



Tweede Kamer der Staten Generaal
Vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat
cie.iw@tweedekamer.nl

Onderwerp: Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's
Commissiedebat Luchtvaart 24 februari 2022, agendapunt 6

Ulestraten, 1 februari 2022

Geachte leden van de Commissie I en W,

Op 24 februari 2022 bespreekt uw commissie de zogeheten 'Werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's'. Deze Werkwijzer is een uitvloeisel van de motie Bruins-Paternotte d.d. 26.09.2019. De motie beoogde bij te dragen aan grotere eenduidigheid van de uitgangspunten en richtlijnen voor maatschappelijke kosten-baten analyses in de wereld van de luchtvaart.

Nu we in de MKBA over Maastricht Aachen Airport de eerste ervaringen met deze nieuwe Werkwijzer hebben opgedaan, kunnen we constateren dat de opstellers niet geslaagd zijn in het bereiken van het beoogde doel. We verzoeken u dan ook dringend om de 'Werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's' niet goed te keuren, maar terug te sturen naar de tekentafel.

We zetten onze ervaringen met de Werkwijzer kort uiteen. In de tekst wordt verwezen naar uitgebreide documentatie. Desgewenst zijn we graag bereid tot nadere toelichting.

Met name op twee belangrijke onderdelen van de MKBA, de waardering van de 'effecten voor gebruikers' en de waardering van de 'effecten voor de omgeving', gaan de opstellers van de Werkwijzer naar onze mening ernstig in de fout. De voordelen voor de gebruikers van de luchthaven worden uitvergroot, en de nadelen voor de omgeving worden geminimaliseerd. We gaan ook kort in op de waardering van de uitstoot van stikstof.

Effecten voor gebruikers: reistijdwaardering

De Werkwijzer is met betrekking tot reistijdwaardering niet consequent. Enerzijds schrijft de Werkwijzer voor om de meest actuele doorrekening van de WLO-

scenario's door het AEOLUS-model (luchtvaartprognosemodel van I en W) te gebruiken. Hierin is de reistijdwaardering voor het voor- en natransport gelijk aan minder dan 40% van de reistijdwaardering tijdens het vliegen. Deze waardering is met wetenschappelijk onderzoek onderbouwd. Anderzijds veronderstelt de Werkwijzer desondanks de reistijdwaardering in het voor- en natransport gelijk aan het hoofdtransport, namelijk het vliegen. Omdat in luchtvaart-mkba's alleen de reistijd in het voor- en natransport verschilt tussen het nulalternatief en de projectalternatieven, leidt het voorschrift in de Werkwijzer tot een overwaardering van uitbreiding van de luchthavencapaciteit.

De voordelen voor de gebruikers worden uitgedrukt in de extra reistijd en -kosten voor passagiers en vracht, die nodig zijn bij gebruik van een andere luchthaven. De Werkwijzer kiest zonder adequate argumentatie voor de hoogst mogelijke tarieven en waardering, en dat leidt tot gekunstelde uitkomsten die niets met de werkelijkheid van doen hebben. Wij verwijzen naar een Notitie van CE Delft over de MKBA over Schiphol, die in opdracht van de Gemeente Aalsmeer is uitgevoerd. Daaruit blijkt hoezeer de uitkomsten bij toepassing van de Werkwijzer worden uitvergroot met een factor 10 t.o.v. de situatie waarin de 'Algemene Leidraad voor MKBA's' wordt toegepast. Voor nadere toelichting verwijzen we naar de notitie van CE-Delft: <https://drive.google.com/file/d/1Xc-AZ1xUa94Va-UejRD3vbI9EJVIOCdu/view> en naar paragraaf 4.5 en 4.6 in <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/02122021-SEO-integriteit-Alliantie.pdf>

Effecten voor de omgeving: waardering geluidsoverlast

De nadelen voor de omwonenden van een luchthaven worden daarentegen geminimaliseerd. De Werkwijzer waardeert bijvoorbeeld alléén de geluidsoverlast vanaf 50 dB(A) (Lden), waarbij wordt aangegeven dat er geen betrouwbare methode voor waardering onder de 50 dB voorhanden is. Terwijl er massief bewijs is voor gezondheidsschade en economische schade vanaf 45 dB(A) (Lden), en er voldoende voorbeelden zijn van waardering en monetarisering van de effecten van geluidsoverlast vanaf 45 dB. In vergelijking met de MKBA over MAA die in 2020 door onze Alliantie is opgedragen spreken we over een onderwaardering met een factor van 2,5.

