



Uw kenmerk: 24bb002216

Ons kenmerk: M2404-1026 - 24bo005057

Onderwerp: Kost ons vliegveld meer dan het ons oplevert

Datum: B&W 4 juni 2024

Aan de gemeenteraad

Op 4 april 2024 stelde M.H. Biljoen (Groenlinks) ons schriftelijke vragen over Kost ons vliegveld meer dan het ons oplevert.

Inleidend wordt gesteld:

"In maart 2024 verscheen het onderzoeksrapport *Network Quality and Environment Framework* over de netwerkkwaliteitsindicatoren die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gebruikt om het luchtvaartnetwerk in kaart te brengen¹. Het onderzoek gebruikt Schiphol Airport als voorbeeld, maar de conclusies zijn relevant voor de gehele luchtvaartsector. Uit het onderzoek blijkt dat de gebruikte indicatoren tekortschieten bij het meten van de brede maatschappelijke impact van luchtvaart, waaronder economische en welzijnsaspecten. Dit komt doordat het type reiziger, de rol van klimaat- en milieuschade door de luchtvaart en alternatieve vervoersmiddelen niet zijn opgenomen in de netwerkkwaliteitsanalyse.

GroenLinks vindt het van groot belang dat de brede maatschappelijke impact van luchtvaart duidelijk is en maakt zich grote zorgen over de impact van Rotterdam The Hague Airport (RTHA), en dan specifiek op mens en milieu. Daarom hebben we de volgende vragen voor het college:"

Hieronder volgt de vraag en onze beantwoording:

Vraag 1:

Hoe kijkt het college aan tegen het feit dat het onderzoek aantoont dat de brede maatschappelijke impact van luchthavens door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat niet wordt meegenomen?

Antwoord:

Op grond van informatie van het ministerie constateren wij dat dit niet het doel van de netwerkkwaliteitsindicatoren is. Op 9 april 2024 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat naar de Tweede Kamer gereageerd op het onderzoek (IENW/BSK-2024/119259)².

¹

https://pure.buas.nl/ws/portalfiles/portal/32880035/Peeters_Network_Quality_and_Environment_Framework_Final_Report.pdf

² https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2024Z06100&did=2024D14146



Daarin geeft de minister aan dat het doel van het in december 2022 aan de Kamer toegezonden Beleidskader Netwerkkwaliteit (IENW/BSK-2022/290008)³ is om het publieke belang van goede verbondenheid objectief en eenduidig meetbaar te maken en dat het geen meet- of sturingsinstrument is waarin alle publieke belangen, zoals ook duurzaamheid en leefbaarheid, worden meegenomen. Bij de besluitvorming in de luchtvaart vragen volgens de minister de verschillende publieke belangen om een zorgvuldige integrale afweging op basis van objectieve gegevens per publiek belang. Het beleidskader Netwerkkwaliteit biedt deze objectiviteit voor het publieke belang ten aanzien van goede verbondenheid.

Vraag 2:

Deelt het college de mening van GroenLinks dat het belangrijk is om een duidelijk beeld te hebben van de brede maatschappelijke impact van Rotterdam The Hague Airport, inclusief de werkelijke maatschappelijke kosten en baten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ook het college is van mening dat het belangrijk is inzicht te hebben in de maatschappelijke effecten van Rotterdam The Hague Airport, positief en negatief. De MER en de economische onderbouwing, waarin eveneens de maatschappelijke kosten en baten inzichtelijk worden en die in het kader van een nieuw luchthavenbesluit worden opgesteld, bieden dit inzicht.

Vraag 3:

Kan het college inzicht geven in hoe de brede maatschappelijke impact van de luchthaven in Rotterdam in kaart wordt gebracht?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 4:

Is het college bereid om, op basis van het onderzoek, verder onderzoek te verrichten naar de brede maatschappelijke impact van Rotterdam The Hague Airport? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Voor de zienswijze die het college zal geven op het ontwerp luchthavenbesluit is inzicht nodig in de effecten van RTHA. De MER en economische onderbouwing voorzien hierin en komen beschikbaar bij de terinzagelegging van het ontwerp luchthavenbesluit door de minister van Infrastructuur en Waterstaat, naar verwachting begin 2025. Het college voorziet voor de gemeente verder geen andere aanleidingen, zoals besluiten of afwegingen, voor onderzoek.

