

Vergaderjaar 2019–2020

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 712**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 16 januari 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 29 augustus 2019 over de reactie op verzoek commissie over de Second Opinion Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 651).

De vragen en opmerkingen zijn op 26 september 2019 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 18 december 2019 zijn de vragen beantwoord.

Voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	2
Reistijdwaardering	5
Klimaat effecten	6

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Second Opinion Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart en hebben daarover geen verdere vragen of opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de reactie van de Minister op de Second Opinion Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart en willen haar nog enkele kritische vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de MKBA, de second opinion en de reactie van de Minister hierop. Deze leden hebben vragen en opmerkingen bij de MKBA en de reactie van de Minister op de second opinion.

De leden van de SP-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van de reactie van de Minister op de Second Opinion Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart uitgevoerd in opdracht van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL). Zij hebben daarbij nog een aantal vragen die zij graag beantwoord willen zien.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover enkele kritische vragen en opmerkingen.

### Algemeen

De leden van de D66-fractie lezen dat de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart niet ten grondslag heeft gelegen aan de besluitvorming over de ontwikkeling van Lelystad Airport voor commercieel verkeer. Kan de Minister toelichten welke rol de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) heeft gehad in het ontwikkelen van beleid en besluitvorming rondom Lelystad Airport? Kan zij daarnaast toelichten in hoeverre kosten- en batenberekeningen invloed hebben gehad in het ontwikkelen van beleid en besluitvorming rondom Lelystad Airport? Welke rol spelen de kosten en baten in de huidige overwegingen van de Minister om Lelystad Airport te openen?

De leden van de D66-fractie lezen dat er geen hoor- en wederhoor heeft plaatsgevonden tussen de opstellers van de MKBA en de opstellers van de second opinion. Is de Minister bereid om een hoor- en wederhoorgesprek plaats te laten vinden tussen de opstellers van beide rapporten en hun gezamenlijke bevindingen met de Kamer te delen? Daarbij lezen deze leden dat andere aannames en uitgangspunten tot gevolg hebben dat de uitkomsten van de second opinion fors afwijken van de verkennende MKBA. Kan de Minister per aannames en uitgangspunten nader uiteenzetten wat het gevolg is in de uitkomsten van de second opinion en hoe deze verschillen met de aannames en uitgangspunten van de MKBA?

De leden van de GroenLinks-fractie hadden van begin af aan twijfels en vragen bij de eerdere MKBA's en quickscans, ook bij die van 2018. Zij zijn

daarom dankbaar voor de kritische beschouwing van Leo Bus/NEO die de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) in opdracht heeft gegeven. Deze second opinion geeft een veel genuanceerder beeld van de maatschappelijke kosten en baten en uit gefundeerde kritiek op de studie van Decisio/SEO. De reactie van de Minister op deze kritiek gaat slechts in op één aspect. Deze leden zijn teleurgesteld dat de andere kritiekpunten en vragen zijn genegeerd. Zeker daar waar keuzes niet onderbouwd zijn of waar is afgeweken van de geaccepteerde wetenschappelijke praktijk, was een nadere onderbouwing op zijn plaats geweest. Deze leden verzoeken de Minister om alsnog nader in te gaan op deze kritiek.

De leden van de GroenLinks-fractie hadden graag gezien dat de Minister voor een belangrijk stuk als de MKBA, die toch echt de basis zou moeten zijn voor een discussie over nut en noodzaak, uit zichzelf een second opinion had gevraagd aan bijvoorbeeld het Centraal Planbureau (CPB). De opstellers van de eerdere quickscan uit 2008 vroegen hier zelf ook om. Is de Minister bereid om het CPB alsnog te vragen om te reageren op de studie van Decisio/SEO en daarbij de kritiek uit de second opinion mee te nemen?

De leden van de GroenLinks-fractie hadden gehoopt dat de Minister was ingegaan op de kritiek van de verhoogde discontovoet. Het CPB geeft aan dat deze 3% had moeten zijn en niet 4,5%. Kan de Minister ingaan op deze keuze en waarom die is gemaakt? Kan de Minister het CPB of de werkgroep discontovoet vragen om een reactie op de gemaakte keuze? Bij welke andere projecten worden MKBA's gemaakt met een afwijkende discontovoet? Wat is hier de reden voor?

De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag een reactie van de Minister willen op de kritiek dat de kosten van geluidsoverlast voor de economie onvoldoende zijn meegenomen. De MKBA toetst slechts binnen de 48 dB(A)-contour, terwijl de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) op gezondheidseffecten van hinder wijst binnen de 40 dB(A) (»s nachts). Dat dit (ruim) binnen de wettelijke marges valt, betekent niet dat er geen hinder en gezondheidseffecten zijn. Hinder en gezondheid zijn een maatschappelijke kostenpost, die welzijn en welvaart beïnvloedt. Deze effecten moeten wat deze leden betreft dus wel worden meegewogen. Kan de Minister onderzoeken en rapporteren wat het waardeverlies is van bestaande en geplande woningen en recreatiewoningen binnen de 40dB(A)-contour? Hoe pakt dit uit voor de geplande 60.000 woningen bij Almere?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het opmerkelijk dat de Minister in haar brief stelt dat de richtlijnen voor MKBA's voor de luchtvaart nog niet compleet zijn. Betekent dit niet dat Decisio en SEO nooit een compleet product hadden kunnen afleveren? Of is met de opdracht bedoeld of onbedoeld een significante vrijheid aan de onderzoekers gegeven om naar eigen inzicht of voorkeur parameters te kiezen of te veranderen? Is het niet gebruikelijk dat die keuzes verantwoord moeten worden of dat op z'n minst inzichtelijk wordt gemaakt waar een eigen keuze is gemaakt om van bestaande standaarden af te wijken en wat de afwijking in de uitkomst met een standaardparameter was geweest? Door daar niet helder over te zijn, kan de verdenking ontstaan dat het onderzoek is gemanipuleerd. Is de Minister zich ervan bewust dat dit niet bijdraagt aan het vertrouwen in het onderzoek en het proces rond Lelystad in het algemeen?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister ten slotte waarom ervoor is gekozen om de herziene milieueffectrapportage (MER) 2018 niet van een MKBA te voorzien met daarbij een vooraf vastgelegde rol voor het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Wat is de reden om dit niet te doen en is de Minister bereid om alsnog een toets op de MKBA te laten uitvoeren en de Kamer hierover te berichten? Staat de Minister open voor een

volledige actualisatie van de MKBA's uit 2008 en 2014, en een volledige herziening van de MKBA uit 2018, aan de hand van de uitkomsten van het KiM en CPB/PBL over reistijdwinsten, voorgeschreven discontovoeten, klimaatteffect, de nieuwste aanbeveling van het WHO uit 2018 met betrekking tot geluid, rekening houdend met varianten van de beoogde nieuwbouw bij Almere van 60.000 woningen en alternatieve keuzes in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Flevoland met en zonder Lelystad Airport?

De leden van de SP-fractie constateren dat de Minister in haar reactie op de second opinion hekelt dat er schijnbaar geen contact is geweest tussen de onderzoekers van de oorspronkelijke MKBA en de second opinion. Deze leden vragen de Minister welke rol zij voor zichzelf ziet om dit contact alsnog te leggen. Zo kunnen verschillende inzichten bediscussieerd worden waarbij het eindresultaat alleen maar beter kan worden. De leden van de SP-fractie merken op dat de onderzoekers van de second opinion op 5 september hebben gereageerd op de reactie van de Minister. Zij stellen dat alle MKBA's vanaf 2008 gebaseerd zijn op deels foute aannames of inmiddels verouderde kengetallen. Deze leden vragen de Minister inhoudelijk op deze aantijgingen te reageren. De leden van de SP-fractie zijn ook van mening dat een nieuwe MKBA met de juiste gegevens duidelijkheid kan geven over de kosten en baten. Is de Minister bereid deze uit te laten voeren nu er grote twijfels zijn ontstaan over de eerder gepubliceerde MKBA? Zo nee, waarom?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie pleiten voor een stevige krimp van de luchtvaartsector. Dat is nodig om de negatieve impact van de luchtvaart binnen de grenzen van het klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te brengen. Ons doel om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C vraagt ons om in te grijpen in de luchtvaartsector. De Minister toonde zich tot nu toe nog niet bewust van deze noodzaak voor een stevige krimp van de luchtvaartsector en zet zodoende de geloofwaardigheid van het totale Nederlandse klimaatbeleid op het spel. Terwijl de inkt van het overigens boterzachte Klimaatakkoord nog niet droog was, kondigde de Minister alweer aan dat Schiphol zou mogen groeien. Tot zover de klimaatambities van dit kabinet. Wanneer stapt de Minister af van de eenzijdige groeifixatie, zodat de luchtvaartsector eindelijk in lijn gebracht kan worden met de doelstellingen op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier? De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat er in het luchtvaartdossier telkens weer sprake is van discutabele studies die ten grondslag liggen aan vergaande beslissingen in het luchtvaartbeleid. Huisconsultants van de luchtvaartsector krijgen consequent de opdracht voor dergelijke studies, die vervolgens vol fouten en twijfelachtige aannames blijken te zitten. Deze leden stelden deze problematiek al meermaals ter discussie. Zo ligt het rammelrapport waarmee de Minister concludeerde dat er geen gevaar bestaat op botsingen met vogels rond Lelystad Airport nog vers in het geheugen.<sup>1</sup> Ook stelden deze leden Kamervragen over de berichtgeving dat de MKBA voor de groei van Schiphol niet voldoet aan de daarvoor door de Kamer vastgestelde criteria en aantoonbare onjuistheden bevat. In de Kamerbrief van de Minister d.d. 29 augustus 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 651) verwijst zij naar de antwoorden op deze Kamervragen (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 3218), waarmee de suggestie wordt gewekt dat daarmee alle vragen voldoende zouden zij beantwoord. In de antwoorden op deze Kamervragen wist de Minister de zorgen echter absoluut niet weg te nemen.

<sup>1</sup> <https://www.uitbreidinglelystadairport.nl/uploads/documents/17-0139-rapport-nulmeting-vogels-vliegveld-lelystad-def-20181010.pdf>

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken met betrekking tot de uitgangspunten en richtlijnen voor MKBA's op het gebied van de luchtvaart op dat de Minister tijdens het laatste algemeen overleg Luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 695) stelde: «De recente discussie toont wel aan dat de uitgangspunten en richtlijnen voor MKBA's op het gebied van de luchtvaart nog niet op alle punten compleet zijn. Dat hebben we ook al eerder met elkaar gewisseld. Daarom wil ik ook open kijken, in de komende periode, hoe de richtlijnen voor MKBA's op het gebied van luchtvaart voor de toekomst verder kunnen worden gespecificeerd.» Ook stelde de Minister vervolgens: «Het is geenszins het geval dat je er bij een MKBA alles uit kunt krijgen wat je wil. De geldende richtlijnen moeten gewoon worden gevolgd. Wel zijn er in veel gevallen natuurlijk project-specifieke aannames noodzakelijk, ondanks het feit dat er gestreefd wordt naar consensus en consolidatie.» De eerste uitspraak van de Minister dat de geldende richtlijnen gevolgd moeten worden is natuurlijk geenszins geruststellend in combinatie met de tweede uitspraak van de Minister dat de uitgangspunten en richtlijnen voor MKBA's op het gebied van de luchtvaart nog niet op alle punten compleet zijn. Erkent de Minister deze grote contradictie? Zo nee, waarom niet? Is de Minister het met deze leden eens dat we vooralsnog niet te veel waarde kunnen hechten aan MKBA's op het gebied van de luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

### **Reistijdwaardering**

De leden van de D66-fractie lezen dat in de MKBA Decisio en SEO een hogere reistijdwaardering hebben gebruikt voor het voor- en natransport dan NEO/Leobus.nl in hun second opinion. Kan de Minister in detail uiteenzetten hoe Decisio en SEO tot hun reistijdwaardering zijn gekomen? Hoe is dit berekend en waar is dit op gebaseerd?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de opstellers van de second opinion een aantal belangrijke aannames en methodes in de MKBA bekritisieren. Deze leden hadden graag gezien dat de Minister hier inhoudelijk op was ingegaan. De Minister heeft wel gereageerd op de kwestie van de reistijdwinst. Decisio en SEO kozen voor een hoge waardering van reistijdwinst in voor- en natransport door voor de hele reis de criteria van luchtreizigers te kiezen. De Minister vindt dit logisch, maar deze leden erop dat dit in strijd is met de wetenschappelijke praktijk. Bij eerdere MKBA's, zoals die van TU Delft voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) of in de kengetallen van het KiM, worden andere keuzes gemaakt en ook recente wetenschappelijke onderzoeken uit de VS en Nederland laten onderbouwd zien dat de keus van Decisio en SEO niet berust op gangbare wetenschappelijke praktijk. Deze leden vinden dan «logisch» als commentaar te mager. Is de Minister bereid om deze keuze en dus de uitkomst ervan voor te leggen aan bijvoorbeeld het KiM, het CPB of PBL? Kan de Minister aangeven wat de uitkomst van de reistijdbaten was geweest als wel was gekozen voor de standaardbenadering? De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook erg benieuwd waarom ervoor is gekozen om alle reistijdwinst te beschouwen als een baat voor de Nederlandse economie en welvaart. Immers lang niet alle reistijdwinst komt ten goede aan Nederlanders, dus hun baten komen ten goede aan de welvaart van het land en de economie waar zij deel van uitmaken. Deze leden wijzen erop dat circa 45% van de origin/destination-reizigers (de doelgroep van Lelystad Airport) woonachtig is in het buitenland. Hun reistijdbaten in Nederland komen niet ten goede aan Nederland. Moet dat niet betekenen dat de baten als gevolg van reistijdwinst van Lelystad bijna gehalveerd moeten worden? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister ook op dit punt een reactie van een capabele derde partij vragen, zoals het CPB, het KiM of het PBL?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben dezelfde vraag bij de baten van lage ticketprijzen. Deze leden wijzen er ook hier op dat de baten van lage prijzen voor een belangrijk deel terechtkomen bij de buitenlandse reizigers. Deze maken geen deel uit van onze welvaartsketen en die baten kunnen dus ook niet worden meegeteld. Of bouwen we Lelystad Airport om de welvaart van andere landen te vergroten? Lage reiskosten van en naar Nederland zouden uit zichzelf een indirecte economische baat kunnen hebben als dit de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats en daarmee onze economie stimuleert. Maar dat was niet het doel van Lelystad Airport, dat is het doel van Schiphol en de nu voorliggende verkeersverdelingsregel (VVR) zal volgens deze leden niet significant bijdragen aan ruimte op Schiphol. Uit verschillende onderzoeken is inmiddels gebleken dat meer luchtverbindingen met Nederland geen extra toegevoegde waarde hebben voor de aantrekkelijkheid van Nederland en dus niet leiden tot een groei van de economie. Het is andersom, de groeiende economie zorgt voor een grotere vraag naar luchtreizen. Is de Minister bereid om deze stelling onafhankelijk te toetsen?

De leden van de SP-fractie lezen dat de Minister erkent dat er in de oorspronkelijke MKBA niet apart rekening is gehouden met de reistijdwaardering voor het voor- en natransport, omdat die getallen niet bekend zijn. Maar zij stelt tegelijkertijd ook dat het niet aannemelijk is dat met een correctie de reistijdwaardering veel lager zal zijn. Deze leden willen van de Minister weten waar zij die conclusie op baseert, aangezien zij zelf zegt daar geen getallen van te hebben. Is het niet de moeite waard om daar op zijn minst een beeld van te krijgen, gelet ook op de cruciale rol die het treinstation van Schiphol heeft in de afhandeling van voor- en natransport op die luchthaven?

### **Klimaateffecten**

De leden van D66-fractie lezen dat de Minister opdracht heeft gegeven om het waarden van klimaateffecten in luchtvaart-MKBA's verder te onderzoeken en te verduidelijken. Kan zij aangegeven wanneer de Kamer de resultaten van dit onderzoek kan verwachten? Wordt in deze opdracht ook gekeken hoe klimaateffecten van vliegtuigen in het Nederlandse luchtruim berekend moeten worden? Zo nee, hoe worden klimaateffecten op dit moment door het KiM, het CPB en het PBL berekend? Is de Minister bereid om de gemaakte MKBA's te laten herberekenen, als er grote afwijkende uitkomsten uit het onderzoek van het KiM naar klimaateffecten van de luchtvaart voortkomen?

De leden van de D66-fractie constateren dat er grote verschillen zijn in de uitkomsten van de second opinion en de MKBA. Is de Minister bereid om de opdracht aan het KiM, het CPB en het PBL te laten uitbreiden om samen met de verduidelijking van klimaateffecten een herberekening te maken van de MKBA en de daarin vier beschreven beleidsalternatieven voor Schiphol en Lelystad? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het onbegrijpelijk waarom door Decisio en SEO is gekozen voor een veel lagere dan de actuele of verwachte CO<sub>2</sub>-prijs. Dit heeft heel direct gevolgen voor de kosten en baten. Er is, gezien de politieke ontwikkelingen op dit vlak en de nationale en Europese discussies over vliegtaks en kerosineaccijns, geen enkele reden om aan te nemen dat de CO<sub>2</sub>- en brandstofkosten van de luchtvaart gaan dalen. Integendeel. Kan de Minister hierop ingaan?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie noemen als concreet voorbeeld van de fouten en twijfelachtige aannames van de Minister de discussie over het waarden van de klimaateffecten. Zo schrijft de

Minister in haar brief: «Voor de waardering van de klimaateffecten is gezien het verkennende karakter door de onderzoekers van Decisio en SEO gekozen voor een vereenvoudigde en afwijkende benadering, zoals ook verantwoord in het rapport. Voor een verdere toelichting verwijs ik naar de hierboven al genoemde antwoorden op de Kamervragen van de heer Van Raan.»

In de betreffende antwoorden waar de Minister in haar brief naar verwijst, lezen we vervolgens dat de Minister bevestigt dat Decisio de verkeerde discontovoet gebruikte: «Achteraf kan worden geconstateerd dat de externe effecten, zoals het klimaateffect, met een discontovoet van 3% hadden moeten worden gewaardeerd. Met een discontovoet van 3% zou de waardering van de klimaateffecten volgens Decisio een factor 2 – 2,3 hoger uitvallen.» Vervolgens stelt de Minister zonder onderbouwing dat dit niet zou leiden tot een ander teken van de MKBA-saldi en dat dit de eindconclusies niet zou beïnvloeden en dat daarom de verkennende MKBA niet wordt aangepast. Het moge duidelijk zijn dat de meningen daar sterk over verschillen. Is de Minister bereid om alsnog een uitgebreide onderbouwing te geven voor de stellingname dat dit niet zou leiden tot een ander teken van de MKBA-saldi en dat dit de eindconclusies niet zou beïnvloeden? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister dat zij met haar beantwoording en brief de zorgen en kritiek in dit dossier niet heeft kunnen wegnemen? Zo nee, waarom niet?

## **II Reactie van de bewindspersoon**

Op 26 september 2019 heeft een aantal leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat vragen ingebracht in het schriftelijk overleg over de Second Opinion Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart. Met deze brief reageer ik daarop.

In de beantwoording wordt zo veel mogelijk de door uw Kamer gebruikte indeling in categorieën gevolgd. Voor de helderheid worden gelijklopende of met elkaar samenhangende vragen in de beantwoording gebundeld. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- Algemene vragen
- Reistijdwaardering
- Klimaateffecten

### **Algemeen**

De leden van de D66-fractie hebben gelezen dat de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart niet ten grondslag heeft gelegen aan de besluitvorming over de ontwikkeling van Lelystad Airport voor commercieel verkeer. Zij vragen of ik kan toelichten welke rol de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) heeft gehad in het ontwikkelen van beleid en besluitvorming rondom Lelystad Airport. Ook stellen zij een toelichting op prijs in hoeverre kosten- en batenberekeningen invloed hebben gehad in het ontwikkelen van beleid en besluitvorming rondom Lelystad Airport en vragen zij welke rol de kosten en baten in de huidige overwegingen van mij spelen om Lelystad Airport te openen.

De Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart uit 2018 heeft geen rol gehad in het ontwikkelen van beleid en besluitvorming rondom Lelystad Airport. In zijn algemeenheid geldt dat kosten-batenanalyses één van de bouwstenen in beleidsvorming en besluitvormingsprocessen zijn, en dat beleid en besluiten genomen worden op deze bouwstenen én andere, zoals MER-studies, inspraakprocedures, maatschappelijke consultaties en andere instrumenten. Zo ook in het geval Lelystad Airport. Het besluit over de openstelling van Lelystad Airport voor 45.000 vluchten handelsverkeer is uitgebreid onderzocht en besproken aan de Alders-

tafels. In dit kader is in 2008 bijvoorbeeld de «Quick Scan Maatschappelijke Kosten en Baten voor de opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn» opgesteld. Ten behoeve van de beleidsvorming is hierop voortbouwend een studie uitgevoerd die zich richt op inzicht in de effecten van verschillende spreidingsalternatieven: «Follow up van Aldersadvies: Onderzoek naar de kosteneffectiviteit van verschillende spreidingsalternatieven». Verder is in het kader van het Aldersadvies economisch onderzoek gedaan naar de ruimtelijk-economische effecten, werkgelegenheidseffecten en business case van de luchthaven, naast studies over bijvoorbeeld luchtruimstructuur, veiligheid, milieueffecten en nog veel meer. Kosten- en batenberekeningen waren derhalve slechts één van onderzoeksgebieden die ten grondslag hebben gelegen aan beslissingen over Lelystad Airport. Het Aldersadvies over Lelystad Airport is vervolgens overgenomen door het toenmalige Kabinet en besproken in de Tweede en Eerste Kamer. Hierbij is bij het opstellen van het luchthavenbesluit Lelystad Airport in 2014 de genoemde MKBA uit 2008 geactualiseerd (Actualisatie quick scan MKBA Schiphol en Lelystad Airport Middellange termijn, 2014) en is het MER Lelystad Airport opgesteld. Aldersadviezen en alle voornoemde onderzoeken hebben allemaal ten grondslag gelegen aan de (parlementaire) besluitvorming rondom Lelystad Airport. Belangrijke conclusies die in dit kader zijn getrokken zijn dat de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland een positief maatschappelijk saldo oplevert. De negatieve effecten van geluidhinder wegen maatschappelijk-economisch gezien niet op tegen de (regionaal-)economische voordelen en bereikbaarheidsvoordelen. De negatieve effecten zijn beperkter bij verplaatsing van niet-mainportgebonden luchtverkeer naar andere luchthavens in minder intensief bewoonde gebieden, dan bij doorgroeien op Schiphol. De onderzoeken destijds lieten zien dat het accommoderen van de vluchten op Lelystad en Eindhoven het beste scoort van onderzochte spreidingsalternatieven.

Het besluit om Lelystad Airport te openen voor handelsverkeer is onderdeel van het regeerakkoord «Vertrouwen in de toekomst» (Bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34), en was dit overigens ook al van het regeerakkoord van de voorgaande twee kabinetten. In het regeerakkoord is aangegeven dat een goed functionerende luchthaven Schiphol met een succesvolle home-carrier belangrijk is voor de Nederlandse economie en de aantrekkingskracht van Nederland als vestigingsplaats. Tevens is in het regeerakkoord aangegeven dat het selectiviteitsbeleid beter moet worden vormgegeven: «Op Schiphol geven we voorrang aan vluchten die het (inter) continentale netwerk versterken. Eindhoven Airport en Lelystad Airport zijn de belangrijkste luchthavens voor vakantievluchten.»

Met het besluit tot ontwikkeling van Lelystad Airport is toentertijd geanticipeerd op een toekomstige ontwikkeling waarbij op Schiphol de grenzen aan kwantitatieve ontwikkeling in zicht zouden komen. Van de toen geprognosticeerde vraag naar 580.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol zou 70.000 geaccomodeerd op Eindhoven en Lelystad Airport, waarvan 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport. Ik stel vast dat de analyse van toen thans aan de orde is en dat de realisatie van Lelystad Airport tijdig gereed is, zodat uitvoering gegeven kan worden aan het toen ingezette beleid.

De leden van de D66- en SP-fractie vragen of ik bereid ben om een gesprek plaats te laten vinden tussen de opstellers van de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart en van de second opinion hierop, en hun gezamenlijke bevindingen met de Kamer te delen.



Een gesprek tussen de opstellers van de verkennende MKBA en de opstellers van de second opinion in aanwezigheid van vertegenwoordigers van mijn ministerie heeft reeds plaatsgevonden. Door mijn medewerkers is nogmaals benadrukt dat dit een verkennende MKBA betrof en dat deze geen rol heeft gehad in de besluitvorming rondom Lelystad. Uit het gesprek bleek dat de onderzoekers onderling van mening verschilden over hoe reistijden en klimaateffecten moeten worden gewaardeerd. Dit gesprek bevestigde mij dat de uitgangspunten en richtlijnen voor MKBA's op het gebied van luchtvaart nog niet op alle punten duidelijk en compleet zijn. Zoals ik eerder heb aangegeven zal ik, conform de motie van de leden Bruins en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 680), bekijken na raadpleging van KiM, CPB en PBL of en op welke wijze deze kunnen worden gespecificeerd.

De leden van D66 lazen dat andere aannames en uitgangspunten tot gevolg hebben dat de uitkomsten van de second opinion afwijken van de Verkennende MKBA, en vragen of ik per aanname en uitgangspunt nader uiteen kan zetten wat het gevolg is in de uitkomsten van de second opinion en hoe deze verschillen met de aannames en uitgangspunten van de MKBA.

Het antwoord op deze vraag staat gedetailleerd beschreven in de rapportage van de second opinion. Diverse van de andere aannames en uitgangspunten die de opstellers van de second opinion hanteren hebben een uiterst beperkte impact op de MKBA-uitkomsten. Ook is niet in alle gevallen duidelijk welke aannames er precies zijn gehanteerd in de second opinion. Ik beperk mij hier daarom tot de punten en aannames die de opstellers van de second opinion in hun conclusie markeren als punten en aannames die volgens hen tot de meeste overschatting dan wel onderschatting van de uitkomsten leiden. Dit zijn de reistijdwaardering, waardering van de klimaateffecten, en ticketprijseffecten.

