

# ANTWOORD

## VAN GEDEPUTEERDE STATEN

### OP VRAGEN VAN

B.K. Potjer (GroenLinks), B. Canton (PvdD), J.W.A. Struijlaard (50PLUS)  
en W.A. Minderhout (PvdA)  
(d.d. 17 februari 2017 )

Nummer  
3274

Onderwerp  
Maatschappelijke baten Rotterdam The Hague Airport

Aan de leden van Provinciale Staten

#### *Toelichting vragenstellers*

*Eerder stelde GroenLinks (3259) reeds vragen over Rotterdam The Hague Airport. Recent werd de informatiesessie met de politieke verkenner gehouden. Naar aanleiding hiervan hebben GroenLinks, 50Plus en Partij voor de Dieren een aantal aanvullende vragen.*

*De maatschappelijke kosten baten analyse van het vliegveld (RTHA) berekent dat de tijdwinst voor passagiers bij uitbreiding van het aantal vluchten op RTHA groter zijn dan de hinder voor de omgeving, waardoor uitbreiding van het aantal vluchten maatschappelijke gezien voordeel zou opleveren Deze tijdwinst wordt veroorzaakt door een groot verschil in processing times op RTHA en Schiphol en een klein verschil in reistijd naar de luchthaven. Diverse organisaties waaronder Syconomy die de second opinion uitvoerde hebben kanttekeningen geplaatst bij de berekende tijdwinst.*

1. *Is het College met ons van mening dat voor de uitoefening van de functie van Statenlid – en ten bate van een zorgvuldige en transparante besluitvorming – de Provinciale Statenleden desgevraagd inzicht dienen te krijgen in de achterliggende gegevens en berekeningen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Ja.

2. *Kunt inzicht verschaffen hoe de processing time op Schiphol en RTHA in het MKBA rapport van RTHA zijn berekend, inclusief de achterliggende definities, getallen, gegevens en aannamen?*
  - a. *Zo nee, bent u dan bereid deze zelf na te (laten) rekenen en de gevraagde gegevens, berekeningswijze en resultaten met Provinciale Staten te delen zodat Provinciale Staten een beeld kunnen vormen over de tijdwinst? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

De reeds bestaande documenten geven inzicht in de berekening van de processing time. De MKBA en het Antwoorddocument RTHA - Antwoorden op vragen, gesteld aan de Verkenner, lichten toe op welke wijze de berekening tot stand is gekomen.

Daarnaast heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu een voortoets laten uitvoeren op de economische onderbouwing door Syconomy, met als doel de kwaliteit te toetsen van de MKBA. Alle documenten zijn gepubliceerd op de [website](#) van de provincie Zuid-Holland.

De voortoets op de economische onderbouwing concludeert dat de processing time hoog oogt, maar dat de waardering van de bereikbaarheid conservatief is ingeschat. Per saldo is het berekende effect van de bereikbaarheid en processing time volgens Syconomy tezamen nog steeds conservatief ingeschat. Aanvullend onderzoek wordt daarom niet nodig geacht.

3. *De gebruikelijke definitie van airport processing time is de tijd die reizigers nodig hebben vanaf de aankomst bij de vertrekhal /aankomsthal op het vliegveld nodig hebben om hun vliegtuig te halen of het vliegveld te verlaten (van vliegvelddeur tot vliegtuigdeur). Is dat ook de definitie die het College en RTHA hanteren? Zo nee, waarom niet en welke definitie hanteert het College?*

Antwoord

De voortoets op de economische onderbouwing geeft aan dat de gebruikelijke definitie van processing time als volgt is: "de tijd die op het vliegveld doorgebracht wordt, inclusief parkeren, inchecken en controles".

4. *Kunt u inzicht verschaffen hoe reistijden bij de verschillende luchthavens in het MKBA rapport van RTHA zijn berekend, inclusief de achterliggende definities, berekeningen, gegevens en aannamen?*
- a. *Zo nee, bent u dan bereid deze zelf na te (laten) rekenen en de gevraagde gegevens, berekeningswijze en resultaten met Provinciale Staten te delen en zo Provinciale Staten in staat stellen hun taak uit te voeren op basis van objectieve, transparante informatie? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Zie antwoord 2. Syconomy constateert in de voortoets dat per saldo het berekende effect van de bereikbaarheid en processing time tezamen nog steeds conservatief ingeschat. Aangezien de uitkomst binnen de bandbreedte ligt van de verwachtingen, gaan wij deze niet narekenen. Aanvullend onderzoek is daarom niet nodig.

5. *De gebruikelijke definitie van reistijd is de tijd die reizigers nodig hebben om van deur tot deur te komen, in dit geval van huisdeur tot de deur van het vliegveld of vice versa. Bent u met ons eens dat in de MKBA de reistijd op deze wijze berekend zou moeten worden? Zo nee, waarom niet en welke definitie hanteert het College?*

Antwoord

De voortoets op de economische onderbouwing constateert dat de berekening van de reistijd is gedaan met de gebruikelijke kengetallen en de voorgeschreven methode.

6. *Bent u met ons eens dat extra tijd die passagiers uittrekken voor sociale of recreatieve activiteiten (als vliegtuigspotten, (tax free) shoppen, koffie drinken, etc.) niet onder reistijd of processing time vallen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Zie antwoord 5.

7. *Heeft u RTHA gevraagd te specificeren hoe zij de processing time en reistijd hebben gedefinieerd en berekend? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom heeft Provinciale Staten de informatie niet ontvangen?*

Antwoord

RTHA is gevraagd om een nadere onderbouwing van de reistijdwinst en processing time. De vraag en het antwoord maken deel uit van het Antwoorddocument RTHA - Antwoorden op vragen, gesteld aan de Verkenner.

*Op pagina 37 gaat de MKBA in op de werkgelegenheidseffecten op en buiten de luchthaven. In de informatiesessie van 9 februari 2017 gaf de politieke verkenner aan dat de MKBA de maatschappelijke baten onderschat, omdat deze werkgelegenheidseffecten buiten de luchthaven negeert. Eerder gaf het College aan geen reden te zien te twifelen aan de informatie uit de MKBA.*

8. *Kan het College toelichten of Provinciale Statenleden moeten uitgaan van de informatie van de MKBA of de informatie van de politieke verkenner? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Leden van Provinciale Staten maken hun eigen afweging op basis van alle beschikbare informatie. De MKBA geeft inzicht in de werkgelegenheidseffecten. Deze berekening is getoetst in de voortoets op de economische onderbouwing. Desgevraagd stelt Prof. dr. P.P. Tordoir dat het effect op het vestigingsklimaat hier onvoldoende in is geadresseerd. Hij constateert dat het vestigingsklimaat, de zogenaamde voorwaartse indirecte effecten, van (de ontwikkeling van) de luchthaven slechts enige kwalitatieve aandacht krijgen en niet worden meegenomen voor de uiteindelijke MKBA-uitkomsten. Zie het Antwoorddocument RTHA - Antwoorden op vragen, gesteld aan de Verkenner.

Overigens: het fenomeen 'politieke' verkenner is mij onbekend. Er is een verkenner benoemt die zijn opdracht naar het verkennen van draagvlak voor een te nemen luchthavenbesluit in onafhankelijkheid heeft uitgevoerd.

*De MKBA berekent directe en indirecte werkgelegenheidseffecten. Het directe werkgelegenheidseffect op het vliegveld bestaat uit zaken als bevoorrading van vliegtuigen, passagiersdiensten (inchecken etc.) en overheidsdiensten als douane en marechaussee. Dit effect is gekoppeld aan vliegtuigen en passagiers en niet aan nieuwe bedrijvigheid. Als de vliegtuigen elders zou worden afgehandeld zou daar het werk plaatsvinden. Het indirecte werkgelegenheidseffect betreft met name het aantrekken en vasthouden van bedrijven daaraan gekoppelde werkgelegenheid. Bedrijven die zich zonder RTHA mogelijk elders in Nederland zouden vestigen.*



## BESTUURLIJKE REGIEGROEP ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT

### Onderwerp

Vervolgproces voorbereiding luchthavenbesluit RTHA.

### 1. BESLISPUNT/ ESSENTIE VAN HET VOORSTEL

In BRR-vergadering van 24 juni is besloten om in te stemmen met:

- het starten van een proces met als doel te toetsen/ bezien of er draagvlak is voor een nieuw luchthavenbesluit voor Rotterdam Airport; het proces bestaat uit de volgende fases:
  1. Een “inventarisatiefase”: verkennen bij de leden van de BRR, gemeenten nabij de luchthaven en andere belanghebbenden welke aanvullende onderzoeken benodigd zijn voor het beantwoorden van openstaande vragen, en het laten uitvoeren van deze onderzoeken.
  2. een “consultatie-fase”, voor het breed informeren en consulteren van commissies, gemeenteraden, Provinciale Staten en andere belanghebbenden;
  3. een “standpuntbepalingsfase” waarin de het draagvlak voor (één van de) de scenario's en de condities die daaraan verbonden worden, worden vastgelegd in een advies aan de staatssecretaris.
- in te stemmen met het procesvoorstel, inclusief een voorstel voor financiering
- het laten uitvoeren van aanvullend onderzoek o.a. naar de hinderbeleving en het regionaal economisch belang en maatschappelijke baten en lasten (per gemeente, metropoolregio en provincie) van de voorgestelde scenario's van de luchthaven. Deze onderzoeken zijn in aanvulling op de second opinion door het ministerie van I&M op de MKBA en MER.

