Kan het college door navraag bij genoemd ministerie verifiëren of die meldingen ook volledig en naar waarheid door de LVNL worden gedaan aan de hand van de data over vliegtuigen die zich onder de minimaal aan te houden aanvlieghoogte van 2.000 ft. bevonden (zie de data in de bijlagen onder noot 3) bij deze vragen en de data van de LVNL?
 15. Moet, met het oog op de bepalende rol van de LVNL in de door piloten te vliegen route en de daarbij aan te houden aanvlieghoogte en de eventuele afwijking daarvan, vastgesteld worden dat de LVNL een sleutelrol speelt in het terugdringen c.q. het tegengaan van het aantal afwijkingen c.q. overtredingen en daarmee in het bewerkstelligen van minder (geluids)overlast en het terugdringen van de uitstoot door het vliegverkeer van de voor de gezondheid uiterst schadelijke ZZS, alsmede ultrafijnstof? Zo nee, waarom niet?
 16. Zo ja, vindt het college 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, waaronder die van de inwoners van Teylingen, tevens met het oog op de verplichting om de "fair balance" in acht te nemen? Op welke wijze zal het college daarop aandringen bij de LVNL en I&W en daarover terugkoppelen naar de (leden van de) gemeenteraad?
 17. Kan het college bevestigen dat een herziening van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in procedure is? Zo ja, wat is daarin de laatste stand van zaken?



18. Heeft het college, namens Teylingen, op die herziening haar invloed uitgeoefend en dat daarnaast ook gedaan via de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en/of andere daartoe geëigende gremia? Zo ja, kunnen al die bijdragen aan (de leden van) de gemeenteraad worden overlegd?
19. Is daarin ook aandacht besteed aan het maximale percentage toegestane afwijkingen van de minimaal aan te houden vlieghoogten, maar ook expliciet ingegaan op het netwerk van handhavingspunten met nabije meetpunten en het instellen van zo laag mogelijke (geluidsgrens)waarden voor deze handhavingspunten? Zo nee, waarom niet?
20. Indien die invloed door het college op het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol nog niet is aangewend, waarom is dat niet gebeurd, zal zij dat dan alsnog doen en zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?
21. Heeft de minister van I&W de MRS en de vertegenwoordigers van de omliggende gemeenten rondom Schiphol vooraf geïnformeerd over zijn voorgenomen besluit tot uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol (afgezet tegen de voorgenomen krimp daarvan door zijn ambtsvoorganger)?
22. Hoe is dat gesprek verlopen, wat is daarin de inhoudelijke bijdrage van de gemeente Teylingen geweest, wat was daarop de reactie van de bewindspersoon en wat waren de uitkomsten van dat overleg?
23. Kan het (concept-)verslag van het overleg met de bewindspersoon van I&W met de MRS en omliggende gemeenten rondom Schiphol aan de (leden van de) gemeenteraad worden overlegd?
24. Kan het college bevestigen dat de ILT de instantie is die, namens de minister van c.q. I&W, toezicht dient te houden en zo nodig handhavend moet optreden tegen overtredingen van de minimaal door vliegtuigen aan te houden aanvlieghoogten, zoals die boven de meergenoemde kernen?
25. Klopt het dat de ILT periodiek een overzicht ontvangt van de LVNL (al dan niet door tussenkomst van I&W) van de aantallen afwijkingen c.q. overtredingen door vliegtuigen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte?
26. Welke instrumenten staan de ILT ter beschikking om handhavend op te treden tegen de afwijkingen c.q. overtredingen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte en tegen welke partij(en) kunnen die eventuele sancties inclusief bestuurlijke boetes dan ingezet worden? Is dat de LVNL als het maximaal percentage van 15 aan toegestane afwijkingen is overschreden en/of de luchtvaartmaatschappijen die met hun piloten en vliegtuigen in overtreding zijn óf beiden?
27. Wat is de hoogte van de bestuurlijke boetes die de ILT kan opleggen/innen en vindt de ILT zelf dat daarvan een voldoende en effectieve afschrikkende werking uit gaat op de overtreder?
28. Weet het college c.q. kan het college bij de ILT navragen of en zo ja, hoe vaak zij daadwerkelijk handhavend optreedt tegen afwijkingen c.q. overtredingen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte? In hoeveel van alle afwijkingen c.q. overtredingen van vorig en dit jaar, absoluut en relatief afgezet tegen alle afwijkingen/overtredingen, is daadwerkelijk door de ILT gesanctioneerd c.q. een bestuurlijke boete opgelegd en ook geïnd?
29. Zal het college bij de ILT, indien blijkt dat de ILT slechts gedooft, navragen waarom de ILT niet c.q. niet altijd handhavend optreedt en een bestuurlijke boete oplegt, van wie of welke instantie zij daartoe opdracht krijgt en wat de ILT, in haar rol van toezichthouder en handhaver, daar zelf van vindt?
30. Zal het college, in het belang van de gezondheid en het welzijn van de inwoners van Teylingen, een formeel verzoek bij de ILT indienen om daadwerkelijk tot handhaving over te gaan c.q. een zogenaamd handhavingsverzoek indienen tegen afwijkingen c.q. overtredingen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte door vliegtuigen? Zo nee, waarom niet?
31. Indien de ILT wél handhavend optreedt (en niet slechts (deels) gedooft) wil het college dan navragen welke verklaring de ILT er voor heeft dat, ondanks de handhaving in combinatie met de sancties en opgelegde en geïnde bestuurlijke boetes, er juist een sterke toename is van het afwijken/overtreden van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte boven de genoemde Teylingse kernen?