- Reistijdwaardering: In de verkennende MKBA is gerekend met de reistijdwaardering voor vliegtuigpassagiers. De opstellers van de 2nd opinion gaan uit van de reistijdwaardering van een autobestuurder, meerrijder en OV-gebruiker inclusief waardering betrouwbaarheid van de reistijd voor vertrekkende passagiers. Deze is significant lager. De impact op het MKBA-saldo is dat de post «welvaartseffect van groei» fors afneemt in de onderzochte scenario's polder-hub, multi-luchthaven en multi-hub, en toeneemt in het scenario milieuhub. Verderop in deze beantwoording wordt ingegaan op het thema reistijdwaardering.
- Waardering van klimaateffecten: In de verkennende MKBA zijn is op alle baten en kosten de discontovoet van 4,5% toegepast. De opstellers van de 2nd opinion geven aan dat voor de waardering van de externe effecten gewerkt had moeten worden met een discontovoet van 3%. Met een discontovoet van 3% zou de waardering van de klimaateffecten een factor 2,3 hoger uitvallen in de onderzochte scenario's polder-hub, multi-luchthaven en multi-hub dan wel lager in het scenario milieu-hub. Ook op het thema discontovoet wordt verderop in deze brief nader ingegaan.
- Ticketprijseffecten: de opstellers van de 2nd opinion stellen dat bij het bepalen van de ticketprijseffecten onvoldoende rekening wordt gehouden met toepassing van het residentiebeginsel. Zij passen daarom een correctie toe door in hun berekening uit te gaan van ticketprijseffecten bij Nederlandse passagiers. De impact op het MKBA-saldo is dat de post «ticketprijseffecten» fors afneemt in de onderzochte scenario's polder-hub, multi-luchthaven en multi-hub, en toeneemt in het scenario milieu-hub.

Verder wijs ik erop dat de opstellers van de Verkennende MKBA diverse gevoeligheidsanalyses hebben uitgevoerd om te toetsen wat de impact van bepaalde aannames en uitgangspunten op de uitkomsten van de maatschappelijke kosten en baten is.

De leden van Groen Links geven aan dat ik wat hen betreft in mijn eerdere reactie op de second opinion op te weinig kritiekpunten uit deze second opinion ben ingegaan, en verzoeken of ik dit alsnog wil doen, en vragen of ik bereid ben om het CPB alsnog te vragen om te reageren op de studie van Decisio/SEO en daarbij de kritiek uit de second opinion mee te nemen.

Een groot aantal van deze aspecten is onderwerp van dit schriftelijk overleg. Naast reistijdwaardering, komen hier ook zaken als discontovoet en waardering van klimaateffecten aan bod. Ik geef hierbij nogmaals aan dat de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven uitgevoerd is in aanloop naar de kabinetsformatie in 2017. Deze was bedoeld om op hoofdlijnen inzicht te verwerven in de orde van grootte van kosten en baten van een ruime bandbreedte aan alternatieven voor de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met regionale luchthavens. De Verkennende MKBA lag niet ten grondslag aan concrete beleidskeuzes, en ligt dat nog steeds niet. Om deze reden heeft geen toetsingstraject met CPB, PBL en KIM plaatsgevonden, en is dat ook nu niet noodzakelijk. Bij het specificeren van de richtlijnen en uitgangspunten voor MKBAs op luchtvaartgebied conform genoemde motie van de leden Bruins en Paternotte, zullen deze partijen worden betrokken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of ik kan ingaan op de keuzes die zijn gemaakt ten aanzien van de gehanteerde discontovoet, of ik het CPB of de werkgroep discontovoet kan vragen om een reactie op de gemaakte keuze, en hoe dit zit in andere MKBAs.

Ik ben reeds in 2018 hierop ingegaan naar aanleiding van vragen van het lid Van Raan (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 3218). Ik heb aangegeven dat de waardering van de klimaateffecten gevoelig is voor de discontovoet die wordt gehanteerd. In de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart is een discontovoet van 4,5% gebruikt. De Werkgroep Discontovoet schrijft in haar rapport uit 2015 voor om in een MKBA standaard een discontovoet te gebruiken van 3%. In afwijking hiervan adviseert de Werkgroep Discontovoet voor publieke fysieke investeringen met substantiële vaste kosten (bijvoorbeeld infrastructuur) een discontovoet van 4,5% vanwege de hogere onzekerheden. Omdat voor een verdere ontwikkeling van de luchtvaart grote infrastructurele investeringen nodig zijn, is door de opstellers van de Verkennende MKBA derhalve gekozen voor een discontovoet van 4,5%. Omdat in het rapport staat dat deze hogere discontovoet geldt voor zowel de kosten als de baten hebben de onderzoekers ook voor de klimaateffecten de discontovoet van 4,5% gehanteerd. Met een discontovoet van 3% zou de waardering van de klimaateffecten volgens Decisio een factor 2 – 2,3 hoger uitvallen. Ik ga hier bij het onderwerp klimaateffecten verder op in. De richtlijn is dat bij MKBAs de discontovoeten moeten worden gebruikt die door de Werkgroep Discontovoet worden voorgeschreven.

De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag een reactie willen op de kritiek dat de kosten van geluidsoverlast voor de economie onvoldoende zijn meegenomen en wijst hierbij op de adviezen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) ten aanzien van de gezondheidseffecten van hinder binnen de 40 dB(A) («s nachts»). Zij vragen of ik daarom kan onderzoeken en rapporteren wat het waardeverlies is van woningen binnen de 40dB(A)-contour, ook in relatie tot de geplande 60.000 woningen bij Almere.

Het effect op de woningwaarde is in de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart in beeld gebracht om geluidhinder economisch te kunnen waarderen in de MKBA. Hierbij is uitgegaan van  $L_{den}$  waarden, waarvan ook de geluidsbelasting in de nacht onderdeel is, en relatief zwaar meetelt in het «Lden-mandje». Bij de waardering gaan de opstellers uit van een drempelwaarde, waaronder geen effect meer mag worden verondersteld. Deze drempelwaarde hangt samen met het achtergrondgeluid in de bebouwde omgeving. Als vliegtuiggeluid niet boven achtergrondgeluid uitkomt, mag worden verondersteld dat er geen geluideffect is, en hoeft dit dus niet via het effect op de woningwaarde te worden gewaardeerd. De leden van de GroenLinks-fractie wijzen op de gezondheidseffecten van geluidhinder binnen de 40 dB(A)  $L_{night}$  -contour als gevolg van slaapverstoring, en wijzen op een effect op de woningwaarde in die contour dat zou moeten worden onderzocht. Dit verzoek impliceert dat genoemd gezondheidseffect op dezelfde manier gewaardeerd zou kunnen worden als de hinder van geluid. Dat is de vraag. De basis om geluidhinder te waarderen via het effect op de waarde van woningen komt voort uit een studie van het CPB uit 2006<sup>2</sup>. Deze studie richtte zich op het overlastaspect van geluid, en refereert hierbij niet aan gezondheidseffecten. Om deze redenen acht ik verdere doorrekening van het effect op de woningwaarde in de 40 dB (A)  $L_{night}$  contour niet opportuun.

