

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

2938

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Onderzoek naar groei vliegveld Rotterdam rammelt»* (ingezonden 16 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»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deugt de werkwijze van het bureau dat destijds de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) heeft verricht, gezien het feit dat volgens de geciteerde onderzoekers de opbrengsten worden overschat en de maatschappelijke kosten worden onderschat en zij spreken van «aantoonbare vooringenomenheid»? Moet de werkwijze niet transparanter? Kunnen de berekeningen, bronnen en methodes gepubliceerd worden? Kan de luchthaven verzocht worden om een second opinion van de MKBA te laten doen?

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). 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.

Ik wacht een aanvraag voor een luchthavenbesluit van de luchthaven af en zal op dat moment inhoudelijk een afweging maken op basis van alle informatie die er ligt. Die aanvraag zal vergezeld gaan van een definitief MER

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

en een definitieve economische onderbouwing (en MKBA). Een ontwerp luchthavenbesluit wordt uw Kamer in voorhang aangeboden. De directie van de luchthaven RTHA heeft mij desgevraagd 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. De directie van RTHA zal ook de gebruikte berekeningen, bronnen en methodes openbaar maken. 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

Moet er, gezien het feit dat de kosten voor de omgeving volgens de geciteerde onderzoekers veel hoger zijn dan wat de MKBA berekende, o.a. omdat de kosten van de klimaatschade te laag zijn ingeschaald, geen standaard komen voor de berekening van de klimaatschade van de luchtvaart?

Antwoord 3

Voor wat betreft het waarderen van effecten op het milieu geldt sinds 2017 een aanvullende nieuwe standaard, die uitwerkt hoe effecten op het milieu in een MKBA berekend dienen te worden. Dit is de werkwijzer MKBA (CE Delft, 2017). Ik heb de luchthaven verzocht de actualisatie van de MKBA te doen op basis van de geldende richtlijnen. Zie verder mijn antwoord op vraag 5.

Vraag 4, 5

Hoe verhoudt de kritiek van de geciteerde onderzoekers zich tot de recente berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) met betrekking tot de milieukosten door o.a. verkeer en luchtvaart? Hoe wordt nu gezondheidsschade door luchtvervuiling of lawaai meegenomen in MKBA-berekeningen? Hoe is dit meegenomen in de MKBA van Rotterdam The Hague Airport (RTHA)? Hoe is dit meegenomen bij Lelystad? Hoe wordt dit meegenomen bij Schiphol?

Antwoord 4, 5

Voor luchthavens geldt het volgende. Op grond van de genoemde leidraad maatschappelijke kosten en batenanalyses wordt aangenomen dat geluidsoverlast als gevolg van vliegverkeer is gekwantificeerd door te kijken naar de waardedaling voor woningen. Aangenomen is dat deze waardedaling onder andere ook het verminderd woongenot en het effect op gezondheid representeert. Het effect van emissies (stikstofdioxide, zwaveldioxide, fijnstof en vluchtige organische stoffen) op luchtkwaliteit is ook gewaardeerd. Omdat het effect vooral lokaal is, is alleen de uitstoot tijdens het starten en landen op de Nederlandse luchthavens meegenomen. De klimaateffecten zijn gewaardeerd op basis van de CO₂-uitstoot. Er is gekozen voor een benadering waarbij de helft van de CO₂-uitstoot van een vlucht van en naar Nederlandse luchthavens is toegerekend aan Nederland. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen Europese en intercontinentale vluchten vanwege de grootte van het vliegtuig en het aantal kilometers dat een vliegtuig aflegt.

Vraag 6

Hoe wordt in dergelijke onderzoeken het verlies aan gezondheid en levensverwachting van omwonenden gewaardeerd, ten opzichte van de toegenomen omzet en winst?

Antwoord 6

Hiertoe verwijs ik naar Hoofdstuk 5 en bijlage C.2 van de Werkwijzer MKBA bij Milieu, CE Delft (2017). Op 4 september 2017 is de werkwijzer u door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aangeboden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 28 663, nr. 70).²

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/09/04/bijlage-werkwijzer-mkba-s-op-het-gebied-van-milieu>

Vraag 7

Heeft het verlies aan woningwaarde, dat volgens de onderzoekers te laag is berekend, mogelijk juridische gevolgen? Hebben omwonenden een terechte claim tegen de luchthaven? Wie moet het waardeverlies compenseren?

Antwoord 7

Op grond van de Wet luchtvaart komt door het luchthavenbesluit veroorzaakte schade onder de in artikel 8.31, eerste lid, geformuleerde omstandigheden, voor rekening van het Rijk. Het gaat dan om schade die redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de benadeelde behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende op andere wijze is verzekerd. Belanghebbenden kunnen daarvoor een aanvraag indienen. Dan wordt beoordeeld in hoeverre aanspraak op schadevergoeding bestaat.

Vraag 8

Klopt het dat de groei van de luchthaven vooral ten goede komt aan de luchthaven zelf en dat er verder weinig baten voor de omgeving zijn? Kan dit worden gekwantificeerd? Geldt dit ook voor andere regionale luchthavens?

Antwoord 8

Dit zijn zaken die onderzocht worden in de te actualiseren MKBA. In algemene zin geldt voor alle regionale luchthavens dat een eventuele ontwikkeling altijd economische effecten (het bedrijfsbelang en economische effecten als werkgelegenheid, impact op vestigingsklimaat en reistijdeffecten) en milieueffecten (zoals geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit) genereert. Die zullen dan ook altijd bij de afwegingen worden betrokken.

Vraag 9

Moet de omgeving niet mee profiteren van de luchthaven om zo lusten en lasten eerlijk te verdelen? Hoe zouden de getroffen omwonenden kunnen delen in de winsten en andere baten? Heeft RTHA omgevingsfondsen, zoals deze voor windprojecten ook vaak bestaan?

Antwoord 9

Werkgelegenheid in de omliggende gemeenten is een van de eerste lusten van een luchthaven. RTHA heeft geen omgevingsfonds of iets vergelijkbaars. Wel is de luchthaven een innovatieprogramma gestart om samen met bedrijven, onderzoeks- en onderwijsinstellingen in haar regio de Kennis uit te wisselen, als living lab voor nieuwe ontwikkelingen te dienen.

Vraag 10

Deelt u de mening van de onderzoekers dat het «niet verantwoord» is om op basis van deze MKBA beslissingen over groei te nemen en dat deze eigenlijk over moet?

Antwoord 10

Zie mijn antwoord op vraag 2.