32. Zal het college in het verlengde daarvan I&W hierop wijzen en vragen wat zij vindt van de handhaving met de sancties/bestuurlijke boetes, die beogen het aantal overtreden van de regels terug te dringen, maar juist het tegenovergestelde effect lijken te hebben en of dit volgens I&W noodzaakt tot het herzien van het systeem van meldingen en het daaraan gekoppelde handhavingsinstrumentarium, inclusief sancties/(hoogte van) boetes?
33. Indien blijkt dat er geen handhaving plaatsvindt en/of er geen sancties worden toegepast tegen elke afwijking/overtreding (buiten het maximaal toegestane percentage van 15), is daarmee volgens het college dan aangetoond dat I&W en haar toezichthouder, de ILT, die beiden geacht worden voor het algemeen belang op te komen en daarvoor uit belastinggelden worden betaald, totaal lak hebben aan de belangen van de omwonenden van Schiphol, waaronder de inwoners van Teylingen? Zo nee, waarom niet?
34. Hoe schadelijk en fnuikend is deze gang van zaken in de ogen van het college, in het verlengde 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, voor het vertrouwen van de inwoners van Teylingen in onze democratische rechtsstaat? Wil het college daarop I&W met kracht van argumenten wijzen en ook haar grote bezorgdheid daarover uitspreken? Zo nee, waarom niet?
35. Kan het college bevestigen dat bij een geleidelijk dalende nadering (de zogenaamde CDO = Continuous Descent Operation) 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 ZZS, ultrafijn stof, en CO-2 te verminderen?
36. Klopt het dat deze CDO's voor nachtvluchten worden gebruikt c.q. verplicht zijn? Zo ja, wordt daaraan ook daadwerkelijk strak de hand gehouden, gelet op de geluidsoverlast die vliegtuigen ook na 23.00 uur in de praktijk vaak blijken te produceren voor omwonenden en ook voor de inwoners van Teylingen?
37. Kan het college bij I&W navragen waarom deze CDO's niet tevens ingezet worden voor vluchten tussen 06.00 – 23.00 uur, mede met het oog op de in de Tweede Kamer 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"? 5)
38. Indien de motie-Amhaouch nog niet wordt uitgevoerd, zal het college I&W een verklaring daarvoor vragen, temeer omdat dit mede kan bijdragen aan enige verlichting van de geluidsoverlast voor de inwoners van Teylingen en tevens het verminderen van de uitstoot van ZZS en ultrafijnstof? Zo nee, waarom niet?
39. Kan het college bevestigen en/of bij I&W navragen dat de inzet van CDO's in de praktijk niet toegepast kan worden omdat daarvoor voldoende ruimte moet zijn in het luchtruim, dat het luchtruim daarvoor, zeker dat deel daarvan waarbij wordt aangevlogen op de preferente Kaagbaan, nu veel "te vol" is en deze wijze van nadering derhalve (vooralsnog) illusoir?
40. De president-directeur van de KLM, Marjan Rintel, heeft ook eerder publiekelijk een pleidooi gehouden voor deze CDO's, in het verlengde van de door de Tweede Kamer unaniem aangenomen motie-Amaouch. Zal het college, in lijn daarmee, bij I&W aandringen op het op zeer korte termijn daadwerkelijk implementeren van deze zogenaamde CDO's, ook tussen 06.00 – 23.00uur, en dat daarvoor de noodzakelijk stappen door I&W snel worden gezet? Zo nee, waarom niet?
41. Zal het college in al de acties die zij op dit punt onderneemt richting I&W, in de geest van de door de gemeenteraad op 26 september jl. aangenomen motie, bondgenoten zoeken in de regio, waaronder in ieder geval de gemeentebesturen van onder andere Leiden en Oegstgeest, maar ook Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, zodat een gezamenlijke vuist gemaakt kan worden tegen het



- afwijken c.q. overtreden van de regels voor de minimaal aan te houden aanvlieghoogte door vliegtuigen op Schiphol? 6) Zo nee, waarom niet?
42. Wil het college de gemeenteraad actief en periodiek informeren over de (tussen)resultaten van de acties en de contacten die zij, met de besturen van genoemde omliggende gemeenten en het dagelijks bestuur van de provincie, naar de VLNL, ILT en (de minister van) I&W onderneemt?
43. Wil het college deze vragen één-op-één én ook volledig beantwoorden?
- 1) Teylingen valt onder "Van grens Schiphol TMA tot eindnadering" van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, waarbij de eindnadering voor de Kaagbaan wordt ingezet ter hoogte van Abbenes:
[https://wetten.overheid.nl/BWBR0014330/2018-11-01/0#Hoofdstuk3_Paragraaf3.1_Artikel3.1.2%20\(Artikel%203.1.2\)](https://wetten.overheid.nl/BWBR0014330/2018-11-01/0#Hoofdstuk3_Paragraaf3.1_Artikel3.1.2%20(Artikel%203.1.2))
- 2) https://wetten.overheid.nl/BWBR0014330/2018-11-01/0#Hoofdstuk3_Paragraaf3.1_Artikel3.1.3 (artikel 3.1.3)
- 3) Data van de aantallen vluchten op een aantal willekeurige gekozen data over de kern Sassenheim via de OZV-App "Over Mijn Dak" van de Stichting Omgeving Zonder Vlieg hinder, inclusief diegenen die de regels van de minimaal aan te houden vlieg hoogte overtreden (rode driehoekje, waaronder tevens een enkele helikopter en 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
- 4) "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." (Artikel 3.1.3, lid 2 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol).
- 5) Kamerstukken II, 2019/20, 31 936, nr. 764.
- 6) Motie over de "Aanpak Schiphol en het uitvoeren van de rechterlijke uitspraak", zoals door de gemeenteraad van Teylingen aangenomen in zijn vergadering van 26 september 2024.

Datum antwoordbesluit college:

Antwoord college:

[Herhaal de vragen en geef daaronder het antwoord van het college aan]



Vraag 1:

Kan het college bevestigen dat er regels gelden voor de minimale aanvlieghoogte van vliegtuigen richting Schiphol en dat deze boven Teylingen een minimale hoogte dienen aan te houden van 2.000 ft. = 609 meter (tussen 06.00 – 23.00 uur) en 3.000 ft. = 914 meter (tussen 23.00 – 06.00 uur, de zogenaamde nachtvluchten)?

Antwoord 1:

Ja, deze regels zijn opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, artikel 3.1.2.

Vraag 2:

Kan het college bevestigen 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 ft. (06.00 – 23.00 uur) mag overkomen?

Antwoord 2:

Dit is inderdaad het geval. De regels hieromtrent zijn vastgelegd in artikel 3.1.3 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. De toegestane afwijkingsmogelijkheid bedraagt 300 ft. onder de minimaal toegestane vlieghoogtes die zijn vermeld bij vraag 1. Dit is weer vastgelegd in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol.

Vraag 3:

Is het college er mee bekend dat veel toestellen (van vooral de KLM, maar ook die van Delta) van het totaal aantal vluchten naar Schiphol, in de lucht boven Teylingen en dan vooral boven de kernen Sassenheim en Warmond, zich onder die minimaal door vliegtuigen (los van een enkele helikopter en/of sportvliegtuigje) aan te houden grens van 2.000 ft. bevinden en meerderen zelfs substantieel daaronder?

