

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/34275

Uw kenmerk
2022Z02328

Datum 10 maart 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over de werkwijzer
luchtvaartspecifieke MKBA's

Geachte voorzitter,

Mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport beantwoord ik hierbij de Kamervragen¹ die de leden Van Raan en Van Esch (PvdD) op 9 februari 2022 aan mij en de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport hebben gesteld naar aanleiding van het bericht 'Luchtvaartonderzoek houdt vliegherrie buiten beeld, waarschuwt GGD'². Dit bericht heeft betrekking op de aanbevelingen over waardering van geluidhinder in de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's die in juli 2021 is gepubliceerd³.

Vraag 1

Kent u het bericht 'Luchtvaartonderzoek houdt vliegherrie buiten beeld, waarschuwt GGD'?

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Wat is uw reactie geweest op de dringende oproep die de Gemeentelijke Geneeskundige Diensten (GGD'en) samen hebben gedaan over de foutieve wijze waarop geluidsoverlast van de luchtvaart wordt meegenomen in de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA)?

Antwoord 2

Zoals het artikel in Trouw aangeeft heeft de GGD GHOR Nederland op 14 januari 2022 een brief gestuurd waarin wordt opgeroepen specifieke waarderingskengetallen voor geluidhinder in de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's te laten toevoegen. Het is inderdaad van belang dat geluidhinder op goede wijze wordt meegenomen in MKBA's. Uit het advies van de

¹ Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Boucke (D66), ingezonden 7 februari 2022 (vraagnummer 2022Z02137).

² Website Trouw, 3 februari 2022, (<https://www.trouw.nl/economie/luchtvaartonderzoek-houdt-vliegherrie-buiten-beeld-waarschuwtggd~b3a7a11f/>)

³ Kamerstukken 2020/21, 31936, nr.869

opstellers van de werkwijzer wordt duidelijk dat hiervoor over de relatie tussen geluidbelasting en ervaren hinder meer kennis moet worden ontwikkeld. Dat wordt in gang gezet en daarbij zal ook aandacht besteed worden aan het in geld waarden van geluidhinder conform de aanbeveling hierover in de onderzoeksagenda bij de werkwijzer. Alle nieuwe inzichten en zienswijzen, dus ook die van de GGD GHOR Nederland, worden daarbij betrokken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/34275

Vraag 3

Kunt u aangeven waarom de MKBA nog altijd afwijkt van de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), zeker gegeven het feit dat de WHO expliciet waarschuwt dat ook met de WHO-normen er nog 'ernstige hinder en slaapverstoring' is?

Antwoord 3

Het kabinet heeft nog geen inhoudelijk standpunt bepaald inzake de doorwerking in het geluidbeleid van de publicatie "Environmental Noise Guidelines for the European Region" van de WHO. De opstellers van de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's hebben dit als uitgangspunt genomen en aansluiting gezocht bij de grenswaarden zoals die thans in beleid, wet- en regelgeving over luchtvaart worden gehanteerd.

Vraag 4

Is door uw ministerie op enigerlei wijze invloed uitgeoefend op de geluidsnormering of werkwijze die in de MKBA is opgenomen? Zo ja, op welke manier?

Antwoord 4

Nee, het ministerie heeft geen invloed uitgeoefend op de in de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's opgenomen geluidnormen. Tijdens de totstandkoming van de werkwijzer was het ministerie, naast het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en de planbureaus PBL en CPB, vertegenwoordigd in de begeleidingsgroep. Ambtelijke reacties op conceptstukken in een dergelijk traject beperken zich tot controle op de feiten op het gebied van huidige wet- en regelgeving en staand beleid. Voorgaande is gebruikelijk om te voorkomen dat er onjuistheden in definitieve rapporten staan.

Vraag 5

Kunt u aangeven wat het verschil zou zijn (in euro's) wanneer bijvoorbeeld voor Schiphol (met relatief veel woningen en geplande woningen in de omgeving) gerekend wordt met de MKBA-normen of wanneer gerekend wordt met de WHO-normen?