Voorts wordt gesteld:

"Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat wanneer een indicator werd gebruikt die de directe economische impact en maatschappelijke kosten berekent, 30% van de vluchten vanaf Schiphol Airport geen nettobijdrage leveren aan de Nederlandse maatschappij. 10% van de vluchten zijn eenvoudig vervangbaar door alternatieve vervoermiddelen. En het onderzoek concludeert ook dat de groei van luchtvaart niet per definitie leidt tot economische groei, vanwege het type vlucht en de impact op klimaat en milieu.

³ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-1768cc3550939bad3aa5758a725a3715f6041713/pdf>



Vandaar dat de onderzoekers onder andere pleiten voor het berekenen van de netto inkomsten voor de Nederlandse economie. Rotterdam The Hague Airport groeide de afgelopen jaren flink, zowel in vluchten als passagiers. In 2023 was er een toename van 6% passagiers ten opzichte van 2019 en werden er 2,2 miljoen passagiers vervoerd.”

Vraag 5:

Hoe beoordeelt het college de groei van Rotterdam The Hague Airport in de afgelopen jaren in relatie tot de bevindingen van het onderzoek?

Antwoord:

De passagiersaantallen zijn in de periode 2014 t/m 2023 gestegen van 1,7 miljoen per jaar naar 2,2 miljoen per jaar. Het aantal vluchten van de grote luchtvaart beweegt zich in de gehele periode 2014 t/m 2023 tussen de 21.000 en 22.000 duizend per jaar⁴ (uitgezonderd 2020 en 2021 als gevolg van de coronapandemie); hier zien wij geen groei. De situatie voor RTHA – zoals het netwerk van bestemmingen en samenstelling van het type reizigers – zal anders zijn dan die voor Schiphol. Het college kan daarom met betrekking tot RTHA geen uitspraak doen over de bevindingen van het onderzoek.

Vraag 6:

Deelt het college de opvatting van GroenLinks dat een groei van Rotterdam The Hague Airport niet automatisch voordelig is voor Rotterdam en mogelijk de economie verslechtert? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Wat de gevolgen voor economie, klimaat en milieu zijn door een eventuele groei van het aantal passagiers en/of het aantal vluchten van en naar RTHA kunnen wij nu niet voorspellen. Dit zal inzichtelijk worden in de MER en de economische onderbouwing bij het ontwerp luchthavenbesluit.

Voorts wordt gesteld;

“De onderzoekers adviseren om te kijken naar welke vluchten een bijdrage leveren aan de Nederlandse maatschappij en welke niet.”

Vraag 7:

Is het college bereid om onderzoek te doen naar welke vluchten vanaf Rotterdam The Hague Airport een bijdrage leveren aan Rotterdam, in lijn met het onderzoek, en welke niet? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De overheid en RTHA hebben onder de vigerende EU-wet- en regelgeving geen zeggenschap en sturingsmogelijkheden over vluchten – waaronder bestemmingen en luchtvaartmaatschappijen - van en naar RTHA. Het college ziet daarom geen toegevoegde waarde in bedoeld onderzoek.

Voorts wordt gesteld

“Het onderzoek bevestigt opnieuw de impact van luchtverkeer op klimaat en milieu. Luchtvaart is schadelijk voor de gezondheid van Rotterdammers. Deze impact is zelfs zo groot dat een deel van de vluchten de maatschappij misschien wel meer kost dan dat het oplevert (zo stelt het onderzoek).”

