

VRAAG

AAN GEDEPUTEERDE STATEN

Nummer

3458

Onderwerp

Bouwen aan vertrouwen in besluitvorming RTHA

Ter voldoening aan artikel 49 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van Provinciale Staten, deel ik u mee, dat de leden van Provinciale Staten B.K. Potjer (GL) en R. van Aelst (SP), d.d. 30 november 2018, bij mij de volgende vragen hebben ingediend:

Toelichting

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) moet nog altijd een luchtvaartbesluit aanvragen. Het onderzoek om de aanvraag te onderbouwen (de MKBA) moet van de minister over nadat de omwonenden (BTV) onjuistheden in het onderzoek hadden aangetoond. Het College gaat met de bewoners (BTV) in overleg over de inrichting van aanvullende geluidsmetingen, waardoor bij de MKBA gebruik zou kunnen worden gemaakt van realistische geluidsgegevens. Hiermee bouwt het College aan het vertrouwen bij omwonenden. Een goede zaak wat ons betreft.

Op 16 januari wordt de voortgang hiervan besproken in de commissie Verkeer en Milieu. Ook gaan wij het dan breder hebben over de ontwikkelen van RTHA en hoe de provincie daarbij het publieke belang bewaakt. In aanloop naar die bespreking hebben wij een aantal vragen.

1. Bij MKBA's is het gebruikelijk dat de aanvrager deze laat uitvoeren, rondom Schiphol en RTHA blijkt dat dat tot onregelmatigheden in het onderzoek heeft geleid en de omwonenden zich "geschiphold" voelden. Hoe wil het College voorkomen dat dit bij het heronderzoek weer gebeurt?
 - a. Welke rol ziet het College daarbij voor zichzelf, de BRR, Provinciale Staten, gemeenteraden en de (vereniging van) omwonenden bij het onderzoek, het formuleren van de onderzoeksvraag, scenario's, de gehanteerde uitgangspunten voor de berekeningen en een toetsing van het onderzoek (second opinion)?
2. Hoe wil het College borgen dat eerder niet of beperkt gekwantificeerde effecten (als veiligheids-, gezondheidseffecten en broeikasgasemissies) nu volwaardig worden meegenomen bij het onderzoek?
3. Volgens de onafhankelijk experts zijn de scenario's die de meeste economische en maatschappelijke winst opleveren krimp of sluiting. Hoe wordt geborgd dat deze scenario's ook worden onderzocht?

Toen er eerder sprake was van een mogelijke sluiting van de Rotterdamse vliegveld zijn er onder leiding van Gedeputeerde E. van Heijningen (VVD) afspraken gemaakt onder welke voorwaarden het vliegveld open mocht blijven. Dit is vastgelegd in het

“Onderhandelaarsakkoord over de inrichting van Rotterdam Airport als zakenluchthaven”, welke behalve door de provincie ook is ondertekend door Rotterdam (Burgemeester I. Opstelten, VVD) en het vliegveld (directeur R. Wondolleck).

4. Is dit onderhandelaarsakkoord nog geldig? Zo niet, wanneer en door wie is het dan opgezegd?
5. Zo wel:
 - a. hoe verhoudt de huidige situatie zich tot de in het Onderhandelaarsakkoord overeengekomen omgang met het vrijkomen van geluidsruimte?
 - b. hoe verhouden de toekomstscenario's zich tot het Onderhandelaarsakkoord?

Naar verluide pacht RTHA tegen zeer gunstige tarieven van de gemeente Rotterdam.

5. Kan het College aangeven hoeveel pacht RTHA aan de Gemeente Rotterdam de afgelopen jaren jaarlijks heeft betaald en over hoeveel vierkante meters zij die pacht betaald of tegen welk bedrag zij de pacht heeft afgekocht?
6. Hoeveel pacht zou het totale (bruto) luchthaventerrein opleveren tegen reguliere pachtprizen voor bedrijventerrein? En hoeveel bij woningbouw? Graag een onderbouwing/berekening.
7. Hoe worden deze gemiste inkomsten (opportuiniteitskosten) meegenomen in de MKBA?
9. Bestaat het risico dat de pachttarieven in strijd zijn met de regels voor staatssteun? Zo nee, kunt u dat onderbouwen? Zo ja, wat zouden de consequenties daarvan kunnen zijn?

Den Haag, 3 december 2018

De voorzitter van Provinciale Staten van Zuid-Holland,

drs. J. Smit