

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

### 3730

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Economie groeit niet door uitbreiding Schiphol, het kost alleen maar geld: nieuw onderzoek legt bom onder plannen»* (ingezonden 14 juli 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 augustus 2021).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Economie groeit niet door uitbreiding Schiphol, het kost alleen maar geld: nieuw onderzoek legt bom onder plannen»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2, 3, 4, 5

Wat is uw reactie op de uitkomst van de onderliggende maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die is uitgevoerd door CE Delft<sup>2</sup> dat een verdere groei van Schiphol tot miljarden aan maatschappelijke kosten zou kunnen leiden?

Onderschrijft u de conclusie van de onderzoeker dat de gevonden positieve en negatieve saldo's robuust zijn<sup>3</sup> en dat daarmee dus «groei van Schiphol slecht kan zijn voor de welvaart van Nederland»? Zo ja, wat is uw oordeel daarover? Zo nee, op welke manier zijn de saldo's niet robuust?

Deelt u de mening dat het scenario waarbij de krimp van de luchtvaart ook een positief resultaat heeft het meest realistische scenario is, aangezien u zelf altijd beweerd hebt dat groei van de internationale luchtvaart het meest voor de hand ligt? Zo niet, hoe verhoudt het alternatieve krimp scenario zich tot

<sup>1</sup> EenVandaag, 12 juli 2021, Economie groeit niet door uitbreiding Schiphol, het kost alleen maar geld: nieuw onderzoek legt bom onder plannen (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/economie-groeit-niet-door-uitbreiding-schiphol-het-kost-alleen-maar-geld-nieuw-onderzoek-legt-bom-onder-plannen/>).

<sup>2</sup> CE Delft, 12 juli 2021, Verdere groei Schiphol leidt tot welvaartsverlies in Nederland (<https://ce.nl/nieuwsbericht/verdere-groei-schiphol-leidt-tot-welvaartsverlies-in-nederland/>).

<sup>3</sup> CE Delft, MKBA groei- en krimp Schiphol Analyse van groei en krimp voor welvaart van Nederland en Schipholregio (juni 2021) 54.

het Parijs Akkoord en de groei-doelstelling van de International Civil Aviation Organization (ICAO)?

Kunt u aangeven waarom u niet inhoudelijk wilt reageren op de MKBA die is uitgevoerd door CE Delft?

Antwoord 2, 3, 4, 5

Bij maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA) zijn de gebruikte aannames en uitgangspunten vaak bepalend voor het eindresultaat. Omdat de richtlijnen voor MKBA's op het gebied van luchtvaart onvoldoende specifiek en duidelijk waren, heeft de Tweede Kamer gevraagd om meer eenduidige en specifieke richtlijnen. Op 9 juli is daarom een werkwijzer gepubliceerd met richtlijnen voor MKBA's over de luchtvaart. Deze werkwijzer is getoetst door de planbureaus CPB en PBL. Het advies aan opstellers van welvaartsanalyses en MKBA's die gaan over de ontwikkeling van de luchtvaart is om de aanbevelingen uit deze werkwijzer te volgen. Na lezing van het rapport van CE Delft kan vastgesteld worden dat de aannames en uitgangspunten in het rapport op onderdelen afwijken van de werkwijzer. Zo lijken bijvoorbeeld de klimaateffecten overschat en de reistijdeffecten onderschat vanwege andere uitgangspunten dan in de werkwijzer. Toen CE Delft de MKBA opstelde, was de werkwijzer nog niet gepubliceerd.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat de bevindingen uit de MKBA in grote lijnen in overeenkomst zijn met het rapport uit 2016 van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur genaamd Mainports Voorbij, dat al concludeerde dat Schiphol geen bovengemiddelde economische waarde toevoeging kende en het streven naar automatische volumegroei achterhaald is?

Antwoord 6

Nee. Het advies van de RLI uit 2016 is niet gebaseerd op een MKBA en is daarom niet als zodanig met de resultaten van het onderzoek van CE Delft te vergelijken. De essentie van het advies van de RLI was overigens dat het beleid ten aanzien van Schiphol meer onderdeel zou moeten zijn van een breder vestigingsklimaat en dat er vooral gezocht zou moeten worden naar een kritische massa (optimale omvang) van de hoeveelheid luchtvaart. In de Luchtvaartnota 2020–2050 en bij de uitwerking volgens de uitvoeringsagenda van deze nota is en wordt dit advies meegenomen.

Vraag 7

Kunt u bevestigen dat de noodzaak tot krimp van de luchtvaart niet alleen voortkomt uit de negatieve economische bijdrage van de huidige luchtvaartsector maar ook uit de noodzaak om de gezondheid van omwonenden te beschermen en om de klimaatcrisis te bestrijden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier gaat u uw beleid aanpassen om het huidige roekeloze beleid te veranderen?