Antwoord 5

De WHO adviseert in "Environmental Noise Guidelines for the European Region" om de blootstelling van woningen aan een geluidbelasting te beperken tot maximaal 45 dB Lden. In de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's wordt een geluidwaarderingstabel als richtlijn meegegeven waarbij de geluidbelasting per persoon een bepaalde kostprijs krijgt. Deze geluidwaarderingstabel loopt tot 50 dB Lden. Zolang aanvullend onderzoek naar lagere waarden niet is uitgevoerd, kan het verschil niet worden bepaald. De opstellers van de werkwijzer gaven aan dat bij de toepassing van de methode gebruikt in het Verenigd Koninkrijk, en waarop de geluidwaarderingstabel is gebaseerd, geen berekeningen worden uitgevoerd onder de 50 dB Lden.

Daarnaast zijn het WHO-advies, MKBA's en de m.e.r. allemaal middelen om te komen tot besluitvorming rondom luchthavens die zoveel mogelijk verschillende factoren in beeld brengen. Een van de redenen om een verscheidenheid aan ondersteunende middelen voor besluitvorming in te zetten, is juist dat een eenvoudige rekensom in enkel euro's onvoldoende recht doet aan de complexiteit van een situatie. Daar waar de uitkomsten van berekeningen in verschillende richtingen wijzen, zal altijd een bestuurlijke afweging moeten worden gemaakt die rekening houdt met alle (tegenstrijdige) belangen.

Vraag 6

Vindt u uw Werkwijzer Luchtvaartspecifieke MKBA's nog geloofwaardig, nu er naast de terechte kritiek op de reistijdberekening (die altijd veel te positief uitvalt voor de luchtvaartsector) nu ook terechte kritiek is op de geluidsberekeningen (die wederom altijd te positief uitvallen voor de luchtvaartsector)?

Antwoord 6

Zoals PBL en CPB in de beoordelingsbrief⁴ zeggen is de in juli 2021 gepubliceerde werkwijzer een adequate leidraad voor het opstellen van luchtvaartspecifieke MKBA's. De werkwijzer is een belangrijke stap geweest om meer duidelijkheid te scheppen over uitgangspunten en methodieken om luchtvaartspecifieke MKBA's zo consistent en goed mogelijk uit te voeren. Het is van belang om te beseffen dat de werkwijzer een eerste versie is en dat deze op een aantal punten nog verbeterd kan worden, omdat op een aantal onderdelen nog aanvullend onderzoek nodig is. Die verbeterpunten staan ook genoemd in de werkwijzer en de daarbij gevoegde onderzoeksagenda. Waar verbeteringen mogelijk zijn heeft het consortium in de werkwijzer voorlopige aanbevelingen opgenomen en gevoeligheidsanalyses voorgesteld. Overigens is het goed om daarbij te benadrukken dat de werkwijzer naast aanbevelingen over reistijd- en geluidhinderwaarderingen ook aanbevelingen over berekening van andere welvaartskosten en -baten bevat en dat ook die in de onderzoeksagenda aan bod komen.

De uitvoering van de onderzoeksagenda is inmiddels gestart. Zo voert het KIM momenteel onderzoek naar reistijdwaarderingen uit. De uitvoering van de onderzoeksagenda zal tot aanvullende inzichten leiden. Op basis daarvan zal er een volgende, verbeterde versie van de werkwijzer opgesteld worden. Daarbij wordt gestreefd naar zo breed mogelijke consensus bij deskundigen. Zoals PBL en CPB ook aangeven in hun kwaliteitstoets op de werkwijzer blijft het tot die tijd de taak van elke MKBA-opsteller om de meest recente kennis over input en methodes voor MKBA's in de uitwerking mee te nemen. Waar nodig kan met gevoeligheidsanalyses gewerkt worden om aan te geven wat andere aannames betekenen voor de robuustheid van de analyse.

Vraag 7

Kunt u zich voorstellen dat hierdoor het beeld ontstaat dat alle uitgangspunten zo gekozen zijn dat deze positief uitvallen voor de luchtvaart (en negatief voor omwonende, natuur, klimaat, milieu etc.)?

