

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

2937

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Onderzoek naar groei vliegveld Rotterdam rammelt»* (ingezonden 11 juli 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 augustus 2018).

Vraag 1

Kent u het bericht «Onderzoek naar groei vliegveld Rotterdam rammelt» en het rapport «Second Opinion maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport»?^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor Rotterdam The Hague Airport de kosten en nadelen voor de omgeving te laag zijn ingeschat? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 2

De luchthaven Rotterdam The Hague Airport heeft op 15 maart 2016 haar groeiplannen openbaar gemaakt. Ter onderbouwing daarvan zijn door de luchthaven een Milieueffectrapport (MER) en economische onderbouwing (waaronder een MKBA) opgesteld. Ik heb uw Kamer daar eerder over geïnformeerd (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2019 en nr. 3546). Daarbij is aangegeven dat het van cruciaal belang is dat de onderbouwing van de groeiplannen van de luchthaven goed is en dat er bestuurlijk draagvlak in de regio is ter ondersteuning van deze plannen. Mijn ministerie heeft ten behoeve van dit traject gevraagd om een toetsing van het MER (door de Commissie voor de m.e.r.) en een toetsing van de economische onderbouwing (door een extern bureau). Beide toetsingen zijn in juni 2016 afgerond en aan de regio en de Commissie Regionaal Overleg Rotterdam aangeboden met het verzoek deze te betrekken bij het draagvlaktraject.

¹ EenVandaag, 9 juli 2018 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/onderzoek-naar-groei-vliegveld-rotterdam-rammelt/>)

² Website Netherlands Economic Observatory, 10 juli 2018 (<https://www.neo-observatory.nl/second-opinion-mkba-rotterdam-the-hague-airport/>)

Destijds is in opdracht van bewoners ook een onderzoek uitgevoerd naar de economische onderbouwing. Ook dit onderzoek is meegenomen in het draagvlaktraject. Inmiddels is het draagvlaktraject afgerond en heeft de regio mij een advies aangeboden. Daarover heb ik ook gesproken met de regio. Ik heb uw Kamer daarover recent geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 488). Ik wacht nu de aanvraag voor een luchthavenbesluit van de luchthaven af. Die aanvraag zal vergezeld gaan van een definitief MER en een definitieve economische onderbouwing (en MKBA). Op dat moment zal ik inhoudelijk een afweging maken op basis van alle informatie die er ligt en vervolgens een ontwerp luchthavenbesluit opstellen dat in voorhang aan uw Kamer wordt aangeboden. Ik wil daar nu niet op vooruit lopen. Wel is het zo dat de luchthaven mij desgevraagd heeft meegedeeld dat zij de MKBA uit 2016 zal actualiseren en dat zij daarbij zal ingaan op de contra-expertise in opdracht van de Vereniging Bewoners Tegen Vliegoverlast Rotterdam (BTV) evenals op andere reeds uitgevoerde toetsingen. Ook in de toetsing van de economische onderbouwing die ik ten behoeve van vaststelling van het luchthavenbesluit zal doen, zal ik de reeds uitgevoerde toetsingen en contra-expertises betrekken.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport de klimaatschade door CO₂-uitstoot te laag is ingeschaald? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 3

De MKBA is uitgevoerd in 2015. Sindsdien is er een nieuwe richtlijn voor het waarderen van klimaatschade door CO₂ opgesteld (CPB en PBL 2016: WLO-klimaatscenario's en de waardering van CO₂-uitstoot in MKBA's). Deze waarden liggen op lange termijn hoger in vergelijking met wat gehanteerd is in de MKBA uit 2015. Ik heb de directie van RTHA verzocht om de aangekondigde actualisatie van de MKBA uit voeren op basis van de geldende richtlijnen, zo ook voor CO₂-waardering.

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport voor de effecten van luchtverontreiniging de aanbevolen³ bandbreedte voor de onzekerheid op de gebruikte milieuprijzen (een factor 2) niet is berekend en gegeven? Erkent u dat dit een verstoring effect heeft op het uiteindelijke beeld?

