

**Reactie Alliantie Tegen Uitbreiding MAA
op Nota van Antwoord en definitieve Nota van
Uitgangspunten van SEO c.s. inzake de MKBA
over MAA**



Ulestraten, 1 november 2021
scm.moonen@prvlimburg.nl

Geachte onderzoekers van SEO, Decisio en To 70,
Geachte leden van het projectteam van de Provincie Limburg,

Bijgevoegd vindt u de reactie van de Alliantie op de Nota van Antwoord en de definitieve Nota van Uitgangspunten, die wij medio oktober van u mochten ontvangen.

Enkele van onze punten van kritiek en suggesties tot verbetering neemt u over of neemt u mee bij de verdere uitwerking van de MKBA. Het spreekt vanzelf dat wij dat positief waarderen.

Onze zwaarste punten van kritiek blijven evenwel bestaan. Wij hechten eraan die nogmaals te benoemen en voor zover nodig uiteen te zetten.

Met name op twee punten achten wij een bijstelling van uw standpunt niet alleen gewenst, maar ook onvermijdelijk.

1. Uw argumentatie voor het hanteren van 50 dB Lden als grenswaarde voor geluidsoverlast achten wij ondeugdelijk en onhoudbaar. U ontkomt er naar onze opvatting niet aan om als grenswaarde voor geluidsoverlast uit te gaan van 45 dB Lden;
2. In uw 'Werkwijzer' adviseert u toepassing van een second opinion als standaard. Met welk argument plaatst u zich boven de door uzelf gestelde wet?

Gezien de belangen die er op het spel staan zult u begrijpen dat wij hechten aan een zorgvuldige uitvoering van de MKBA over MAA. Daarom stellen we een reactie van uw kant op prijs.

Namens de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA,

Frank Wormer
Wim Derks

alliantie@stopgroeimaa.nl

PS Wij willen u nog wijzen op een mogelijke invulling van het luchthaventerrein van MAA ten behoeve van duurzame energie: www.maasterplan.eu

Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

Reactie op 'Nota van Antwoord' en herschreven 'Nota van Uitgangspunten' van SEO c.s. inzake MKBA over MAA



1. Probleemanalyse

De Alliantie heeft voorgesteld om de probleemanalyse te herschrijven. Na het besluit tot toevoeging van de variant van sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling is de onderzoeksvraag voor de MKBA namelijk een volledig andere. Het gaat nu om de vraag, wat voor soort investeringsproject het beste antwoord is op de vraag om versterking van economie en leef- en vestigingsklimaat in Limburg: een luchthaven in een aantal mogelijke varianten of een ander groot investeringsproject op het vrijkomende luchthaventerrein. We betreuren het dat onze aanbeveling niet wordt opgevolgd. De MKBA blijft nu een verschillenanalyse tussen een aantal gebruiksvarianten van de huidige vergunning. Daaraan worden twee andere opties vastgeplakt, waarvan de variant sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling slechts beperkt wordt onderzocht. Dit is naar onze mening een belangrijke gemiste kans.

Wij zijn overigens zeer benieuwd hoe u dit deel van de MKBA gaat vormgeven. We zijn niet gerust op een reële vergelijking van de alternatieven 'luchthaven' en 'alternatieve gebiedsontwikkeling' als u van die laatste alleen de opbrengsten van de grondexploitatie in beeld brengt.

Wat betreft de drie voor gebiedsontwikkeling genoemde alternatieven: 'woningbouw' en 'energiepark' sluiten aan bij onze voorstellen. Voor het energiepark ligt er een concreet voorstel in de vorm van het "MAAsterplan" van J. Baayen en W. Fermont, dat we u zullen doen toekomen. We adviseren u om met de opstellers van dit plan in gesprek te gaan. Uw derde variant 'transport/logistiek' lijkt ons geen optie, nu er brede overeenstemming bestaat over een pas op de plaats met de sector transport/logistiek en de twijfel over de toegevoegde waarde van deze sector almaar groter wordt.

2. Marktvraag

Onze aanbeveling om voor inschatting van de marktvraag gebruik te maken van Aeolus 2018 neemt u over.

3. Omgevingsfonds

Onze aanbeveling om de kosten van het door van Geel voorgestelde 'Omgevingsfonds' als negatieve bate op te nemen voor de varianten waarin de luchthaven blijft functioneren t.b.v. groot handelsverkeer lichten we nogmaals toe. Uw antwoord gaat namelijk voorbij aan onze argumentatie daarvoor.

In navolging van Pieter van Geel stellen wij dat dit Omgevingsfonds een antwoord is op een specifiek complex van overlast, dat losstaat van de overlast

zoals die in de Lden-systematiek wordt uitgedrukt. Het gaat om de overlast als gevolg van allerlei activiteiten 'op de grond' van de luchthaven, die bij 'normale' luchthavens vanwege de afstand tot de woonbebouwing niet tot overlast voor omwonenden leiden. Maar bij MAA met zijn specifieke ligging midden tussen een reeks van woonkernen is die overlast er wel degelijk en zelfs in aanzienlijke mate. Van Geel heeft dat onderkend en hij heeft zijn voorstel voor een omgevingsfonds gemotiveerd tegen die achtergrond ('Op zoek naar verbinding, p. 42 en 47): 'Die ligging vormt een structureel probleem dat nooit opgelost wordt met algemeen hinderbeperkende maatregelen'. Misschien moet u eens ter plekke komen kijken om te zien, horen en ruiken wat wij bedoelen.

Uw argument dat de kosten van dit fonds leiden tot minder overlast en hinder en dus tot minder kosten als gevolg daarvan klopt niet: omdat het hier gaat om 'onzichtbare' en 'onhoorbare' hinder die geacht wordt niet te bestaan.

In alle varianten waarin er wordt doorgevlogen met groot handelsverkeer (en die alle voorzien in méér vliegbewegingen, dus méér overlast) is het zaak de kosten van dit Omgevingsfonds op te nemen als negatieve bate. En de door van Geel begrote 10 miljoen is een schijntje van wat er nodig is.

4. Reistijden en –kosten

Voor de effecten van sluiting van MAA (geheel of alleen voor groot handelsverkeer) op reistijden en reiskosten van passagiers hebben wij u in onze eerdere reactie een methodiek aangereikt die een genuanceerde en nauwkeurige kwantificering mogelijk maakt. In uw Nota van Antwoord en in uw definitieve Nota van Uitgangspunten houdt u vast aan een veronderstelde systematiek die leidt tot aanzienlijk hogere uitkomsten met weinig realiteitsgehalte.

Wij zijn benieuwd naar de wetenschappelijke basis onder uw stelling, dat reizigers uit Gelderland en Noord-Brabant méér in plaats van minder reistijd nodig hebben, als zij niet van MAA maar van een dichterbij gelegen luchthaven gebruik maken. Het aanbod van bestemmingen verschuift namelijk ook in geval van sluiting. De inwoners van bijvoorbeeld Weert hoeven dan niet vanaf MAA te vertrekken, maar vanaf het meer nabije Eindhoven Airport, omdat het aanbod van bestemmingen van Corendon meeverhuist. U maakt wel een veronderstelling over het gedrag van de gebruikers van luchtvaart, maar niet over dat van de aanbieders ervan. Ons lijkt het een rationele veronderstelling dat beide verschuiven naar andere locaties. We zijn benieuwd waarom u impliciet veronderstelt dat de aanbieders niet reageren.

In het geval van de luchtvracht speelt eenzelfde verhaal. Als u de vrachtstromen onderzoekt zult u zien dat er in veel gevallen sprake zal zijn van minder reistijd en –kosten bij het uitwijken naar een andere luchthaven. Juist omdat de inkomende luchtvracht doorgaans geen bestemming in Limburg kent en de uitgaande vracht nauwelijks of niet uit Limburg afkomstig is.

Misschien mogen wij citeren uit een eigen rapport van SEO ('Effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector', op p. 41 aldaar): 'Daarnaast ligt Maastricht Aachen Airport een stuk dichterbij concurrerende luchthavens dan Schiphol. De luchthaven van Luik ligt op 49 km rijden, maar ook de luchthavens van Brussel en Köln/Bonn liggen op slechts 110 km afstand. Aangezien er op

Maastricht Aachen Airport weinig lokale vracht wordt vervoerd zijn de extra kosten om uit te wijken naar andere luchthavens verwaarloosbaar.'

Als u vasthoudt aan uw uitgangspunten zullen uw uitkomsten niet kloppen. Dat probleem kunt u beter vóór zijn.

5. Werkgelegenheid

Bij het in beeld brengen van de werkgelegenheidseffecten van de activiteiten van MAA gaat U zich baseren op de bestaande onderzoeksrapporten. U verklaart daarbij 'accuraat en integer' te werk te zullen gaan. Dat zal nodig zijn.

