

## 2018Z13950

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).

### 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»?<sup>1 2</sup>

### 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?

### Vraag 3

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport de klimaatschade door CO<sub>2</sub>-uitstoot te laag is ingeschaald? Zo nee, hoe zit het dan?

### Vraag 4

Kunt u bevestigen dat in de MKBA voor Rotterdam The Hague Airport voor de effecten van luchtverontreiniging de aanbevolen<sup>3</sup> 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?

### 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, CO<sub>2</sub> en luchtkwaliteit, terwijl dat

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

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

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

wel aangegeven is in de toen geldende leidraad?<sup>4</sup> Erkent u dat dit een verstorend effect heeft op het uiteindelijke beeld?

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?

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?<sup>5</sup> Zo nee, hoe zit het dan? Erkent u dat dit een incompleet beeld geeft van de gezondheidsschade? Zo nee, waarom niet?

Vraag 8

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

Vraag 9

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

Vraag 10

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?

Vraag 11

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

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?

Vraag 13

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

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?

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?

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

<sup>5</sup> 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](https://www.ggdrotterdamrijnmond.nl/gezond-leven-wonen/vliegverkeer/2017-005_GGD_advies_over_mogelijke_uitbreiding_RTHA.PDF))

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

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?

Vraag 17

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

**Toelichting:**

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Laçin (SP), ingezonden 10 juli 2018 (vraagnummer 2018Z13915).