Antwoord 4

De MKBA is uitgevoerd in 2015. Sindsdien is er een Werkwijzer MKBA (2017) op het gebied van milieu verschenen. RTHA zal de actualisatie van de MKBA doen op basis van de geldende richtlijnen inclusief onderscheid naar -waar voorgeschreven- onder- en bovenwaarden.

Vraag 5

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport geen gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd op onder andere de groeipaden van de economie, externe effecten geluidshinder, CO₂ en luchtkwaliteit, terwijl dat wel aangegeven is in de toen geldende leidraad?⁴ Erkent u dat dit een verstoring effect heeft op het uiteindelijke beeld?

Antwoord 5

Ter bevordering van de consistentie en kwaliteit van MKBA's hecht ik veel belang aan het volgen van de Algemene MKBA Leidraad. Een van de onderwerpen daarin is het hanteren van meerdere scenario's van economische groei. Ik heb de luchthaven verzocht de actualisatie van de MKBA te doen op basis van de geldende richtlijnen (CPB en PBL, 2013) en daarvan afgeleide werkwijzers (RWS, Werkwijzer MKBA bij MIRT, 2018; CE Werkwijzer

³ Schroten, A., (CE Delft), H.P. (Huib) van Essen (CE Delft), S.J. (Sanne) Aarnink (CE Delft), E. (Erik) Verhoef (VU), J. (Jasper) Knoockaert (VU) (2014), Externe en infrastructuurkosten van verkeer. Een overzicht voor Nederland in 2010. Amsterdam/Delft: VU/CE Delft

⁴ Website Netherlands Economic Observatory, 10 juli 2018 (<https://www.neo-observatory.nl/second-opinion-mkba-rotterdam-the-hague-airport/>)

MKBA op het gebied van milieu, 2017) inclusief onderscheid naar verschillende WLO groeiscenario's en -waar voorgeschreven- onder- en bovenwaarden. Daar waar wordt afgeweken van deze leidraden zal een onderbouwing gegeven moeten worden.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat wanneer deze gevoeligheidsanalyse wel zou zijn uitgevoerd er o.a. een bandbreedte zou ontstaan van -12 tot -46,4 miljoen euro gezondheidsschade? Zo nee, hoe zit het dan? Erkent u dat de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport hierdoor een te gunstig beeld schetst van de gezondheidsschade? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Het gebruik van meerdere scenario's en onder- en bovenwaarden van waarden zal zeker leiden tot een bandbreedte. Voor een beeld van de omvang van de bandbreedte verwijs ik naar de te actualiseren MKBA. Ik wil daar niet op vooruit lopen.

Vraag 7

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport de kosten voor gezondheidsschade door vliegtuiglawaai enkel voor geluidhinder werden doorberekend, terwijl andere gezondheidsschade zoals de kosten van ziekteverzuim, uitkeringen, verlies van (werkzame) levensjaren en voorzieningengebruik (Wmo) niet zijn meegerekend?⁵ Zo nee, hoe zit het dan? Erkent u dat dit een incompleet beeld geeft van de gezondheidsschade? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Het waarden van gezondheid is complex. De hierboven genoemde posten separaat waarden kan leiden tot dubbeltellingen. Ik heb de luchthaven verzocht de actualisatie van de MKBA te doen op basis van de geldende richtlijnen uit de werkwijzer MKBA bij milieu (CE Delft, 2017).

Vraag 8, 9, 10, 11

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport de opbrengsten zijn overschat? Zo nee, hoe zit het dan?

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport de werkgelegenheidseffecten worden overdreven? Zo nee, hoe zit het dan?

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport de ingeschatte tijd voor passagiersafhandeling te gunstig is ingeschat? Zo nee, hoe zit het dan?

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport het woningwaardeverlies door geluidshinder wordt onderschat? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 8, 9, 10, 11

Zie mijn antwoord op vraag 2.

Vraag 12

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport alleen gerekend is met een scenario van een goed draaiende economie? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 12

Zowel in het MER als in de MKBA is uitgegaan van continuering van de huidige situatie (de referentiesituatie) en van situaties van lage, gemiddelde en bovengemiddelde groei van de luchtvaart. De vraag naar luchtvaart zoals uitgewerkt in de diverse groeiscenario's hangt sterk samen met de economische situatie.

