

2024Z14825

Vragen van het lid **Kostić** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *krimp van luchtvaart en bescherming van burgers, gezondheid, natuur en klimaat* (ingezonden 2 oktober 2024).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Hoe PVV'er Barry Madlener in zijn eerste weken als Minister van Infrastructuur de voorgenomen krimp van Schiphol terug liet draaien»?¹

Vraag 2

Heeft u uw ambtenaren onder druk gezet of laten zetten om de aannames en cijfers van de luchtvaartsector over te nemen en klopt het dat voor tegenspraak geen echte ruimte was? Zo nee, waarom zouden ambtenaren dit dan tegen de krant vertellen volgens u?

Vraag 3

Wat vindt u ervan dat ambtenaren door uw handelen het gevoel hebben dat hun ambtelijke integriteit in het geding is? Wat gaat u doen om dat te herstellen?

Vraag 4

Op basis van welke onafhankelijke experts en informatie heeft u besloten dat uw ambtenaren nieuwe berekeningen moesten maken over het maximaal aantal vliegbewegingen op Schiphol?

Vraag 5

Bent u bereid die informatie, alsmede de berekeningen en de exacte gebruikte gegevens, met de Kamer te delen?

¹ NRC Handelsblad, 27 september 2024 (www.nrc.nl/nieuws/2024/09/27/hoepvver-barry-madlener-in-zijn-eerste-weken-als-minister-van-infrastructuur-de-voorgenomen-krimp-van-schiphol-terug-liet-draaien-a4867460)

Vraag 6

Heeft u bij uw berekeningen rekening gehouden met de Alders-paradox?² Indien ja, hoe? Indien nee, bent u zich er dan van bewust dat de geluidsoverlast niet of nauwelijks zal afnemen?

Vraag 7

Bent u bekend met de GaWC-analyse waarover de toenmalige Minister op 24 juni 2022 de Tweede Kamer heeft geïnformeerd en waaruit gebleken is dat grofweg 400.000–440.000 vliegtuigbewegingen voldoende zijn om Nederland toereikend met de rest de wereld te verbinden door bestemmingen te schrappen die voor de Nederlandse economie nauwelijks tot niet van betekenis zijn?³ Indien ja, gaat u dit volgen? Indien niet, waarom niet?

Vraag 8

Welke partijen zijn allemaal betrokken geweest bij het opstellen van de nieuwe berekeningen en op welke momenten precies? Kunt u deze allemaal noemen?

Vraag 9

Kunt u aangeven waarom experts (bijv. de GGD op gebied van gezondheid, het Longfonds en de Hartstichting), vertegenwoordigers van omwonenden van Schiphol en andere belanghebbenden, zoals de gemeente Amsterdam en milieu en natuurorganisaties, niet betrokken zijn bij het maken van het besluit?

Vraag 10

Klopt het dat in aanloop naar het besluit om de eerder aangekondigde krimp van het maximaal aantal vluchten op Schiphol grotendeels terug te draaien, herhaaldelijk door u en uw ambtenaren overlegd is met de top van Schiphol en de luchtvaartsector, maar omwonenden, gezondheidsexperts en belanghebbenden, zoals de gemeente Amsterdam en natuur- en milieuorganisaties, daarbij niet werden betrokken? Zo ja, waarom is dat zo gegaan? Zo nee, met welke van deze partijen is dan wel gesproken, welke zijn hierbij betrokken en wanneer precies, voordat u uw besluit hebt genomen?

Vraag 11

Hoe vaak en op welke data precies zijn er gesprekken met vertegenwoordigers van Schiphol en de rest van de luchtvaartsector gevoerd in de aanloop naar uw besluit over de krimp en hoe vaak met omwonenden?

Vraag 12

Heeft u in uw afweging ook de mogelijke voordelen van een grotere krimp voor de vermindering van CO₂, stikstof, ultrafijnstof en andere schadelijke stoffen meegenomen? Zo ja, kunt u de berekeningen daarover met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 13

Kunt u met de Kamer delen of en, zo ja, hoe precies u in uw recente berekeningen rekening houdt met de volledige omvang van milieueffecten, klimaat, gezondheid én de specifieke behoefte van de Nederlanders aan vluchten?

Vraag 14

Kunt u de berekeningen delen die laten zien hoe uw beleid de volledige omvang meeneemt van milieueffecten, klimaat- en gezondheidsimpact, én de specifieke behoefte van de Nederlanders aan vluchten, inclusief de gebruikte cijfers, aannames, informatie en bronnen?

² Deze houdt in dat naarmate vliegtuigen stiller worden de overlast toeneemt. Dit komt doordat het effect dat stillere vliegtuigen hebben op de leefbaarheid niet of slechts beperkt waarneembaar is, terwijl stillere vliegtuigen volgens de Lden-systematiek wel hogere volumes toelaten.

³ Kamerstuk 29 665, nr. 432

Vraag 15

Erkent u dat een vlucht ons als samenleving weinig tot niets oplevert als er vooral overstappende passagiers op zitten die helemaal niet in Nederland hoeven te zijn en als de totale kosten voor de samenleving (milieu, klimaat, gezondheid) worden meegewogen? Zo nee, op welk recent wetenschappelijk onderzoek baseert u zich?⁴

Vraag 16

Kunt u schetsen welke belangen, cijfers en informatie precies zijn afgewogen en op welke wijze aan ieder belang een bepaald gewicht is gegeven om tot het uiteindelijke besluit te komen?

Vraag 17

Bent u het eens met de uitspraak van de rechter van 20 maart 2024 dat de Staat jarenlang het belang van omwonenden van Schiphol ondergeschikt heeft gemaakt aan de belangen van de luchthaven en dat er dus sprake was van onevenwichtige belangenafweging?⁵ Zo nee, waar baseert u zich precies op?

Vraag 18

Kunt u precies uitleggen hoe uw besluit leidt tot het herstellen van een evenwichtige belangenafweging, waarbij een einde wordt gemaakt aan de situatie dat het belang van omwonenden van Schiphol ondergeschikt wordt gemaakt aan de belangen van de luchtvaartsector?

Vraag 19

Klopt het dat u uw ambtenaren heeft opgedragen (in welke vorm dan ook) om met de luchtvaartsector om tafel te gaan zitten en hun informatie te verwerken in nieuwe modelberekeningen?

Vraag 20

Hoe past uw aandringen om de luchtvaartsector meer een stem te geven in de modelberekeningen en luchtvaartbeleid, bij de uitspraak van de rechter dat er al een onevenwichtige situatie was waarbij de belangen van omwonenden ondergeschikt waren gemaakt aan de belangen van de luchtvaartsector?

Vraag 21

Heeft u belangenvertegenwoordigers van omwonenden inhoudelijk gesproken, voordat uw besluit over Schiphol viel? Zo ja, met wie en wanneer precies? Zo nee, waarom niet en hoe rijmt dat met de genoemde uitspraak van de rechter?

Vraag 22

Bent u het eens met de uitspraak van de rechter van 20 maart 2024 dat de Staat handelt in strijd met het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens door omwonenden van Schiphol (ook die buiten de huidige gemodelleerde geluidsgrenzen wonen) geen adequate rechtsbescherming te bieden en hun belangen stelselmatig ondergeschikt te maken aan die van de luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

Vraag 23

Hoe gaat u de opdracht van de rechter om binnen 12 maanden na de uitspraak van 20 maart 2024 te zorgen voor praktische en effectieve rechtsbescherming voor alle omwonenden (ook die buiten de huidige geluidscontouren) uitvoeren?

⁴ Website Natuur & Milieu, maart 2024 (natuurenmilieu.nl/app/uploads/Network-Quality-and-Environment-Framework-Natuur-Milieu-april-2024.pdf)

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

Vraag 24

Kunt u de aanwijzing van uw ministerie intrekken om niet te handhaven na de constatering van de ILT dat er een overschrijding van 19% is bij handhavingpunt 25 (Uithoorn)? Zo nee, waarom niet?⁶

Vraag 25

Hoe gaat u de opdracht van de rechter uitvoeren om binnen 12 maanden na de uitspraak van 20 maart 2024 het gebrek aan een eerlijke balans tussen de belangen van omwonenden en economische belangen van de luchtvaartsector te corrigeren, waarmee de rechter duidelijk maakte dat omwonenden niet langer de sluitpost mogen zijn?

Vraag 26

Kunt u met grote zekerheid stellen dat de rechter u niet opnieuw op de vingers tikt wegens het onvoldoende beschermen van burgers tegen de schadelijke gevolgen van de luchtvaart? Zo ja, waar baseert u zich op?

Vraag 27

Heeft u voor uw besluit overleg gehad met en advies gevraagd aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Staatssecretaris Rechtsbescherming, die gaan over zaken die aan dit dossier raken, zoals het bestuursrecht, toegang tot het recht, bescherming van grondrechten en goed bestuur? Zo nee, waarom niet?

Vraag 28

Klopt het dat u tijdens een lunchpauze een bandbreedte van 475.000 tot 485.000 vliegbewegingen per jaar heeft bedacht? Zo nee, hoe ging het dan wel?

Vraag 29

Heeft u tijdens een lunchpauze als Minister minstens één keer contact gehad met een van de tientallen bewonersverenigingen die Nederland heeft, voordat u dat besluit had genomen?

Vraag 30

Op basis van welke wetenschappelijke feiten zijn er 10.000 vluchtbewegingen extra toegevoegd?

Vraag 31

Op welke manier vindt u het rechtvaardig en in lijn met de geest van het vonnis van de rechter om op deze manier meer ruimte te bieden voor Schiphol, terwijl uw voorganger, de vorige CEO van Schiphol en omwonenden pleiten voor een grotere krimp?

Vraag 32

Erkent u dat u de belangen van Schiphol hier zwaarder heeft laten wegen dan de belangen van omwonenden, natuur, milieu en klimaat?

Vraag 33

Uit welke daden en maatregelen van uw beleid blijkt precies dat u alle mogelijke snelheid inzet om de geluidsbelasting met 20% terug te dringen, zoals het regeerprogramma van de coalitie u opdraagt?

Vraag 34

Bent u het ermee eens dat het feit dat u 2025 en 2026 afwacht, om pas in 2027 te bepalen welke verdere stappen moeten worden gezet voor het halen van de volledige 20% reductie van geluidsbelasting, niet rijmt met de beloftes van het eerdere kabinet en ook niet rijmt met de tekst van het huidige regeerprogramma, waarin staat dat de 20% reductie «zo snel mogelijk» wordt gehaald? Zo nee, waarom niet?

⁶ Website ILT, 10 juli 2024 (www.ilent.nl/actueel/nieuws/2024/07/10/onvoldoende-lokale-bescherming-tegen-geluidshinder-voor-omwonenden-schiphol)

Vraag 35

Kan het doel om de geluidsbelasting met 20% terug te brengen sneller dan u nu doet? Zo ja, waarom doet u het dan niet, zoals afgesproken in het regeerakkoord en beloofd aan burgers? Zo nee, op welke onafhankelijke experts en onderzoeken baseert u zich?

Vraag 36

Waarom houdt u zich niet aan de afspraak uit het regeerakkoord en aan de belofte van het vorige kabinet aan de burgers om de geluidsbelasting en het aantal ernstig gehinderden «zo snel mogelijk» met 20% terug te dringen?

Vraag 37

Kunt u berekenen en met de Kamer delen hoe hoog het aantal vliegtuigbewegingen per jaar zou mogen zijn als meteen wordt vastgehouden aan de beloofde 20% reductie?

Vraag 38

Staat u achter het nakomen van de klimaatafspraken, zoals ook door de coalitie afgesproken in de basislijn en in het hoofdlijnenakkoord?

Vraag 39

Bent u ermee bekend dat de wetenschappelijke consensus aangeeft dat we de klimaatdoelen niet halen – ook niet met maximale inzet van technologie en andere brandstoffen – als de luchtvaart niet flink krimpt?