Antwoord 3:

Het is ons inderdaad bekend dat er toestellen zijn die ter hoogte van Sassenheim onder de minimale vlieghoogtegrens van 2.000 ft. vliegen. Dit blijkt met toestemming van de luchtverkeersleiding te gebeuren op basis van de daartoe aan deze dienst gegeven bevoegdheid, zie vraag 2. In gebruiksjaar 2024 blijkt de afwijkingsmogelijkheid genoemd in artikel 3.1.3 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol voor 1,2% van het aantal naderingen overdag te zijn toegepast. Alle met toestemming van de luchtverkeersleiding. Dat is ruim binnen het daarvoor gestelde maximum van 15%. Er zijn geen afwijkingen in het verticale vlak geconstateerd die zonder toestemming van de luchtverkeersleiding zijn uitgevoerd.

Vraag 4:

Kan het college tevens bevestigen, dat het aantal overtredingen van de minimaal toegestane aanvlieghoogte boven vooral de kernen van Sassenheim en Warmond sterk toeneemt en kan zij, aan de hand van bij de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) op te vragen vluchtgegevens over de periode van 2022 tot nu, duiden c.q. de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verzoeken te duiden of hier sprake is van een (groeierende) trend?

Antwoord 4:

In gebruiksjaar 2022 waren er overdag 4.152 verticale afwijkingen van de minimale vlieghoogte in de Schiphol TMA tot de eindnadering. Dat is 2,21%. Er waren geen afwijkingen in de nacht.



In gebruiksjaar 2023 waren er 3.194 verticale 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 gebruiksjaar 2024 waren er 2.674 verticale afwijkingen overdag van de minimale vlieghoogte in de Schiphol TMA tot de eindnadering. Dat is 1,2%. In de nachtperiode waren er 7 afwijkingen.

Al deze afwijkingen zijn toe te schrijven aan keuzes van luchtverkeersleiders in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het vliegverkeer. Uit het voorgaande volgt dat deze afwijkingen niet per definitie een overtreding van regelgeving inhouden. Uit het antwoord op vragen 2 en 3 volgt dat vluchten met een geregistreerde hoogte van 1.700 ft. of hoger (in de periode 06:00 tot 23:00 uur) of 2.700 ft. of hoger (in de periode 23:00 tot 06:00 uur) niet worden beoordeeld als een overtreding van de van toepassing zijnde regelgeving. De afwijkingen voldeden aan deze vlieghoogtes en werden uitgevoerd met toestemming van de luchtverkeersleiding. De ILT heeft deze jaren geen afwijkingen in het verticale vlak zonder toestemming van de luchtverkeersleiding geconstateerd. Wij kunnen uw stelling dat sprake is van een groeiend aantal overtredingen van de minimaal toegestane aanvlieghoogte boven vooral de kernen van Sassenheim en Warmond dan ook niet onderschrijven.

Vraag 5:

Indien er sprake is van een (sterke) afwijking tussen de data over de aanvlieghoogten van de OZV-App "OverMijnDak" (waarnaar wordt verwezen in vraag 3) en die van de LVNL, kan het college de LVNL dan tegelijkertijd vragen naar een inhoudelijke verklaring van deze afwijking en de (leden van de) gemeenteraad daarover informeren, immers over de hoogten in feitelijk gemeten meters moet toch geen discussie mogelijk zijn?

Antwoord 5:

Luchtverkeersleidingsorganisaties hanteren internationale voorschriften om de hoogte van vliegtuigen te bepalen. Internationaal is afgesproken dat hiervoor een gemiddelde luchtdruk (1013 hPa) wordt aangehouden zodat de toestellen op veilige afstand van elkaar kunnen worden gehouden. 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 afhankelijk van de weersituatie behoorlijk variëren. In de praktijk kan de hoogte met aangepaste luchtdruk tot wel 500 ft. (150 meter) verschillen van de hoogte met de standaardluchtdruk die het vliegtuig uitzendt.

Het ministerie is niet bekend met de brongegevens van de data van de Stichting Omgeving Zonder Vlieg hinder-app "OverMijnDak" en kan de gegevens van die app daarom niet met die van LVNL vergelijken. Een veel voorkomende oorzaak voor verschillen tussen de hoogtegegevens van LVNL en die van flighttracking apps in hun algemeenheid is dat geen rekening wordt gehouden met luchtdrukverschillen terwijl deze een significante invloed op de metingen hebben. Als een flighttracking app de gegevens niet corrigeert met de actuele lokale luchtdruk verklaart dat de afwijking.

Vraag 6:

Ligt een overvol c.q. te vol luchtruim, zeker in het deel daarvan dat geldt als aanvliegroute naar de preferente Kaagbaan, als oorzaak ten grondslag aan deze toenemende afwijking van de regels door de LVNL met betrekking tot de aan te houden minimale vlieghoogte boven de genoemde kernen? Zo nee, wat is daarvan dan precies wel de oorzaak?



Antwoord 6:

Zie het antwoord op vraag 4. De ILT heeft sinds 2022 op het gebied van het vliegen op of boven de minimale vlieghoogten geen overtredingen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol geconstateerd. Van een groeiend aantal overtredingen is dus geen sprake.

Vraag 7:

Toont de substantiële toename van het aantal afwijkingen van de minimale aanvlieghoogte, dat daardoor meer een patroon dan een afwijking lijkt te zijn, op zichzelf al niet voldoende aan dat een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchtverkeer niet (meer) mogelijk is binnen het luchtruim omdat het overvol c.q. te vol is met aantallen vluchten en toestellen? Zal het college tevens daarvoor een inhoudelijke verklaring vragen aan de LVNL en de ILT?

Antwoord 7:

Zie ons antwoord op vraag 4; uit de cijfers volgt geen substantiële toename van het aantal afwijkingen. Wij zien bijgevolg geen aanleiding om LVNL of ILT om een inhoudelijke verklaring te vragen.

Vraag 8:

Erkent het college dat met de sterke toename van het aantal laagvliegers boven de kernen van Sassenheim en Warmond de (extra) geluidsoverlast van het vliegverkeer en daarmee het aantal geluidgehinderden in met name deze genoemde kernen navenant is toegenomen?

Antwoord 8:

De beschikbare gegevens wijzen uit dat bij deze kernen geen sprake van een sterke toename van het aantal laagvliegers; de vliegoperatie vindt al jaren op deze wijze plaats. Het is in de hele regio onder de Kaagbaanroutes een al langer gesignaleerde problematiek dat over een onnodig lang traject de minimale vlieghoogtes genoemd in vraag 1 worden aangehouden. Destijds was het aan de Alderstafel vanuit onze regio al een punt van inzet om hoger aan te vliegen. Het traject waarover de minimale vlieghoogtes worden aangehouden is ook één van de aandachtspunten die in het kader van de mede uit naam van onze gemeente uitgevoerde Quick Scan door het onderzoeksbureau To70 is onderzocht. Na vele jaren aandringen, lijken op dit punt veranderingen te komen. Binnenkort start LVNL met een proef met vliegverkeer op de Zwanenburgbaan waarbij hoger wordt aangevlogen.

Vraag 9:

Geldt dat volgens het college eveneens voor het (extra) neerslaan in Teylingen van de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) van vliegtuigen, waaronder sterk kankerverwekkende stoffen, maar ook het voor de gezondheid funeste ultrafijnstof? Zo nee, graag het antwoord op deze en de voorgaande vraag motiveren.

Antwoord 9:

Zie de antwoorden op vraag 4 en op vraag 8. Er is sprake van een al langer bestaand vlieggedrag en niet van een sterke toename van ander vlieggedrag. Er zal om die reden geen sprake zijn van een toename van de neerslag van deze stoffen. Er is in onze beleving veeleer sprake van een toenemende bewustwording van de negatieve effecten van de vliegoperatie en de invloed die ervan uitgaat op de kwaliteit van onze woonomgeving.



Vraag 10:

Wat is het oordeel van het college over het feit dat door deze afwijkingen c.q. overtredingen sprake is van een verdere groei van de geluidsoverlast door vliegverkeer en het inhaleren van (extra) ZZS en ultrafijnstof die de gezondheid en ook het welzijn van de inwoners van Teylingen aantasten?

Antwoord 10:

Zie het antwoord op vraag 9.

Vraag 11:

Zal het college haar ernstige zorgen over het groeiend aantal afwijkingen c.q. overtredingen en de daaruit voortvloeiende gezondheidsschade en aantasting van het welzijn van de inwoners van Teylingen met klem onder de aandacht brengen van de LVNL, de ILT en I&W en daarop hun reactie vragen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11:

Zie het antwoord op vraag 4. Er is niet gebleken dat sprake is van een groeiend aantal afwijkingen c.q. overtredingen. Er bestaat geen aanleiding voor de door u gevraagde actie.

Vraag 12:

Klopt het dat de LVNL melding moet maken bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) van elk vliegtuig dat zich niet aan de minimale aanvlieghoogte boven de genoemde kernen daaronder houdt c.q. die daarvan afwijkt?

Antwoord 12:

Dit klopt inderdaad. Maandelijks rapporteert LVNL aan de ILT 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 deze dienst in aantallen vluchten.

Vraag 13:

Hoe geloofwaardig vindt het college het dat LVNL de melding moet doen van deze afwijking c.q. overtreding van de regels van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol over de minimaal toegestane aanvlieghoogte, terwijl het juist exclusief LVNL zelf is die direct in contact staat met piloten en hen informeert over onder andere de door hen te vliegen route en de daarbij aan te houden aanvlieghoogte? Zal zij I&W op die ongeloofwaardige positie hierin van de LVNL wijzen?

Antwoord 13:

De minister heeft op dezelfde vraag van het lid van de Tweede Kamer, mevrouw Postma, als volgt beantwoord: "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 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."



Wij willen deze gang van zaken niet kwalificeren als "ongeloofwaardig". Tegelijk merken wij op, dat de ILT qua handhavingsinstrumentarium beter kan en moet worden toegerust. Dit is een onderwerp dat speelt bij de nu bij het ministerie in voorbereiding zijnde algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. De inzet in BRS-verband is gericht op enerzijds het goed toerusten van deze dienst en anderzijds op het bewerkstelligen van transparantie en rechtsbescherming die burgers hieraan moeten kunnen ontleen.

Vraag 14:

Kan het college door navraag bij genoemd ministerie verifiëren of die meldingen ook volledig en naar waarheid door de LVNL worden gedaan aan de hand van de data over vliegtuigen die zich onder de minimaal aan te houden aanvlieghoogte van 2.000 ft. bevonden (zie de data in de bijlagen onder noot 3) bij deze vragen en de data van de LVNL?

Antwoord 14:

Het ministerie heeft hierover het volgende gemeld: "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 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, met het oog op de bepalende rol van de LVNL in de door piloten te vliegen route en de daarbij aan te houden aanvlieghoogte en de eventuele afwijking daarvan, vastgesteld worden dat de LVNL een sleutelrol speelt in het terugdringen c.q. het tegengaan van het aantal afwijkingen c.q. overtredingen en daarmee in het bewerkstelligen van minder (geluids)overlast en het terugdringen van de uitstoot door het vliegverkeer van de voor de gezondheid uiterst schadelijke ZZS, alsmede ultrafijnstof? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15:

LVNL heeft als formele taak om het vliegverkeer binnen de luchtverkeers- en milieuregelgeving veilig en doelmatig af te handelen. De regels met betrekking tot de aanvlieghoogtes van vliegtuigen zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol. Het Ministerie van IenW is verantwoordelijk voor het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Bij wijzigingen van dat besluit moet het ministerie niet alleen partijen zoals LVNL, Schiphol en ILT maar ook de Bestuurlijke Regie Schiphol en de Maatschappelijke Raad Schiphol consulteren. LVNL speelt daarom geen sleutelrol in relatie tot de regelgeving. Uiteraard heeft LVNL vanuit haar maatschappelijke betrokkenheid wel een rol om het luchtverkeer, waar dat veilig en technisch mogelijk is, zo milieubewust mogelijk af te handelen.

Vraag 16:

Zo ja, vindt het college 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, waaronder die van de inwoners van Teylingen, tevens met het oog op de verplichting om de "fair balance" in acht te nemen? Op welke wijze zal het college daarop aandringen bij de LVNL en I&W en daarover terugkoppelen naar de (leden van de) gemeenteraad?



Antwoord 16:

Zie het antwoord op vraag 15. Hetgeen waarop LVNL zich heeft te richten wordt door andere partijen bepaald. Bij het operationeel uitvoeren van haar taken, heeft NVNL vanuit haar maatschappelijke betrokkenheid een rol om hinder te beperken waar dat veilig en technisch mogelijk is. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat er situaties zijn waarbij onder de vlag van het veiligheidsbelang heel andere belangen worden gediend. Als gezegd, het is een indruk en het is vanuit ons kennisniveau niet altijd mogelijk daar goed de vinger op te leggen.

De "fair balance" waar u in uw vraag op doelt, is een complex aan overheidstaken die door verschillende ministeries en ook op verschillende bestuursniveaus op elkaar moeten worden afgestemd. De NOVEX Schipholregio is het instrument waarlangs het rijk dit wil bewerkstelligen. Via dit programma wordt gewerkt aan een toekomstbestendig perspectief voor de in deze regio stapelende grote (ruimtelijke) opgaven: ruimte voor de luchthaven, voor woningbouw, voor kwaliteit van de leefomgeving en voor werelderfgoed. In het u recentelijk toegezonden stand van zaken-bericht over Schipholaangelegenheden hebben wij uw raad over het ontwikkelperspectief en de uitvoeringsagenda geïnformeerd.

Vraag 17:

Kan het college bevestigen dat een herziening van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in procedure is? Zo ja, wat is daarin de laatste stand van zaken?

Antwoord 17:

Eerder is uw raad geïnformeerd over de Balanced Approach-procedure. Deze procedure is gericht op de inwerkingtreding van een maatregelenpakket per november 2025. Twee maatregelen van het Balanced Approach-maatregelenpakket, te weten het maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en hetzelfde voor het etmaal, moeten in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol worden vastgelegd. De vastlegging van de maximum aantallen vliegtuigbewegingen moet in het voorjaar gereed zijn om een rol te kunnen spelen bij de capaciteitsverdeling voor het winterseizoen 25/26.

Inmiddels is duidelijk dat de algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol waar het ministerie momenteel aan werkt, niet op tijd klaar is om daarin het maximumaantal vliegtuigbewegingen dat volgt uit de Balanced Approach-procedure op tijd te kunnen invoeren. Daarom is onlangs parallel aan de algehele herziening van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol een versnelde wijziging van het huidige Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in procedure gebracht. Deze wijziging ziet uitsluitend op het vaststellen van een maximum voor het aantal vliegtuigbewegingen per jaar. Dit wordt in het besluit gesteld op 478.000 voor het etmaal en 27.000 voor de nacht. Inmiddels is een zogenoemde voorhangprocedure gestart om de Tweede Kamer de mogelijkheid te bieden zich over het ontwerpbesluit uit te spreken voordat het voor advisering aan de Raad van State wordt voorgelegd. Verder wordt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd om een ieder de gelegenheid te geven een zienswijze kenbaar te maken. De periode om dat te doen loopt tot 31 maart a.s..

Vraag 18:

Heeft het college, namens Teylingen, op die herziening haar invloed uitgeoefend en dat daarnaast ook gedaan via de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en/of andere daartoe geëigende gremia? Zo ja, kunnen al die bijdragen aan (de leden van) de gemeenteraad worden overlegd?

Antwoord 18:



Het zal uw raad niet zijn ontgaan dat op dit punt (de bepaling van de maximum aantallen vliegtuigbewegingen) een complex spanningsveld bestaat die het kabinet hebben genoodzaakt terug te komen op het eerdere voornemen om het aantal vliegbewegingen op Schiphol terug te brengen naar 440.000. Economische belangen zoals de handelsbetrekkingen met de Verenigde Staten en belangen van luchtvaartmaatschappijen speelden daarbij een belangrijke rol. Vanuit de regio hebben wij de minister gewezen op de noodzaak van die fair balance. Daarbij is aangegeven dat het uitblijven van wezenlijke ingrepen om de ontstane onbalans ongedaan te maken, niet alleen aanhoudende maatschappelijke onrust tot gevolg heeft. Verder is aangegeven dat het gevoel overheerst dat de vliegoperatie, in weerwil van alle signalen over de onbalans, geforceerd in volle omvang overeind wordt gehouden en de invloed van de sectorpartijen op de besluitvorming dermate groot lijkt, dat "de politiek" niet bij machte lijkt te zijn om de uitdagingen rond de vliegoperatie op Schiphol fundamenteel tot een goed einde te brengen. De minister is er in dat verband op gewezen dat het dossier bij steeds meer partijen vragen oproept over de legitimiteit van de besluitvorming. Voor deze brief en het antwoord van het ministerie: zie bijlage 1.

Voor de goede orde: naar aanleiding van adviezen van Pieter van Geel uit 2019 is de overlegstructuur voor Schipholaangelegenheden geherstructureerd langs twee kolommen: een maatschappelijke en een bestuurlijke. De gemeente participeert in de gremia die de bestuurlijke kolom vormen (cluster ZuidWest en BRS). Wij hebben geen betrokkenheid bij de MRS en de activiteiten die vanuit dat gremium worden ontplooid.

Vraag 19:

Is daarin ook aandacht besteed aan het maximale percentage toegestane afwijkingen van de minimaal aan te houden vlieghoogten, maar ook expliciet ingegaan op het netwerk van handhavingspunten met nabije meetpunten en het instellen van zo laag mogelijke (geluidsgrens)waarden voor deze handhavingspunten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19:

Op dit moment werkt het ministerie aan een algehele herziening van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. In het kader van die herziening komt een nieuwe opzet van het netwerk van handhavingspunten met bijbehorende grenswaarden en van het netwerk van meetpunten. Het ministerie is daarover gesprekken aangegaan met zowel de BRS als met de MRS. Die gesprekken vormden voor de in onze regio samenwerkende gemeenten en de provincie Zuid-Holland aanleiding om gezamenlijk een brief te sturen, zie bijlage 2.

Vraag 20:

Indien die invloed door het college op het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol nog niet is aangewend, waarom is dat niet gebeurd, zal zij dat dan alsnog doen en zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 20:

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is een regeling die door het ministerie van IenW wordt ontworpen aan de hand van kaders die door het Kabinet en de Tweede Kamer worden gesteld. Het ontwerp van regelingen als deze worden voor advies voorgelegd aan de MRS en er vindt overleg over plaats met de BRS. Nadat het ontwerp in de Staatscourant is bekendgemaakt, krijgt een ieder de gelegenheid om een gegeven periode wensen en bedenkingen in te dienen.