Antwoord 7

Benadrukt moet worden dat het beeld niet correct is dat er bewust zou zijn gekozen voor uitgangspunten die altijd positief zouden uitvallen voor de luchtvaart

⁴ Kamerstukken 2020/21, 31936, nr.869

en negatief voor klimaat en leefomgeving. De werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's kent een integrale aanpak en is op een verantwoorde onafhankelijke en wetenschappelijke wijze tot stand gekomen. De uitbesteding is geheel volgens de regels van betrokkenheid als opdrachtgever bij onafhankelijk onderzoek in de Gedragscode Integriteit Rijk verlopen⁵. De onderzoeksbureaus die de werkwijzer hebben opgesteld zijn onafhankelijk en beschikken over uitgebreide kennis en ervaring met MKBA-onderzoek op het gebied van luchtvaart. De voortgang van het onderzoek en de opstelling van de werkwijzer is bewaakt door een begeleidingsgroep waarin de planbureaus CPB en PBL (onder meer vertegenwoordigd door de auteurs van de Algemene MKBA-leidraad uit 2013) alsmede experts op het gebied van MKBA's van het KiM waren vertegenwoordigd. Naast literatuurstudie en analyse heeft het consortium veel uiteenlopende experts geïnterviewd, waaronder de relevante andere instituten en adviesbureaus met kennis op het gebied van luchtvaartspecifieke MKBA's. Na oplevering is de werkwijzer volgens voorschrift door het PBL en het CPB getoetst aan hun Algemene MKBA-leidraad. De conclusie van deze toets was dat de werkwijzer een adequate leidraad is voor het opstellen van luchtvaartspecifieke MKBA's. De kwaliteitstoets is samen met de werkwijzer aan de uw Kamer gezonden⁶.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/34275

Vraag 8

Kunt u aangeven op welke wijze in de Omgevingswet de (luchtvaarts)geluidhinder meegenomen wordt? En hoe daarbij omgegaan wordt met geluidscumulatie van verschillende bronnen? Geeft dat naar uw mening een compleet en correct beeld?

Antwoord 8

De wijze waarop de geluidhinder als gevolg van luchtvaart wordt meegenomen in de Omgevingswet is uitgebreid beschreven in een Kamerbrief.⁷ De wijze waarop wordt omgegaan met geluidscumulatie van verschillende bronnen is onderdeel geweest van een impactanalyse waarover acht onderzoeksrapporten zijn verschenen die bij genoemde Kamerbrief zijn gevoegd. Deze geven naar de mening van het kabinet een compleet en correct beeld.

Vraag 9

Kunt u zich herinneren dat uw voorganger (Cora van Nieuwenhuizen) zich expliciet ten doel had gesteld om 'het vertrouwen van omwonenden weer te herstellen'? Deelt u dat doel?

Antwoord 9

Het is altijd belangrijk dat omwonenden rondom luchthavens, reizigers, en luchtvaartsector hun vertrouwen in het gevoerde luchtvaartbeleid behouden en als dit verloren is gegaan, dit vertrouwen weer te herstellen. Het ministerie spreekt regelmatig met belanghebbenden in het kader van beeldvorming op het gebied van luchtvaart, ook naast de formele wettelijk vereiste betrokkenheid.

Vraag 10

Kunt u zich voorstellen dat dit soort rekenstruc niet bijdragen aan het herstellen van het vertrouwen?

Antwoord 10

⁵ [Gedragscode Integriteit Rijk | Richtlijn | Rijksoverheid.nl](https://www.gedragscodeintegriteitrijk.nl/richtlijn-rijksverhouding)

⁶ Kamerstukken 2020/21, 31936, nr.869

⁷ [Kamerstukken II 2021/22, 31936, nr. 897](https://www.kamerstukken.nl/II/2021/22/31936/nr.897)

Er is geen sprake van rekenruks. Wel is het te betreuren dat de integriteit van de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's en de totstandkoming daarvan sinds de publicatie ten onrechte in twijfel wordt getrokken, want daar is het vertrouwen niet bij gebaat.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/34275

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers