

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2018/158436

Uw kenmerk

2018Z13915

Datum 14 augustus 2018
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Laçin (SP) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht dat het onderzoek naar de groei van vliegveld Rotterdam rammelt.

Geachte voorzitter,

Bij dezen doe ik u de antwoorden toekomen op de Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat het onderzoek naar de groei van het vliegveld Rotterdam rammelt (ingezonden op 10 juli 2018).

Vraag 1

Wat is uw reactie op de berichtgeving dat de conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) rammelt?¹

Antwoord 1

Daar heb ik kennis van genomen. 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. 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

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

heb ik ook gesproken met de regio. Ik heb uw Kamer daarover recent geïnformeerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2017 – 2018, 31936, nr. 488).

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2018/158436

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). Ik wacht die aanvraag af en zal op dat moment 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 contra-expertises. 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 2

Kunt u per kritiekpunt van de twee economen toelichten hoe daar in het onderzoek mee is omgegaan en of de MKBA inderdaad niet een te rooskleurig beeld schetst?

Antwoord 2

Zie antwoord op vraag 1.

Vraag 3

Bent u bereid om een second opinion te laten uitvoeren op de MKBA voor de uitbreiding van RTHA? Zo ja, wanneer kan de Kamer daar de resultaten van tegemoet zien? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Zie antwoord op vraag 1. In aanvulling: Het ontwerp luchthavenbesluit wordt inclusief alle onderbouwende documenten in voorhang aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. Ik verwacht dit niet eerder dan in 2019.

Vraag 4

Zijn er meer luchthavens die in het recente verleden een MKBA hebben opgesteld om uitbreidingsplannen te verantwoorden?

Antwoord 4

Voor Lelystad Airport is in opdracht van het ministerie in 2014 een "Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn" opgesteld. Deze actualisatie is uw Kamer aangeboden op 13 juni 2014 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2013-14, 31936, nr. 202). Voor Maastricht Aachen Airport zijn meerdere economische studies in opdracht van de provincie uitgevoerd ter onderbouwing van de keuze van de provincie om de luchthaven over te nemen. Deze onderzoeken zijn ook meegenomen in de economische onderbouwing van de aanvraag van het luchthavenbesluit voor MAA. Op 2 december 2016 is het ontwerp luchthavenbesluit waarbij ook de economische onderbouwing was gevoegd aan uw Kamer aangeboden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2016-17, 31936, nr. 368). Voor Groningen Airport Eelde is in opdracht van de provincies

Groningen en Drenthe namens de aandeelhouders van de luchthaven een MKBA opgesteld ter onderbouwing van de keuze van de aandeelhouders om een kapitaalinjectie aan de luchthaven te geven. Een economische onderbouwing wordt uw Kamer aangeboden in het kader van de voorhangprocedure van een ontwerp luchthavenbesluit.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2018/158436

Vraag 5

Indien het antwoord op vraag 4 ja is, bent u bereid om ook die MKBA's aan een second opinion te onderwerpen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

De luchthavens dienen ter onderbouwing van de aanvraag voor een luchthavenbesluit een economische onderbouwing op te stellen. Een MKBA kan daar onderdeel van zijn. De economische onderbouwing als onderdeel van een aanvraag tot vaststelling van een luchthavenbesluit laat ik standaard extern toetsen.

Vraag 6

Wat is uw reactie op de principiële opmerking van de beide economen dat een luchthavenexploitant niet de opdrachtgever van een MKBA zou moeten zijn, en bent u bereid om aan die werkwijze een einde te maken?

Antwoord 6

Ik zie geen bezwaar in het handhaven van de huidige werkwijze. 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 7

Bent u bereid om met beide economen in gesprek te gaan over hun analyse van de MKBA en de Kamer te informeren over dit gesprek? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Gelet op de omstandigheid dat de directie van RTHA de contra-expertise in opdracht van de BTV zal betrekken bij de actualisatie van de MKBA acht ik een dergelijk gesprek niet nodig.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga