

## 2018Z14545

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat de MKBA voor de groei van Schiphol niet voldoet aan de daarvoor door de Kamer vastgestelde criteria en aantoonbare onjuistheden bevat* (ingezonden 7 augustus 2018).

Vraag 1

Kent u het artikel «Vlag, volkslied, vliegveld; de toekomst van Schiphol»?<sup>1</sup>

Vraag 2

Onderschrijft u de stelling van onderzoeker Walter Manshanden dat de luchtvaart niet behoort tot de sectoren die goed verdienen of gezond te noemen vallen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 3

Onderschrijft u de stelling van onderzoeker Walter Manshanden dat het een grote fout is om te denken dat de economische groei in Nederland wordt veroorzaakt door de luchtvaart en dat de luchtvaart juist toeneemt door de stijgende welvaart? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4

Onderschrijft u de stelling van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) dat er momenteel geen sprake meer is van economische legitimatie voor verdere groei van Schiphol, noch voor een voorkeurspositie van Schiphol binnen het overheidsbeleid, vanuit het rapport *Mainports voorbij*?<sup>2</sup> Zo, nee, welke voorwaarden of omstandigheden zijn in uw ogen veranderd?

Vraag 5

Waarom zien we zo weinig van dit advies terug in het huidige overheidsbeleid dat nog steeds gericht is op groei van de luchtvaart? Kunt u tegenspreken dat de sterke lobby van de luchtvaartsector, KLM en Schiphol in het bijzonder, daarbij een belangrijke rol speelt? Zo ja, hoe?

<sup>1</sup> De Groene Amsterdammer, 1 augustus 2018 (<https://www.groene.nl/artikel/vlag-volkslied-vliegveld>).

<sup>2</sup> Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, juli 2016 (<https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>).

Vraag 6

Onderschrijft u de conclusie uit het artikel dat de interne beleidsdiscussie over de toekomst van Schiphol in een aantal scenario's in het voorjaar van 2018 naar buiten is gebracht als «Verkenkende maatschappelijke kosten-batenanalyse beleidsalternatieven luchtvaart»<sup>3</sup> en daarmee gepromoveerd werd tot een officieel document ter ondersteuning van de politieke discussie in de Kamer, terwijl voor een volledige maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) heel andere eisen gelden? Zo ja, komt er nog een volledige MKBA? Zo nee, welke status heeft dit stuk?

Vraag 7

Kunt u uitgebreid reageren op de constatering dat er in de MKBA voor de groei van Schiphol aantoonbare onjuistheden zitten en deze verkenkende MKBA bovendien niet voldoet aan de criteria die de Kamer daaraan heeft gesteld? Kunt u voor eens en voor altijd alle onduidelijkheden wegnemen?

Vraag 8

Snapt u dat veel mensen geen idee meer hebben wie ze moeten geloven als het gaat om de luchtvaartsector? Erkent u dat dit een groot probleem is voor het voeren van een effectief luchtvaartbeleid? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9

Klopt het dat de kosten voor de klimaatimpact van de luchtvaart tot wel een factor drie te laag zijn berekend? Zo nee, hoe zit het dan? Wat is uw boodschap daarbij aan de maatschappij, zowel die in het hier en nu als die van de toekomst en in het buitenland?

Vraag 10

Erkent u dat de geloofwaardigheid van de overheid op het spel staat wanneer er geen actieve rem wordt gezet op de luchtvaartsector, die zichzelf zeker niet aan banden zal leggen, in tijden waarin van bijna alle andere sectoren grote klimaatinspanningen worden verwacht? Zo nee, waarom niet?

Vraag 11

Deelt u de mening dat wat ooit een goed idee leek, dat niet voor eeuwig hoeft te zijn? Erkent u, net als TNO en de Erasmus Universiteit Rotterdam in hun studie «Van mainport naar wereldstadhaven»<sup>4</sup>, dat het mainportbeleid daar een mooi voorbeeld van is? Zo nee, waarom niet?

Vraag 12

Kunt u reflecteren op de sterk uiteenlopende werkgelegenheidscijfers, zoals destijds berekend door Regioplan en Decisio en zoals de in opdracht van Schiphol en KLM berekende cijfers door McKinsey en Boston Consultancy Group (BCG)?

Vraag 13

Erkent u dat het onwenselijk is dat de Actieagenda Schiphol cijfers bevat die werden geschat door de huisconsultants van belanghebbenden, zijnde Schiphol (McKinsey) en KLM (BCG)? Zo nee, waarom niet? Wat is uw inzet om dergelijke situaties in de toekomst te voorkomen?

Vraag 14

Wat vindt u van de vergelijking van onderzoeker en adviseur Floris de Haan die de huidige fase van Schiphol en KLM vergelijkt met het boren naar steeds kleinere gasbellen?

Vraag 15

Onderschrijft u de stelling dat Schiphol ook met aanzienlijk minder verbindingen voldoende verknoopt is met de rest van de wereld? Zo nee, waarom niet?

<sup>3</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 290.

<sup>4</sup> TNO en Erasmus Universiteit Rotterdam, maart 2010 (<https://mkb-mainports.hva.nl/Bibliotheek/2010/2010-Van-mainport-naar-wereldstadhaven-Kuipers.pdf>).

Vraag 16

Erkent u dat een stijging van de ticketprijzen onvermijdelijk is, aangezien het niet doorberekenen van de daadwerkelijke schade van de luchtvaart maatschappelijk onhoudbaar is vanwege de negatieve impact op het milieu en de volksgezondheid? Zo nee, waarom niet?

Vraag 17

Onderschrijft u de stelling van onderzoeker Menno de Pater dat de groei van Schiphol en het openen van Lelystad Airport mede daarom niet nodig zijn, aangezien stijgende prijzen voor vliegtickets voor dalende passagiersaantallen zullen zorgen ten faveure van meer duurzame vervoersmiddelen zoals de trein en de bus? Zo nee, waarom niet? Zou u dat een wenselijke ontwikkeling vinden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 18

Bent u bereid een prijselasticiteitsonderzoek uit te voeren voor wat betreft de prijzen van en de vraag naar luchtvaarttickets? Zo nee, waarom niet?

Vraag 19

Kunt u uitgebreid reageren op de stelling van onderzoeker Walter Manshanden dat de fixatie van uw ministerie op de luchtvaart niet klopt, aangezien de overheid er niet is om specifieke bedrijfsbelangen te beschermen?