Vraag 40

Kunt u met de Kamer delen op basis van welke onafhankelijke berekeningen en onafhankelijke experts uw luchtvaartbeleid ervoor zal zorgen dat we ons aan klimaatafspraken houden, zoals ook vastgesteld door de coalitie in de basislijn en in het regeerprogramma? Hoe groot is de kans dat deze berekeningen uitkomen?

Vraag 41

Bent u bereid om vanuit uw portefeuille luchtvaart eerlijk bij te laten dragen aan het halen van de klimaatdoelen? Zo nee, waarom houdt u zich niet aan de afspraken in de basislijn en in het hoofdlijnenakkoord, waarin staat dat internationale afspraken, zoals klimaatafspraken moeten worden nagekomen?

Vraag 42

Bent u bekend met de vernietigende conclusies van de staatsagent over de betrouwbaarheid van KLM, waarin hij o.a. stelt dat het bedrijf verbloemt, verdraait en misleidt?

Vraag 43

Op basis waarvan vertrouwt u de cijfers en beloftes van KLM nu wel?

Vraag 44

Gelet op het feit dat de berekende aantallen vliegbewegingen allemaal gebaseerd zijn op een gemiddelde geluidsbelasting, en bewoners en wetenschappers allemaal aangeven dat je niet wakker wordt van een papieren gemiddelde, maar van een daadwerkelijk vliegtuig dat passeert: beseft u dat door zoveel (nacht)vluchten te blijven bestaan, er in de praktijk geen enkele afname van hinder zal optreden?

Vraag 45

Hoe reageert u op het perspectief van omwonenden en wetenschappers dat stillere vliegtuigen in praktijk weinig tegen hinder helpen, omdat ook een iets stiller vliegtuig de rust verstoort en met stillere vliegtuigen maatschappijen vaker gaan vliegen, wat juist de geluidshinder vergroot?

Vraag 46

Bent u het ermee eens dat het resultaat van beleid moet zijn dat er merkbaar veel minder overlast is voor omwonenden én dat er tegelijkertijd veel minder negatieve impact op de gezondheid van burgers, het milieu en het klimaat moet zijn?

Vraag 47

Bent u bekend met de gezondheidsschade die optreedt door slaapverstoring, en bent u ermee bekend dat die door Schiphol bij minstens 152.000 mensen optreedt? Wat vindt u hiervan en gaat u dit aantal meetbaar flink naar beneden brengen?

Vraag 48

Bent u bekend met het dringende advies van de Vlaamse gezondheidsraad om per direct te stoppen met nachtvluchten op Brussel /Zaventem Airport vanwege de serieuze gezondheidsschade van honderdduizenden omwonenden?⁷

Vraag 49

Wat vindt u van het advies en welke lessen zijn er te trekken voor Nederland?

Vraag 50

Weet u welke gezondheidsschade Schiphol oplevert aan de omwonenden? Kunt u daarbij een concrete inschatting maken uitgesplitst naar overlast en stress door continue herrie overdag, de schade door verstoringen in de nacht en de schade van de kankerverwekkende stoffen, zoals benzeen, zwavel, formaldehyde en ultrafijnstof?

Vraag 51

Wanneer is het laatste nationale gezondheidsonderzoek geweest naar de totale gezondheidsschade van de luchtvaart?

Vraag 52

Kunt u het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport opdracht geven zo spoedig mogelijk een nieuwe nationale studie te doen via de Gezondheidsraad naar de verschillende gezondheidseffecten van de luchtvaart in Nederland? Zo nee, waarom niet?

Vraag 53

Aangezien u erkent dat de nieuwe berekeningen waarop u uw beleid baseert instabiel zijn, kunt u ervoor zorgen dat de Kamer wel de juiste berekeningen krijgt voor het aankomende commissiedebat Luchtvaart?

Vraag 54

Bent u bereid om deze schriftelijke vragen met spoed te beantwoorden voor het aankomende commissiedebat Luchtvaart?

⁷ Website Het Nieuwsblad, «Nachtvluchten zijn inbreuk op onze gezondheid: geluidshinder bezorgt ons hartklachten, obesitas en zelfs een leerachterstand», 7 mei 2024 (https://m.nieuwsblad.be/cnt/dmf20240507_93179784?utm_source=google)