In dit proces geven wij maximaal invulling aan de mogelijkheden tot beïnvloeding. Zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau zijn wij via de BRS betrokken bij overleg met de minister en met ambtenaren van het ministerie. Voor zover de zorgpunten (zie de in het antwoord op vraag 19 bedoelde brief) niet op de door ons gewenste wijze worden

uitgewerkt, zullen in BRS-verband, maar ook als samenwerkende gemeenten in de regio, de reguliere participatie-instrumenten worden benut om daarover zienswijzen naar voren te brengen.



Vraag 21:

Heeft de minister van I&W de MRS en de vertegenwoordigers van de omliggende gemeenten rondom Schiphol vooraf geïnformeerd over zijn voorgenomen besluit tot uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol (afgezet tegen de voorgenomen krimp daarvan door zijn ambtsvoorganger)?

Antwoord 21:

Zie vraag 18: wij kunnen deze vraag uitsluitend beantwoorden voor wat betreft de contacten tussen de minister en de voorzitter van de BRS. Uit de door ons ontvangen terugkoppelingen hierover heeft de minister pas na het opmaken van zijn beslissing over het in het kader van de Balanced Approach-procedure (en in het verlengde daarvan het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol) op te nemen plafond contact gezocht met de voorzitter van de BRS. Het gesprek dat volgde, was informeel van karakter.

Vraag 22:

Hoe is dat gesprek verlopen, wat is daarin de inhoudelijke bijdrage van de gemeente Teylingen geweest, wat was daarop de reactie van de bewindspersoon en wat waren de uitkomsten van dat overleg?

Antwoord 22:

Zie het antwoord op vraag 21: het getal aan vliegtuigbewegingen werd gebracht als een fait accompli. Vanwege het voortraject dat leidde tot het aanvankelijke voornemen om het plafond voor het aantal vliegtuigbewegingen terug te brengen tot 440.000, was de minister reeds bekend met het standpunt van de partijen verenigd in de BRS. Hij verklaarde het te hebben meegenomen bij het maken van de afweging waarvoor hij zich zag gesteld.

Vraag 23:

Kan het (concept-)verslag van het overleg met de bewindspersoon van I&W met de MRS en omliggende gemeenten rondom Schiphol aan de (leden van de) gemeenteraad worden overgelegd?

Antwoord 23:

Zie het antwoord op vraag 18; dat is niet mogelijk. De gemeente maakt geen onderdeel uit van het overlegplatform "Maatschappelijke Raad Schiphol" en beschikt bijgevolg niet over de documenten waar u naar vraagt.

Vraag 24:

Kan het college bevestigen dat de ILT de instantie is die, namens de minister van c.q. I&W, toezicht dient te houden en zo nodig handhavend moet optreden tegen overtredingen van de minimaal door vliegtuigen aan te houden aanvlieghoogten, zoals die boven de meergenoemde kernen?

Antwoord 24:

Ja.



Vraag 25:

Klopt het dat de ILT periodiek een overzicht ontvangt van de LVNL (al dan niet door tussenkomst van I&W) van de aantallen afwijkingen c.q. overtredingen door vliegtuigen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte?

Antwoord 25:

Ja, zie hiervoor het antwoord op vraag 12.

Vraag 26:

Welke instrumenten staan de ILT ter beschikking om handhavend op te treden tegen de afwijkingen c.q. overtredingen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte en tegen welke partij(en) kunnen die eventuele sancties inclusief bestuurlijke boetes dan ingezet worden? Is dat de LVNL als het maximaal percentage van 15% aan toegestane afwijkingen is overschreden en/of de luchtvaartmaatschappijen die met hun piloten en vliegtuigen in overtreding zijn óf beiden?

Antwoord 26:

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 onderzoeken 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 desbetreffende 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 27:

Wat is de hoogte van de bestuurlijke boetes die de ILT kan opleggen/innen en vindt de ILT zelf dat daarvan een voldoende en effectieve afschrikkende werking uit gaat op de overtreder?

Antwoord 27:

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 opleggen. Zo heeft de ILT bijvoorbeeld in 2024 de KLM een last onder dwangsom 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 last onder dwangsom 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 last onder dwangsom opleggen aan KLM in het genoemde voorbeeld.



Vraag 28:

Weet het college c.q. kan het college bij de ILT navragen of en zo ja, hoe vaak zij daadwerkelijk handhavend optreedt tegen afwijkingen c.q. overtredingen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte? In hoeveel van alle afwijkingen c.q. overtredingen van vorig en dit jaar, absoluut en relatief afgezet tegen alle afwijkingen/overtredingen, is daadwerkelijk door de ILT gesanctioneerd c.q. een bestuurlijke boete opgelegd en ook geïnd?

Antwoord 28:

Er bestaat geen noodzaak tot navragen; de ILT publiceert twee keer per jaar een rapportage over het door deze dienst uitgevoerde toezicht. Vanaf 2022 zijn op het gebied van het vliegen op of boven de minimale vlieghoogten geen overtredingen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol geconstateerd. Zie hetgeen daarover is gemeld bij de beantwoording van vraag 4.

Vraag 29:

Zal het college bij de ILT, indien blijkt dat de ILT slechts gedooft, navragen waarom de ILT niet c.q. niet altijd handhavend optreedt en een bestuurlijke boete oplegt, van wie of welke instantie zij daartoe opdracht krijgt en wat de ILT, in haar rol van toezichthouder en handhaver, daar zelf van vindt?

Antwoord 29:

Zolang geen sprake is van overtreding van regels, speelt er geen problematiek rondom gedogen. Blijkens informatie van het ministerie wordt door ILT bij overtredingen van dit type niet gedooft. ILT zal optreden wanneer zij een overtreding vaststelt die aan een normadressaat kan worden toegerekend.

Vraag 30:

Zal het college, in het belang van de gezondheid en het welzijn van de inwoners van Teylingen, een formeel verzoek bij de ILT indienen om daadwerkelijk tot handhaving over te gaan c.q. een zogenaamd handhavingsverzoek indienen tegen afwijkingen c.q. overtredingen van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte door vliegtuigen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 30:

Zie het daaromtrent geregelde in de Algemene wet bestuursrecht. Het in deze bevoegde orgaan is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Elke belanghebbende die meent dat regels zijn overtreden, kan dat bij deze dienst rechtstreeks melden en de dienst verzoeken om de van toepassing zijnde regels te handhaven. De dienst zal vervolgens moeten onderzoeken of inderdaad sprake is van overtreding van regelgeving. Indien dat het geval blijkt te zijn, zal ILT een handhavingstraject tegen de overtreder starten. Op de website van deze dienst is daartoe een meldpunt ingericht.

Deze regeling biedt ons inziens afdoende rechtsbescherming aan belanghebbenden. Gelet op onze positie als gemeente, focussen wij onze inzet op het maximaal benutten van het overleg binnen de bestuurlijke kolom.



Vraag 31:

Indien de ILT wél handhavend optreedt (en niet slechts (deels) gedooft) wil het college dan navragen welke verklaring de ILT er voor heeft dat, ondanks de handhaving in combinatie met de sancties en opgelegde en geïnde bestuurlijke boetes, er juist een sterke toename is van het afwijken/overtreden van de minimaal aan te houden aanvlieghoogte boven de genoemde Teylingse kernen?

Antwoord 31:

Zie de antwoorden op vraag 3 (geen overtredingen), vraag 4 (geen toename van aantal afwijkingen) en op vraag 29 (overtredingen van deze aard worden niet gedooft). Er bestaat geen aanleiding om bij de ILT om een verklaring te vragen.

Vraag 32:

Zal het college in het verlengde daarvan I&W hierop wijzen en vragen wat zij vindt van de handhaving met de sancties/bestuurlijke boetes, die beogen het aantal overtreden van de regels terug te dringen, maar juist het tegenovergestelde effect lijken te hebben en of dit volgens I&W noodzaakt tot het herzien van het systeem van meldingen en het daaraan gekoppelde handhavingsinstrumentarium, inclusief sancties/(hoogte van) boetes?

Antwoord 32:

Zie het antwoord op vraag 31. Er is wat betreft vlieghoogtes geen sprake van een tegenovergesteld effect van de handhavingssactiviteiten van ILT. Er bestaat geen aanleiding om het ministerie op iets van deze strekking te wijzen. Zie verder ons antwoord op vraag 13 wat betreft handhaving van luchtvaartregelgeving in zijn algemeenheid.

Vraag 33:

Indien blijkt dat er geen handhaving plaatsvindt en/of er geen sancties worden toegepast tegen elke afwijking/overtreding (buiten het maximaal toegestane percentage van 15), is daarmee volgens het college dan aangetoond dat I&W en haar toezichthouder, de ILT, die beiden geacht worden voor het algemeen belang op te komen en daarvoor uit belastinggelden worden betaald, totaal lak hebben aan de belangen van de omwonenden van Schiphol, waaronder de inwoners van Teylingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 33:

Wij kunnen uw gevolgtrekking niet onderschrijven, zie de antwoorden op vraag 3 (geen overtredingen), vraag 4 (geen toename van aantal afwijkingen) en op vraag 29 (overtredingen van deze aard worden niet gedooft).

Vraag 34:

Hoe schadelijk en fnuikend is deze gang van zaken in de ogen van het college, in het verlengde 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, voor het vertrouwen van de inwoners van Teylingen in onze democratische rechtsstaat? Wil het college daarop I&W met kracht van argumenten wijzen en ook haar grote bezorgdheid daarover uitspreken? Zo nee, waarom niet?



Antwoord 34:

Zie bijlage 1, de brief d.d. 30 december 2024 van Cluster ZuidWest gericht aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat inzake fair balance en moties gemeenteraden.

Vraag 35:

Kan het college bevestigen dat bij een geleidelijk dalende nadering (de zogenaamde CDO = Continuous Descent Operation) 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 ZZS, ultrafijn stof, en CO₂ te verminderen?

Antwoord 35:

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 36:

Klopt het dat deze CDO's voor nachtvluchten worden gebruikt c.q. verplicht zijn? Zo ja, wordt daaraan ook daadwerkelijk strak de hand gehouden, gelet op de geluidsoverlast die vliegtuigen ook na 23.00 uur in de praktijk vaak blijken te produceren voor omwonenden en ook voor de inwoners van Teylingen?

Antwoord 36:

In de nacht wordt gelijkmatig dalen inderdaad standaard toegepast. Er bestaat echter niet een daartoe in regelgeving vastgelegde verplichting. In het Luchthavenverkeersbesluit zijn luchtverkeerswegen rondom deze CDO's opgenomen die moeten worden gevolgd (art 3.1.2). Om geluidsoverlast tegen te gaan voert LVNL deze speciale nachtprocedures wanneer mogelijk langer uit dan verplicht, namelijk een halfuur eerder beginnen vanaf 22:30 uur en een half uur langer tot 6:30 uur.

Vraag 37:

Kan het college bij I&W navragen waarom deze CDO's niet tevens ingezet worden voor vluchten tussen 06.00 – 23.00 uur, mede met het oog op de in de Tweede Kamer 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"?

Antwoord 37:

Het ministerie heeft hierover gemeld dat de brede inzet van CDO's zoals verwoord in de motie Amhaouch een ambitie en inzet is in het programma Luchtruimherziening. Verder dat deze ambitie in samenspraak met de omgeving stapsgewijs zal 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 dit leertraject komt een Startnotitie die begin 2025 wordt gepubliceerd. Onderdeel daarvan is ook een bijbehorende participatieaanpak.



Vraag 38:

Indien de motie-Amhaouch nog niet wordt uitgevoerd, zal het college I&W een verklaring daarvoor vragen, temeer omdat dit mede kan bijdragen aan enige verlichting van de geluidsoverlast voor de inwoners van Teylingen en tevens het verminderen van de uitstoot van ZZS en ultrafijnstof? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 38:

De motie-Amhaouch krijgt uitvoering in het programma Luchtruimherziening, zie het antwoord op de vraag 37.

Vraag 39:

Kan het college bevestigen en/of bij I&W navragen dat de inzet van CDO's in de praktijk niet toegepast kan worden omdat daarvoor voldoende ruimte moet zijn in het luchtruim, dat het luchtruim daarvoor, zeker dat daarvan waarbij wordt aangevlogen op de preferente Kaagbaan, nu veel "te vol" is en deze wijze van nadering derhalve (vooralsnog) illusoir?

Antwoord 39:

Het ministerie heeft hierover gemeld dat dit kabinet groot belang hecht aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit rondom luchthavens. Het structureel vliegen van CDO's wordt gezien als een belangrijk middel om geluidhinder van naderend verkeer te verlagen. Stapsgewijs wordt toegewerkt naar CDO's in alle perioden van de dag en dus ook op de preferente Kaagbaan. Zoals het antwoord op vraag 37 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 opdoen 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.

Vraag 40:

De president-directeur van de KLM, Marjan Rintel, heeft ook eerder publiekelijk een pleidooi gehouden voor deze CDO's, in het verlengde van de door de Tweede Kamer unaniem aangenomen motie-Amaouch. Zal het college, in lijn daarmee, bij I&W aandringen op het op zeer korte termijn daadwerkelijk implementeren van deze zogenaamde CDO's, ook tussen 06.00 – 23.00 uur, en dat daarvoor de noodzakelijk stappen door I&W snel worden gezet? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 40:

Zie het antwoord op vraag 39. Na jaren van aandringen worden nu eerste stappen gezet. In BRS-verband zullen wij de voortgang van het traject volgen en waken dat het geen vertraging oploopt. Zo nodig zal het ministerie daarop worden aangesproken.

Vraag 41:

Zal het college in al de acties die zij op dit punt onderneemt richting I&W, in de geest van de door de gemeenteraad op 26 september jl. aangenomen motie, bondgenoten zoeken in de regio, waaronder in ieder geval de gemeentebesturen van onder andere Leiden en Oegstgeest, maar ook Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, zodat een gezamenlijke vuist gemaakt kan worden tegen het afwijken c.q. overtreden van de regels

voor de minimaal aan te houden aanvlieghoogte door vliegtuigen op Schiphol? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 41:

Omdat de problematiek en daarmee de belangen van gemeenten in de regio niet wezenlijk anders zijn, wordt wat betreft de Schipholportefeuille sinds jaar en dag intensief samengewerkt. Dit vanuit het besef dat wij als individuele gemeente in het palet van alle partijen die bij het Schipholdossier betrokken zijn, slechts één van velen zijn. Gemeenten zoals de onze moeten het hebben van de kracht van gezamenlijkheid. Daartoe is een speciaal overlegplatform in het leven geroepen dat uiteindelijk 53 gemeenten en 4 provincies vertegenwoordigt. Binnen dit overlegplatform zijn de gemeenten gebundeld in clusters die ofwel in het binnengebied, ofwel in het buitengebied in de invloedssfeer van een bepaalde baan liggen en daarmee eenzelfde problematiek kennen. Onze gemeente ligt in cluster ZuidWest en omvat naast onszelf de gemeenten Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk en Oegstgeest. Verder neemt de provincie Zuid-Holland aan de overleggen binnen dit cluster deel.

Ambtelijk laten wij ons hierbij ondersteunen door de Omgevingsdienst West-Holland en wat betreft de gezondheidsaspecten worden wij ondersteund door HECHT (GGD Hollands Midden).

Ons lijkt dit afdoende invulling van hetgeen waartoe de motie oproept.

Vraag 42:

Wil het college de gemeenteraad actief en periodiek informeren over de (tussen)resultaten van de acties en de contacten die zij, met de besturen van genoemde omliggende gemeenten en het dagelijks bestuur van de provincie, naar de VLNL, ILT en (de minister van) I&W onderneemt?

Antwoord 42:

Ja zoals het college tot nu toe ook heeft gedaan.

Vraag 43:

Wil het college deze vragen één-op-één én ook volledig beantwoorden?

Antwoord 43:

Ja

Datum afhandeling raadsvergadering:

Bijlagen:





SCHRIFTELIJKE VRAAG

In artikel 37 van het Reglement van Orde is aangegeven welke procedure van toepassing is op schriftelijke vragen en mondelinge vragen.

Schriftelijke vragen

In het kort zijn er de volgende eisen aan het indienen van schriftelijke vragen ingevolge artikel 37 RvO te verbinden:

- schriftelijke vragen worden ingediend bij de voorzitter, via de griffier. De griffier draagt er zorg voor dat de vragen zo spoedig mogelijk ter kennis van de overige leden van de raad en het college worden gebracht.
- Beantwoording van schriftelijke vragen door het college vindt zo spoedig mogelijk plaats, in ieder geval binnen dertig dagen nadat de vragen zijn binnengekomen.
- Bij de vragen wordt aangegeven of schriftelijke dan wel mondelinge beantwoording wordt verlangd.
- Mondelinge beantwoording vindt plaats in de eerstvolgende raadsvergadering.
- Indien beantwoording binnen de gestelde termijn niet mogelijk is stelt het verantwoordelijk lid van het college de vragensteller hiervan gemotiveerd in kennis, met daarbij aangegeven de beantwoordingstermijn.
- De antwoorden worden door het verantwoordelijk lid van het college aan de leden van de raad medegedeeld
- De vragen en antwoorden worden gelijktijdig met de ingekomen stukken aan de leden van de raad toegezonden.
- De vragensteller kan, bij mondelinge beantwoording in dezelfde raad en bij schriftelijke beantwoording in de eerstvolgende raad, nadere inlichtingen vragen omtrent het gegeven antwoord (na behandeling van de op de agenda voorkomende onderwerpen).
- In het presidium is afgesproken dat zolang er geen beantwoording op de schriftelijke vraag is ontvangen of gegeven er geen inhoudelijk discussie kan plaatsvinden omtrent de schriftelijke vraag.

In de toelichting van het RvO is het volgende aangegeven:

Het vragenrecht geeft aan de leden van de raad het recht informatie te vragen over aangelegenheden die tot de bevoegdheid van het college of de burgemeester behoren. Het karakter van deze vragen is primair van informatieve strekking.

In de hier aangegeven procedure wordt de vragensteller in de gelegenheid gesteld nadere inlichtingen over het antwoord te vragen aan degene die het antwoord heeft gegeven. Indien de vragensteller van mening is, dat de beantwoording van de vragen tot een besluit van de raad moet leiden, kan hij het recht van initiatief of het interpellatierecht benutten om het onderwerp of het voorstel op de agenda van de raad te krijgen.