⁵ Website GGD Rotterdam Rijnmond, GGD advies over mogelijke uitbreiding Rotterdam The Hague Airport, 22 februari 2017 (https://www.ggdrotterdamrijnmond.nl/gezond-leven-wonen/vliegverkeer/2017-005_GGD_advies_over_mogelijke_uitbreiding_RTHA.PDF)

Vraag 13

Onderschrijft u de stelling van de economen Walter Manshanden en Leo Bus dat het principiële verkeerd is dat de exploitant van de luchthaven opdrachtgever is voor de MKBA in plaats van de overheid? Zo nee, waarom niet?⁶

Antwoord 13

Ik zie daarin geen bezwaar. De luchthavens zijn de initiatiefnemers van een bepaalde voorgenomen activiteit en zij moeten dit dan ook onderbouwen en de effecten inzichtelijk maken. Ik beoordeel dat intern en laat de onderbouwing vervolgens extern toetsen. Voorts geldt dat regionale overheden en anderen in een traject op weg naar een luchthavenbesluit dergelijke analyses kritisch lezen en indien nodig op tekortkomingen wijzen.

Vraag 14

Wat is voor u de waarde van de uitkomst van een MKBA als deze in opdracht van de initiatiefnemers van een voorgenomen ontwikkeling is uitgevoerd?

Antwoord 14

Zie mijn antwoord op vraag 13.

Vraag 15

Onderschrijft u de stelling dat de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport onvoldoende basis biedt om een besluit te nemen over de groei van het vliegveld en moet worden herzien? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is hierop uw inzet?

Antwoord 15

Zie mijn antwoord op vraag 2. Verder verwijst ik u naar mijn brief van juni 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 488).

Vraag 16

Bent u bereid een nieuwe MKBA uit te laten voeren naar de ontwikkeling van Rotterdam The Hague Airport? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid om de maatschappelijke kosten en baten als gevolg van afwijkingen in vliegroutes hierin nadrukkelijk mee te nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

Nee. Het opstellen van een economische onderbouwing (en als onderdeel daarvan bij voorkeur een MKBA) is de verantwoordelijkheid van de luchthaven, als onderdeel van de procedure om te komen tot een luchthavenbesluit. Ik laat nadat een economische onderbouwing is aangeboden een externe toetsing uitvoeren. In het geval van RTHA heeft de luchthaven aangegeven de MKBA te actualiseren.

Daarin zal in generieke zin worden ingegaan op afwijkingen van de routes, omdat bij de bepaling van de geluideffecten (in MER en MKBA) wordt gekeken hoe er in de praktijk wordt gevlogen.

Vraag 17

Wat is uw inzet om het vertrouwen van de omwonenden van Rotterdam The Hague Airport te herstellen?

Antwoord 17

Voor zover het vertrouwen van omwonenden van RTHA mocht zijn afgenomen, wil ik er graag op wijzen dat regionaal draagvlak voor mij uitgangspunt blijft. Ik ga ervan uit dat de regionale bestuurders verenigd in de BRR ook de belangen van omwonenden betrekken bij hun standpuntbepaling.

Met betrekking tot de fouten die zijn gemaakt in de invoergegevens van de geluidberekeningen voor het MER het volgende. Het gaat hierbij om de veronderstelde stuwkracht van specifieke vliegtuigtypen en om de veronderstelde hoogte waarop wordt gevlogen.

Ik heb organisaties van omwonenden, waaronder de Vereniging Bewoners Tegen Vliegoverlast (BTV), reeds meegedeeld dat de Commissie Regionaal

⁶ Website Netherlands Economic Observatory, 10 juli 2018 (<https://www.neo-observatory.nl/second-opinion-mkba-rotterdam-the-hague-airport/>)

Overleg RTHA, waarin ook de omwonenden zijn vertegenwoordigd, wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de actualisatie. Pas daarna kan de directie van RTHA een aanvraag voor vaststelling van een luchthavenbesluit indienen. De CRO zal ook worden geïnformeerd over de validatie van de actualisatie van de invoergegevens door een extern bureau.