We hopen dat u zich intussen op de hoogte hebt gesteld van het oordeel van de Integriteitscommissie van de Erasmus Universiteit over de 'Luchtvrachtmonitor'. Uw medewerker Thijs Boonekamp heeft zich in september 2020 voor de Eerste Kamercommissie voor Financiën tegen beter weten in bediend van de ondeugdelijke cijfers uit diezelfde 'Luchtvrachtmonitor'. Het door Ecorys in 2020 verrichte onderzoek vertoont op een aantal punten dezelfde gebreken en is dus evenmin bruikbaar. Ecorys rekent minstens enkele honderden arbeidsplaatsen teveel ten onrechte toe aan MAA.

6. Schade inkomend toerisme

De activiteiten van MAA, zeker als die zullen worden uitgebreid, vormen een ernstige bedreiging voor de voor Limburg zo belangrijke toeristische sector (een van de topsectoren van de Limburgse economie). Wij ondersteunen het pleidooi van de toeristische sector in Zuid-Limburg om die schade niet alleen kwalitatief te duiden maar ook kwantitatief te waarderen. Professor Paul Peters kan u daarvoor modellen aanreiken.

7. Geluid

Wij hebben in onze eerdere reactie dringend geadviseerd om de geluidsgrens van 45 dB(A) Lden te hanteren en niet die van 50 dB. U verklaart daarop (op p. 40 van uw Nota van Uitgangspunten): 'Er zijn geen methoden bekend om wetenschappelijk gevalideerd effecten onder de 50 dB (Lden) in euro's uit te drukken. Hinderverandering in de contour onder de 50 dB Lden kan dan ook alleen kwalitatief worden beschouwd.'

Dit is volstrekt onjuist. We wijzen hier op de volgende studies:

Department for Environment, Food & Rural Affairs, 2014, Environmental Noise: Valuing impacts on: sleep disturbance, annoyance, hypertension, productivity and quiet.

DEFRA 2014, Table A1.3. Aviation noise marginal values £ per household per dB, 2014 prices, p42 HM Treasury (2020), The Green Book Central Government Guidance on Appraisal and Evaluation. London: HM Treasury

Lijesen, M., W. van der Straaten, J. Dekkers, R. van Elk (2006), Geluidsnormen voor Schiphol. Een welvaartseconomische benadering (CPB document no 116). Den Haag: Centraal Planbureau

Bristow, A.L., Wardman, M. & Chintakayala, V.P.K., 2015. International meta-analysis of stated preference studies of transportation noise nuisance. Transportation, 42 (1), pp. 71-100.

In de digitale stakeholdersbijeenkomst hebben wij een praktisch voorstel gedaan, om ook de hinder vanaf de 45 dB-grens kwantitatief in beeld te brengen. Conform het advies van de WHO en dat van de GGD's in Nederland, en zoals het Britse Green Book (2020) van HM Treasury aanbeveelt. We wijzen erop dat de hierin gegeven waarderingen van geluidsoverlast gebaseerd zijn op woningwaarde (zie DEFRA 2014).

Wij betwisten de wetenschappelijke basis van uw argumentatie en wij achten het onontkoombaar dat u de 45 dB-grens zult gaan hanteren. Als u wilt zullen wij u de bij u niet bekende methoden aanreiken plus de bijbehorende kwantificering.

Onze wetenschappelijke adviseurs zullen u bereidwillig bijstaan en indien gewenst vragen over deze studies toelichten.

8. Veiligheid

Nu u onze aanbeveling overneemt om de materiële schade als gevolg van afwaaiende dakpannen en het reële risico op persoonlijk letsel (en erger) te kwantificeren overneemt, zijn wij benieuwd naar de wijze van waarderen daarvan.

9. Second opinion

Uw eigen 'Werkwijzer' adviseert om in luchtvaartspecifieke MKBA's standaard een second opinion toe te passen. Ook het CPB en het PBL dringen in hun adviesbrief over die 'Werkwijzer' aan op standaard toepassing van een second opinion.

Wat maakt de door u uitgevoerde MKBA zo uitzonderlijk dat deze algemene standaard hier niet van toepassing is? Verklaart u op uzelf een of ander dogma van onfeilbaarheid van toepassing?

Dat lijkt eerder een teken van zwakte. Een gedegen second opinion kan de conclusies van de MKBA toch alleen maar sterker en geloofwaardiger maken? Waarom heeft u geen interesse in een goede second opinion?

Alliantie Tegen Uitbreiding MAA,
Frank Wormer
Wim Derks

alliantie@stopgroeimaa.nl

Ulestraten, 1 november 2021