De leden van de GroenLinks-fractie geven aan het opmerkelijk te vinden dat ik in mijn brief stel dat de richtlijnen voor MKBA's voor de luchtvaart nog niet compleet zijn en vragen zich af of hierdoor niet teveel vrijheid bij de opstellers van de MKBA heeft komen te liggen, en of keuzes ten aanzien van parameters wel voldoende zijn onderbouwd. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hierbij om geruststelling dat bij het punt dat voor MKBAs de geldende richtlijnen moeten worden gevolgd, terwijl die nog niet op alle punten compleet zijn.

Keuzes ten aanzien van aannames en uitgangspunten zijn in de Verkennende MKBA goed onderbouwd. Ook staat in de Verkennende MKBA beschreven dat er gezien het verkennende karakter van de studie op onderdelen sprake is van een vereenvoudigde benadering. Hierbij wijs ik er nogmaals op dat deze Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart uitgevoerd is in aanloop naar de kabinetsformatie in 2017. Deze was bedoeld om op hoofdlijnen inzicht te verwerven in de orde van grootte van kosten en baten van een ruime bandbreedte aan alternatieven voor de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met regionale luchthavens. In de rapportage is ook ingegaan op de motivatie van bepaalde keuzes voor waarderingsmethoden, zoals ten aanzien van CO<sub>2</sub> beprijzing.

Ik heb aangegeven dat de uitgangspunten en richtlijnen voor MKBAs op het gebied van luchtvaart nog niet op alle punten compleet zijn. Dat doet niets af aan de compleetheid van MKBAs zelf. Het gaat erom dat bij het opstellen van MKBAs soms een luchtvaartspecifieke invulling gekozen dient te worden die niet in de Algemene leidraad voor MKBAs wordt geadresseerd. Ik constateer dat het gewenst is om bij toekomstige MKBAs dergelijke keuzes te minimaliseren. Hier komen we alleen achter door MKBAs uit te voeren. Los hiervan zullen project specifieke aannames noodzakelijk blijven. Hierover kunnen de meningen verschillen. Desalniettemin is het belangrijk om, voor zover mogelijk, te streven naar consensus en standaardisatie.

Voor het opstellen van MKBAs is de algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyses van CPB/PBL van toepassing. Ook voor luchtvaart MKBAs. Ik constateer dat voor de invulling van een aantal

<sup>2</sup> CPB, 2006, Geluidsnormen voor Schiphol; een welvaartseconomische benadering.

luchtvaartspecifieke onderdelen van een MKBA er behoefte lijkt te zijn aan nadere duiding. Ik heb u in mijn brief van 15 oktober jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 698) bijvoorbeeld aangegeven dat op dit moment met het KiM, PBL en CPB wordt bekeken of/hoe de MKBA-voorschriften over CO<sub>2</sub> uitstoot door de luchtvaart kunnen worden gespecificeerd. Door uitvoering van de motie van de leden Bruins en Paternotte zal ik, na raadpleging van deze zelfde partijen, trachten ook voor andere onderwerpen uitgangspunten en richtlijnen ten behoeve van luchtvaartspecifieke MKBAs te specificeren.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen ten slotte waarom ervoor is gekozen om de herziene milieueffectrapportage (MER) 2018 niet van een MKBA te voorzien met daarbij een vooraf vastgelegde rol voor het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Zij vragen wat de reden was om dit niet te doen en of ik bereid ben om alsnog een toets op de MKBA te laten uitvoeren. De GroenLinks leden en de leden van de SP-fractie vragen ook of ik open sta voor herziening en actualisatie van MKBAs.

De MKBAs zijn met de grootst mogelijke zorgvuldigheid en professionaliteit opgesteld. De MKBA Lelystad Airport uit 2014 biedt de gewenste inzichten over de effecten van openstelling van Lelystad Airport voor 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. CPB, PBL en KiM zaten in de begeleidingsgroep van deze studie, hebben toegezien op de toepassing van de toen geldende richtlijnen, en hebben bijgedragen aan de kwaliteitsborging hiervan. Hierna is het traject van besluitvorming gestart over de openstelling van Lelystad Airport, inclusief het Luchthavenbesluit dat in 2015 is genomen. De voorgenomen activiteit voor Lelystad Airport is niet gewijzigd, en daarom was en is er geen aanleiding om de MKBA voor Lelystad Airport te actualiseren. De aanleiding voor de actualisatie van het MER Lelystad Airport waren enkele fouten in de invoergegevens voor de geluidberekeningen in deze MER. In de actualisatie van het MER zijn de fouten in de invoergegevens hersteld. Ik wijs erop dat de uitkomst van de actualisatie van het MER is dat het aantal geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden *lager* is dan berekend in het MER 2014. De consequentie hiervan was dat de post externe kosten van geluidhinder in de MKBA Lelystad Airport uit 2014 af zou nemen, en het welvaartssaldo toe zou nemen. Het actualiseren van de MKBA voor Lelystad Airport was en is dan ook niet nodig, omdat het verwerken van de geactualiseerde MER-uitkomsten in de MKBA geen nieuwe inzichten zal bieden.

Dit geldt ook voor de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart. Deze is uitgevoerd in aanloop naar de kabinetsformatie in 2017. Deze is bedoeld om op hoofdlijnen inzicht te verwerven in de orde van grootte van kosten en baten van een ruime bandbreedte aan alternatieven voor de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met regionale luchthavens. Inmiddels zijn we ver gevorderd met de Luchtvaartnota. De luchtvaartnota geeft de richting aan voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland in de periode 2020 tot 2050. De beleidskeuzes hierin worden genomen op basis van een uitvoerig participatieproces en onderbouwd op basis van een brede kennisbasis en een Plan-MER. De beoordeling in de PlanMER is kwalitatief op basis van expert judgement langs de invalshoeken People, Planet, Profit. Er wordt onafhankelijk getoetst wat de effecten zijn van de hoekpunten en bouwstenen. Er is gekozen voor een PlanMER, omdat dit de brede welvaartseffecten goed in beeld brengt. Dit omdat een MKBA-benadering toepassen op de hoekpunten en bouwstenen van de Luchtvaartnota tot te veel aannames zou leiden die nodig zijn voor een gedegen kwantificering en monetarisering van effecten, zeker wat betreft «zachte» waarden (zoals natuur, leefomgeving en gezondheid). Daarnaast

is een bijkomend voordeel van een PlanMER dat de formele inspraakmomenten vast staan.