⁴ <https://www.rotterdamthehagueairport.nl/wp-content/uploads/Totaal-per-jaar.-tm-2023pdf.pdf>



Vraag 8:

Deelt het college de mening van GroenLinks dat de impact van luchtvaart op milieu en klimaat en de gezondheidsschade van Rotterdammers zwaarder moeten wegen dan economische belangen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het college weegt bij besluiten, zoals de zienswijze op het ontwerp luchthavenbesluit, de verschillende belangen, positief en negatief, tegen elkaar af op basis van de aard en omvang van effecten. Op voorhand weegt een bepaald belang niet zwaarder dan een ander belang. Wel zijn wij van mening dat de hinder door vliegverkeer moet verminderen, zoals eerder verwoord in onze reactie op het eindproduct van het participatietraject (16 december 2022, 22bb008266) en onze zienswijze op de notitie reikwijdte en detailniveau van het MER (21 februari 2023, 23bb001236 en 23bb001244).

Vraag 9:

Kan het college inzicht geven hoe de impact van luchtvaart op milieu en klimaat wordt meegenomen in de besluitvorming over Rotterdam The Hague Airport? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het vliegverkeer wordt in belangrijke mate gereguleerd door het luchthavenbesluit. De effecten van een nieuw luchthavenbesluit worden onderzocht in de MER en de economische onderbouwing. Deze inzichten zal het college gebruiken voor haar zienswijze op het ontwerp luchthavenbesluit. Uitgangspunt voor de zienswijze is de afname van de (geluids)hinder en dat de uitstoot van schadelijke stoffen het niveau van 2019 niet mag overschrijden (22bb008266; 16 december 2022 en 23bb001236, 23bb001244; 21 februari 2023).

In de Commissie Regionaal Overleg (CRO) wordt ook aandacht besteed aan de effecten op de leefomgeving. Adviseurs van de CRO zijn de DCMR en de GGD. De DCMR brengt in het kader van haar jaarrapportage adviezen uit voor maatregelen of nader onderzoek. Ook de werkgroep hinderbeperking van de CRO doet aanbevelingen aan de CRO voor (haalbaarheids)onderzoek voor beperking van hinder.

Vraag 10:

Is het college bereid om te onderzoeken hoe de impact van luchtvaart op klimaat en milieu verder kan worden meegenomen in beslissingen over de luchthaven, om onder andere verdere gezondheidsschade voor Rotterdammers te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Beslissingen over de luchtvaart in het algemeen en RTHA in het bijzonder, berusten overwegend bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het college constateert dat de effecten op klimaat en milieu hierbij worden meegenomen. Dat geldt voor het luchthavenbesluit, maar bijvoorbeeld ook voor de herindeling van het luchtruim, van invloed op vliegroutes (plan-MER luchtruimherziening d.d. 14 oktober 2022)⁵. Het nationale beleidskader voor de luchtvaart - de Luchtvaartnota 2020 – 2050 – zet in op afname van de negatieve gezondheidseffecten door geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen, op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat en op minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur.

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/10/14/bijlage-plan-mer-luchtruimherziening>



Het ministerie besteedt verder met onderzoek en maatregelen aandacht aan de leefomgeving⁶ en heeft een uitvoeringsagenda luchtvaartnota⁷. Zo wordt bijvoorbeeld in opdracht van het ministerie onderzoek verricht naar ultrafijnstof en andere emissies door luchtvaart ("Emissies door de luchtvaart", 22 december 2022, IENW/BSK-2022/268034)⁸ en loopt er een onderzoeksprogramma naar het verbeteren van modellen voor berekenen van vliegtuiggeluid⁹. Daarnaast wordt, zoals in antwoord op vraag 9 gesteld, ook regionaal, in de CRO, aandacht besteed aan de effecten op klimaat en milieu. Gezien voorgaande en mede in aanmerking nemend dat het college verder geen zeggenschap of bevoegdheden over het gebruik van RTHA of vliegverkeer heeft, ziet het college daarom geen toegevoegde waarde in het eigenstandig uitvoeren van onderzoek.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

A. Aboutaleb

⁶ <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/leefomgeving>

⁷ <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/documenten/publicaties/2020/11/30/uitvoeringsagenda-luchtvaartnota>

⁸ <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/documenten/publicaties/2022/12/22/kamerbrief-aanpak-emissies-luchtvaart>

⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/06/30/programmatische-aanpak-meten-vliegtuiggeluid-nationale-meetsstrategie>