Antwoord 7

Met de Luchtvaartnota 2020–2050 heeft het kabinet haar lange termijn visie op de ontwikkeling van de luchtvaart gepubliceerd. Kern van die visie is dat er gestuurd gaat worden op de ontwikkeling van de luchtvaart vanuit vier publieke belangen: veiligheid, verbondenheid, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving en duurzaamheid. De luchtvaartsector kan alleen groeiruimte verdienen als de negatieve effecten op de leefomgeving en het klimaat aantoonbaar worden verminderd. Verder is het kabinet demissionair en is de Luchtvaartnota door uw Kamer controversieel verklaard. Een aanpassing van het beleid is niet aan de orde.

Zie verder mijn antwoord op de vragen 2 tot en met 5.

Vraag 8

Gegeven die drie genoemde aspecten van de huidige luchtvaart (negatieve financiële bijdrage, gezondheidsschade en klimaatcrisis) bent u bereid om deze rapportage ook te delen met uw collega's van Financiën, Volksgezondheid, Welzijn en Sport en Economische Zaken en Klimaat om een reactie van hen te verkrijgen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Het rapport van CE Delft is openbaar, dus ook beschikbaar voor andere ministeries.

Vraag 9

Kunt u aangeven waarom u als reactie richting EenVandaag aangaf dat «gebruikte aannames en uitgangspunten vaak bepalend zijn voor de uitkomsten»? Probeert u daarmee twijfel te zaaien over de betrouwbaarheid van de MKBA? Zo ja, waarom doet u dat?

Antwoord 9

Het is een feit dat aannames en uitgangspunten in MKBA's bepalend zijn voor de uitkomsten. Daarom is het van belang dat er onder deskundigen brede consensus bestaat over de aannames en uitgangspunten voor luchtvaartspecifieke MKBA's. Een belangrijke stap om dit te bereiken is onlangs gezet met de publicatie van de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's. Dat is wat ik in mijn reactie heb aangegeven.

Vraag 10

Deelt u de mening dat CE Delft een zeer gerespecteerd en onafhankelijk onderzoeks- en adviesbureau is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Ja.

Vraag 11

Heeft u, of een van uw medewerkers, in het verleden, als opdrachtgever voor onderzoeken of rapporten, gestuurd op aannames en uitgangspunten die gebruikt werden om zo bepaalde uitkomsten te bereiken? Zo ja, bij welke onderzoeken?

Antwoord 11

Nee. Verschillen in uitgangspunten waren vaak te verklaren uit onvoldoende duidelijkheid hierover. Daarom is het van belang dat er nu een werkwijzer is.

Vraag 12

Bent u, gegeven deze nieuwe informatie, bereid zo snel mogelijk een luchtvaartnota te schrijven voor krimp van de luchtvaart in Nederland, ook aangezien de Kamer uw nota over groei van de luchtvaart controversieel heeft verklaard maar zoiets niet heeft besloten over een nota voor krimp?

Antwoord 12

Een alternatieve luchtvaartnota is niet aan de orde. Zie hiervoor mijn antwoorden op de vragen 2 tot en met 5 en op vraag 7.

Vraag 13

Deelt u de mening dat elke dag dat langer wordt volgehouden dat verdere groei van de luchtvaart mogelijk is en een drastische krimp te vermijden valt, de bedrijven in deze sector, de omwonenden van luchthavens en aanvliegroutes en de andere sectoren (waarvan luchtvaart CO<sub>2</sub>-rechten zal moeten ontlenen) onnodig in onduidelijkheid gelaten worden? Waarom doet u dat?

Antwoord 13

Met de Luchtvaartnota is juist duidelijkheid gecreëerd over de grenzen ten aanzien van de groei van luchtvaart.

Vraag 14

Deelt u de mening dat onverkort vasthouden aan het «verdiend groei»-scenario, de luchtvaart laat groeien naar 540.000 vliegtuigbewegingen en daarmee plusminus 11 megaton CO<sub>2</sub> gaat uitstoten in 2030? Zo ja, van welke sectoren gaat u benodigde plusminus 8 megaton afhalen, daar het CO<sub>2</sub> budget voor de luchtvaartsector, als normale sector, rond de 2,5 megaton bedraagt?

Antwoord 14

De internationale klimaataanpak biedt expliciet ruimte om te differentiëren tussen landen en sectoren. In het nationale klimaatakkoord doet het kabinet dit ook. Reductiepercentages van specifieke landen of sectoren kunnen daarom niet zonder meer één-op-één op de internationale luchtvaart worden geplakt.