### 2. TOELICHTING

Tot 1 mei 2013 functioneerde Rotterdam The Hague Airport (RTHA) op basis van een Aanwijzingsbesluit. Met de inwerkingtreding van de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) op 1 november 2009 is een nieuw stelsel van bepalingen voor luchthavens, met uitzondering van Schiphol, in werking getreden. Op 1 mei 2013 is het aanwijzingsbesluit vervangen door een omzettingsregeling op grond van deze RBML. Vanaf dat moment is het nieuwe stelsel voor burgerluchthavens, zoals dat is opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart voor RTHA van kracht. Deze omzettingsregeling moet vervangen worden door een geheel nieuw en volledig luchthavenbesluit op basis van de Wet Luchtvaart zoals voorgeschreven in de RBML.

Rotterdam The Hague Airport is een luchthaven van nationale betekenis. Gegeven deze status is de regering het bevoegd gezag voor het vaststellen van het luchthavenbesluit. Bij de vaststelling van het luchthavenbesluit wordt een integrale afweging gemaakt of eventuele negatieve effecten voldoende gemitigeerd worden dan wel opwegen tegen de maatschappelijke baten.

De BRR heeft echter in dit proces een belangrijke rol; zij is namelijk door de staatssecretaris verzocht te toetsen/ bezien (niet te zoeken) of er draagvlak is voor een nieuw luchthavenbesluit (brief 23 april 2013 aan BRR). Regionaal bestuurlijk draagvlak voor eventuele groei van de luchthaven is voor de staatssecretaris een voorwaarde om in te kunnen stemmen met een overeenkomstige aanvraag van de luchthaven. Gestreefd wordt naar een gezamenlijk standpunt van de BRR over welke variant voor de ontwikkeling van RTHA, onder welke voorwaarden kan rekenen op voldoende draagvlak in de regio.

### **Voorgestelde scenario's RTHA**

De luchthaven heeft een duidelijke groeiambitie uitgesproken. De vraag naar vervoer via RTHA is de afgelopen jaren gestegen. Ook is het spoedeisende verkeer toegenomen. Volgens de luchthaven is het niet mogelijk binnen de thans vergunde ruimte de toegenomen vraag te accommoderen. Ook is er, gezien de onvoorziene groei van het spoedeisende verkeer, minder ruimte beschikbaar voor lijndienstvluchten. Momenteel handelt Rotterdam The Hague Airport per jaar ongeveer 50 duizend vliegtuigbewegingen af, bestaand uit groot verkeer (22 duizend), helikopters (4 duizend) en klein verkeer (24 duizend). In het MER heeft de luchthaven daarom diverse scenario's opgenomen, variërend tussen geen groei en hoge groei.

### **Proces vaststelling luchthavenbesluit RTHA**

Op 14 maart 2016 heeft de luchthaven de onderzoeken gepresenteerd ten behoeve van een nieuw luchthavenbesluit (te weten de milieueffectrapportage, de maatschappelijke kosten-baten analyse en een update van een eerder uitgevoerd belevingsonderzoek). Hierin zijn de effecten van de diverse scenario's onderzocht.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal, vanwege Europese regelgeving, uiterlijk medio 2018 een luchthavenbesluit vaststellen. Hierbij wordt minimaal de huidige omzettingsregeling omgezet in een luchthavenbesluit. Gezien de doorlooptijd van een jaar, zal RTHA volgens planning medio 2017 een aanvraag indienen voor een luchthavenbesluit.

BRR heeft de keuze gehoord te worden (door het tijdig bepalen van een standpunt). Om een goed proces te doorlopen heeft de BRR zichzelf daarom een deadline gesteld waarbij halverwege 2017 een advies uitgebracht wordt aan de staatssecretaris.