De leden van de SP-fractie merken op dat de onderzoekers van de second opinion op 5 september hebben gereageerd op de reactie van de Minister. Zij stellen dat alle MKBA's vanaf 2008 gebaseerd zijn op deels foute aannames of inmiddels verouderde kengetallen. Deze leden vragen mij inhoudelijk op deze aantijgingen te reageren. De leden van de Partij voor de Dieren fractie vragen mij of ik het eens ben dat we vooralsnog niet te veel waarde kunnen hechten aan MKBA's op het gebied van de luchtvaart.

Ik ken de reactie van de opstellers van de second opinion niet. Ik constateer dat er geen sprake is van foute aannames, maar dat voor een aantal elementen de uitgangspunten en richtlijnen voor MKBAs op het gebied van luchtvaart nog niet op alle punten compleet zijn, met interpretatieverschillen als gevolg. Ik voer dan ook de motie van de leden Bruins en Paternotte (Kamerstuk 31 936, nr. 680) uit teneinde deze uitgangspunten en richtlijnen concreet te specificeren. Ik constateer ook dat op enig moment de gehanteerde kengetallen in welke MKBA dan ook verouderd zullen zijn, omdat deze kengetallen periodiek kunnen worden geactualiseerd of er nieuwe inzichten ontstaan over deze kengetallen die op enig moment de norm worden. Dit is in geen enkel beleidsdomein aanleiding om een MKBA te actualiseren, en dat geldt ook voor het luchtvaartdomein.

Ik wil ook onderstrepen dat MKBAs op het gebied van luchtvaart met de grootst mogelijke zorgvuldigheid en professionaliteit worden opgesteld, en project-specifieke MKBAs leveren gedegen beslisinformatie. In een studie naar kansrijk mobiliteitsbeleid concluderen CPB en PBL op basis van eerder onderzoek naar een groot aantal MKBA's dat luchthavenprojecten de meeste positieve baten-kostenratio's hebben van alle vormen van investeringen in transportinfrastructuur. Uit deze MKBA's blijkt dat de positieve effecten van luchthavenuitbreiding in alle scenario's de negatieve effecten overstijgen. Uiteraard geldt de kanttekening die zij maken, en die ik deel, dat evenals bij andere investeringen in infrastructuur, het uitbreiden van luchthavens een herverdeling van de welvaart betekent. Zo gaan reizigers erop vooruit, terwijl omwonenden nadelen ervaren van geluidsoverlast en schadelijke emissies. MKBA's maken geen onderscheid tussen winnaars en verliezers. De winst voor de een telt even zwaar als het verlies voor de ander. Bij de uitbreiding van een vliegveld is het zo dat de meerderheid van de Nederlandse bevolking iets wint, terwijl een kleine groep een verlies moet incasseren. Dergelijke herverdelingseffecten spelen in een MKBA slechts een beperkte rol, terwijl ze in het maatschappelijk debat en in de politiek van groot belang kunnen zijn (CPB, PBL, Kansrijk mobiliteitsbeleid, 2016). Dat is ook de reden dat ik een uitgebreid participatieproces heb laten doorlopen teneinde tot een evenwichtige afweging van alle belangen te komen. Uit dit participatieproces zijn verbeteringen op routes en extra waarborgen naar voren gekomen die in het wijzigingsbesluit op het luchthavenbesluit zijn opgenomen.

De leden van de Partij voor de Dieren fractie vragen mij wanneer ik afstap van eenzijdige groeifixatie.

Van een groeifixatie is geen sprake. Op 5 juli jl. heb ik u bij brief geïnformeerd over de ontwikkeling van Schiphol en hoofdlijnen van de Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 646). Ik heb u geschetst dat kwaliteit centraal komt te staan in het luchtvaartbeleid. Ik zet mij in voor een nieuwe balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van ons netwerk van internationale verbindingen. Groei moet de komende

jaren op Schiphol stapje voor stapje worden verdiend en is alleen mogelijk nadat overlast voor omwonenden aantoonbaar is afgenomen en alleen als de veiligheid is geborgd. Dit is ook het perspectief voor de Luchtvaartnota, waarvan het concept begin volgend jaar verschijnt.

### **Reistijdwaardering**

De leden van de D66-fractie geven aan te lezen dat de opstellers van de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart een hogere reistijdwaardering hebben gebruikt voor het voor- en natransport dan NEO/Leobus.nl in hun second opinion. Zij vragen mij in detail uiteen te zetten hoe deze opstellers tot hun reistijdwaardering zijn gekomen. De leden van de GroenLinks-fractie vragen hierbij om de keuze van de opstellers van de Verkennende MKBA voor een hogere reistijdwaardering voor te leggen aan bijvoorbeeld het KiM, het CPB of PBL. Zij refereren aan eerder onderzoek van TU Delft. De leden van de SP-fractie vragen of het niet de moeite waard is om beter in beeld te krijgen wat de reistijdwaardering is van vliegtuigpassagiers in het voor- en natransport.

De opstellers van de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart gaan uit van de reistijdwaardering voor vliegtuigpassagiers. Deze waardering is ontleend aan de publicatie «De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden» van het kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KIM; 2013). Dit is de gebruikelijke referentie voor reistijdwaarderingen. Reistijdwaardering ontwikkelt zich in de tijd. De jaarlijkse ontwikkeling hiervan is gebaseerd op de WLO-scenario's van CPB/PBL. Zie voor een toelichting de bijlage 3 van de Verkennende MKBA-rapportage.

De opstellers van de Verkennende MKBA passen de reistijdwaardering voor vliegtuigpassagiers toe op reistijdefecten gedurende de gehele reis, inclusief het voor- en natransport, terwijl NEO/Leobus.nl voor dit voor- en natransport rekent met de lagere reistijdwaarderingen voor auto- en OV-reizigers inclusief een waardering voor de betrouwbaarheid. Bij de benadering van NEO/Leobus.nl kunnen vraagtekens worden gezet. Ik heb eerder aangegeven in mijn reactie op de second opinion dat het het meest plausibel lijkt om in het voor- en natransport uit te gaan van de reistijdwaardering van een vliegtuigpassagier, omdat het dezelfde reiziger en dezelfde reis betreft. Dat sluit aan bij de uitgangspunten van de opstellers van de Verkennende MKBA. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de groep vliegtuigpassagiers met de laagste reistijdwaardering het eerst zal uitwijken. Daar staat tegenover dat, vanwege het risico van het missen van de vlucht de betrouwbaarheid en de reistijdwaardering van het voortransport zwaarder weegt dan die van het hoofdtransportmiddel.

Ik constateer dat er geen eenduidigheid is in de toepassing van reistijdwaardering in voor- en natransport in luchtvaartspecifieke MKBAs, en second opinions hierop. Ook zie ik allerm minst een gangbare wetenschappelijke praktijk. De door de leden van GroenLinks aangehaalde studie van de TU Delft pleit juist voor toepassing van een hoge reistijdwaardering voor trips naar het vliegveld. Dit is conform de lijn zoals door de opstellers van de Verkennende MKBA is toegepast. Zoals aangegeven zal ik het onderwerp reistijdwaardering in voor- en natransport betrekken bij de uitwerking van de motie van de leden Bruins en Paternotte. Voor de uitvoering van deze motie raadpleeg ik het KiM, het CPB en het PBL.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom ervoor is gekozen om alle reistijdwinst te beschouwen als een baat voor de Nederlandse economie en welvaart.

In de Verkenkende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart zijn de reistijdeffecten van passagiers met herkomst of bestemming Nederland meegenomen. Met deze benadering is een waarde toegekend aan de kortere reistijd voor buitenlandse reizigers die baten opleveren voor het Nederlandse bedrijfsleven (zowel de buitenlandse toerist die langer in Nederland kan blijven, vaker komt, meer bereid is te betalen door goede verbinding, als de zakelijke buitenlandse reiziger met positieve invloed op het vestigingsklimaat). Reistijdwinsten van reizigers met herkomst buiten Nederland die met auto/ov vanuit hun thuisland reizend (bijvoorbeeld Belgen of Duitsers) gebruik maken van Lelystad Airport om hiervandaan naar hun bestemming te vliegen, zijn niet meegenomen. In het kader van de uitwerking van de motie van de leden Bruins en Paternotte wordt het onderwerp reistijdwaardering nader uitgewerkt.

De leden van de GroenLinks-fractie stellen dat uit verschillende onderzoeken inmiddels is gebleken dat meer luchtverbindingen met Nederland geen extra toegevoegde waarde hebben voor de aantrekkelijkheid van Nederland en dus niet leiden tot een groei van de economie. Zij stellen dat het andersom is, de groeiende economie zorgt voor een grotere vraag naar luchtreizen, en vragen of ik bereid ben om deze stelling onafhankelijk te laten toetsen.

Op dit moment laat ik twee onderzoeken uitvoeren die zich richten op de actuele economische betekenis van Schiphol en op het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk. Vragen die daarbij aan de orde komen zijn: wat levert verdere groei van Schiphol de samenleving op in termen van brede welvaart en wat kan er gezegd worden over de bijdrage van Schiphol aan het vestigingsklimaat en de (causale) verbanden tussen de groei van de luchthaven en de groei van de Nederlandse en regionale economie. Deze onderzoeken zal ik binnenkort aan de kamer sturen.

### **Klimaat effecten**

De leden van D66-fractie wijzen op mijn opdracht om het waarderen van klimaat effecten in luchtvaart-MKBAs verder te onderzoeken en te verduidelijken. Zij vragen wanneer dit inzichtelijk wordt, en of hierbij ook gekeken wordt hoe klimaat effecten van vliegtuigen in het Nederlandse luchtruim berekend moeten worden. Ook vragen zij of ik gemaakte MKBAs laat herberekenen bij afwijkende uitkomsten van dit onderzoek, of eventueel zelfs al als uitbreiding op het lopende onderzoek. De leden van GroenLinks merken bij dit onderwerp op dat er geen reden is om aan te nemen dat de CO<sub>2</sub>- en brandstofkosten van de luchtvaart gaan dalen, en dat dit aspect van belang is voor de te hanteren CO<sub>2</sub> prijs in MKBAs.

In mijn brief van 15 oktober jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 698) heb ik aangegeven hoe ik omga met de motie van de leden Kröger en Paternotte (Kamerstuk 31 936 nr. 679) die de regering verzoekt inzichtelijk te maken hoe er een vollediger beeld kan worden gegeven van de totale CO<sub>2</sub>-, NO<sub>2</sub>- en (ultra)fijnstofemissies van luchthavenoperaties en luchtvaart ten behoeve van de MER. Er wordt op dit moment met het KiM, PBL en CPB bekeken of/hoe de MKBA-voorschriften over CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaart kunnen worden gespecificeerd. Hierbij wordt onder andere bekeken welke CO<sub>2</sub>-uitstoot van internationale vluchten in termen van maatschappelijke kosten aan Nederland kunnen worden toegerekend. Ook wordt gekeken naar de te hanteren CO<sub>2</sub> prijzen. Een ander vraagstuk is hoe om te gaan met andere klimaat emissies dan CO<sub>2</sub>. Het Ministerie van IenW gaat hierover dit najaar in gesprek met (internationale) wetenschappers en onderzoeksbureaus.

Bij het onderwerp reistijden heb ik al aangegeven dat van het opnieuw doen van oude MKBAs geen sprake is. Eerdere rapporten zijn opgesteld op basis van de toen bestaande voorschriften. Voor onderdelen waar geen voorschriften bestonden, hebben bureaus zelf keuzes gemaakt. Die keuzes zijn onderbouwd. De gedachte achter een eventueel aanvullend MKBA-voorschrift voor klimaat is vooral om consistentie en onderlinge vergelijkbaarheid tussen rapporten te verbeteren. Daarbij geldt dat de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart is uitgevoerd in aanloop naar de kabinetsformatie in 2017. Deze was bedoeld om op hoofdlijnen inzicht te verwerven in de orde van grootte van kosten en baten van een ruime bandbreedte aan alternatieven voor de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met regionale luchthavens. De concept-Luchtvaartnota geeft de richting aan voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland in de periode 2020 tot 2050. De beleidskeuzes hierin worden genomen op basis van een uitvoerig participatieproces en onderbouwd op basis van een brede kennisbasis en een Plan-MER.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of ik kan toelichten waarom het toepassen van een discontovoet van 3% op de klimaateffecten (waardoor de waardering van de klimaateffecten volgens Decisio een factor 2 – 2,3 hoger uitvallen) niet zou leiden tot een ander teken van de MKBA-saldi (van positief naar negatief) en dat dit de eindconclusies van de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven niet zou beïnvloeden. Zij vragen ook of ik me kan voorstellen dat vragen in dit dossier naar aanleiding van mijn brief van 29 juli jl. niet zijn weggenomen.

Destijds is bekeken of de totaal-saldi van de alternatieven veranderen bij een factor 2–2,3 hogere klimaateffecten. Indien deze correctie wordt toegepast, scoort het totaal saldo van het milieu-hub alternatief waarin geen groei plaatsvindt nog steeds het laagst en het meest negatief en het alternatief met het zoveel mogelijk accommoderen van de groei op Schiphol (mega-hub) nog steeds het meest positief. De hoofdconclusies van de verkennende MKBA dat groei leidt tot welvaartswinst verandert hiermee niet. Dit valt overigens ook af te leiden uit de second opinion.

Ik ga ervan uit dat ik met de beantwoording van de vragen uit dit schriftelijk overleg de gewenste helderheid heb verschaft.