### **Opdracht onafhankelijke verkenner**

Gelet op het belang van een goed afgewogen standpunt over de scenario's wordt een onafhankelijke verkenner aangesteld. Deze krijgt de opdracht om in drie fases te verkennen of er draagvlak is voor één van de door de luchthaven gepresenteerde scenario's. Het creëren van draagvlak behoort nadrukkelijk niet tot de taak van de BRR of de verkenner, aangezien dit toebehoort aan de luchthaven. De rol van de verkenner en andere partijen in iedere fase is nader toegelicht in onderstaand processchema.

Onderdeel van de opdracht van de verkenner is inzichtelijk maken welke vragen beantwoording behoeven. De luchthaven heeft een maatschappelijke kosten en baten analyse (MKBA) laten uitvoeren en een Milieu Effect Rapportage (MER) van alle voorgestelde scenario's. Op beide rapporten zal door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een second opinion plaatsvinden.

In aanvulling op de second opinions is behoefte aan de beantwoording van aanvullende vragen, o.a. ten aanzien van het regionaal economisch belang en maatschappelijke baten en lasten (per gemeente, metropoolregio en provincie) van de voorgestelde scenario's van de luchthaven. Tevens wordt belang gehecht aan het uitvoeren van een aanvullend hinderbelevingsonderzoek, aangezien het laatst uitgevoerde onderzoek (inclusief de verdieping door de luchthaven) onvoldoende zicht biedt op de hinderbeleving als gevolg van de luchthaven.

De verkenner zal als onderdeel van zijn opdracht inventariseren welke vragen beantwoording behoeven, zodat deze in samenhang onderzocht kunnen worden tijdens de eerste fase.

## **Processchema**

De volgende fases zijn voorzien, waarbij de volgende uitgangspunten gehanteerd worden:

### **1. Inventarisatiefase**

- De verkenner inventariseert bij de leden van de BRR en gemeenten in de directe omgeving van de luchthaven (Vlaardingen, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp en Zuidplas), andere belanghebbenden (o.a. leden van de CRO), welke aanvullende onderzoeken benodigd zijn voor het beantwoorden van openstaande vragen.
- Deze verkenning vindt plaats onder de dagelijkse bestuurders/ dossierhouders.
- Het doel van de inventarisatiefase is het creëren van een gedeeld informatiekader, zodat een politieke discussie kan plaatsvinden in fase 2.
- Als de aanvullende onderzoeken gereed zijn, stelt de verkenner een adviesrapport op, welke ter kennisneming aan de raden en Staten wordt verzonden.
- BRR bepaalt na fase 1 of er voldoende basis is voor het aanvangen van de tweede fase.

### **2. Consultatiefase**

- a) Indien besloten wordt tot een vervolg, zal de verkenner de standpunten t.a.v. de ontwikkeling van de luchthaven in de volle maatschappelijke breedte in beeld brengen.
- b) De consultatiefase heeft als doel het breed informeren en consulteren van commissies, gemeenteraden, Provinciale Staten en andere belanghebbenden; de gemeenteraden die lid zijn van de BRR en Provinciale Staten voeren politieke discussie over de voorgestelde scenario's van de luchthaven.
- c) De consultatiefase wordt afgesloten met een advies van de verkenner aan de BRR over het draagvlak voor (één van de) scenario's van de luchthaven en de voorwaarden waaronder dit draagvlak bestaat.
- d) Het advies wordt bekend gesteld aan de raden en Staten.
- e) Gehoord het advies van de verkenner, en gehoord de reactie van de gemeenteraden & Provinciale Staten besluit de BRR over het al dan niet aanvangen van de vervolffase.

### **3. Standpuntbepalingsfase**

- a. De derde fase (standpuntbepaling) wordt vooralsnog opengelaten in het proces. Deze wordt gedurende het proces nader ingevuld.
- b. Beoogd wordt te komen tot een gezamenlijk standpunt over het draagvlak van de scenario's, aan de hand van het adviesrapport ter afsluiting van de consultatiefase.

## **Bijlage 1: indicatieve planning**



## MIJLPALLEN

Datum	Omschrijving
27-06-2016	Aanvang Inventarisatiefase
14-11-2016	Adviesrapport inventarisatiefase
18-11-2016	Besluitvorming BRR over aanvang consultatiefase
20-03-2017	Adviesrapport consultatiefase
27-03-2017	Besluitvorming BRR over aanvang standpuntbepalingsfase
19-06-2017	Standpuntbepaling BRR
27-06-2017	Advisering aan Mini&M door BRR
01-07-2017	Aanvraag luchthavenbesluit door RTHA