De WHO 2018 adviseert dringend om van de 45 dB Lden-grens en 40 Lnight uit te gaan, zo doen dat ook de GGD's in Nederland. Ook de Luchtvaartnota en de MER Schiphol hanteren de 45 dB-grens. De Werkwijzer legt deze aanbevelingen zonder inhoudelijk afdoende argumentatie terzijde.

Voor nadere toelichting verwijzen we naar paragraaf 4.8 in <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/02122021-SEO-integriteit-Alliantie.pdf> Verder verwijzen we naar een brief van 50 medische wetenschappers over de onderwaardering van de geluidsoverlast bij toepassing van de Werkwijzer bij de MKBA voor MAA: <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/16-12-21-brief-aan-GS-van-professoren.pdf> .

Bovendien zijn er wel degelijk methoden die een economische waardering geven vanaf 45 dB (o.a. DEFRA 2014) en wijzen we erop dat de Britse leidraad voor

kosten-baten studies eveneens voor 45 dB kiest (bron: HM Treasury, 2020, p). Als laatste noemen we het CPB 2006, die het economisch waardeverlies waardeert vanaf 45 dB.

Nog afgezien van de monetaire waardering stelt de Werkwijzer dat in een MER het aantal ernstig gehinderden vanaf de 48 dB geluidscontour in kaart wordt gebracht. Dit is feitelijk onjuist. In MER's voor Schiphol en RTHA en in het uitgevoerde geluidsonderzoek voor Eindhoven Airport en MAA door Pieter van Geel is het aantal ernstig gehinderden al vanaf de 45 dB geluidscontour in kaart gebracht. Hieruit blijkt dat het aantal ernstig gehinderden door geluidsoverlast vanaf de 45 dB geluidscontour circa tweemaal zo groot is als vanaf de 48 dB geluidscontour.

Waardering stikstofuitstoot

De Werkwijzer schrijft voor om het effect van stikstofoxiden tot een hoogte van 3.000 voet te waarderen. Het Adviescollege Stikstofproblematiek onder voorzitterschap van J.W. Remkes is echter van mening dat ook emissies van het vliegverkeer boven 3.000 voet in ogenschouw genomen moeten worden, ook al is de beïnvloedbaarheid van emissies boven 3.000 voet door Nederland gering. De Werkwijzer gaat weliswaar in een kadertekst kort in op het advies van Remkes, maar heeft de aanbeveling over het waarderen van het effect van stikstofoxiden niet aangepast.

Tenslotte

De ontwikkelingen rond de Werkwijzer en de toepassing daarvan bij de MKBA voor MAA zijn samengevat in een notitie, die regelmatig wordt geactualiseerd: <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Notitie-over-Werkwijzer-luchtvaartspecifieke-MKBA.pdf>

Toepassing van deze Werkwijzer in MKBA's in de wereld van de luchtvaart leidt tot zware uitvergroting van de voordelen voor de gebruikers van luchtvaart en tot een zware onderschatting van de gevolgen van de geluidsoverlast voor de omgeving, en dus tot een gemanipuleerde uitkomst van luchtvaart-MKBA's.

Dit is overduidelijk niet de bedoeling geweest van de motie Bruins-Paternotte. Het is ons gebleken dat de Werkwijzer grote verschillen in wetenschappelijk inzicht niet heeft opgelost, maar daarentegen heeft vastgelegd in het voordeel van gebruikers van de luchtvaart. Daarmee ontbreekt de gevraagde eenduidigheid, maar meer nog het maatschappelijk draagvlak.

Wij beschouwen de maatschappelijke kosten-baten analyse als een belangrijk instrument om de verschillende belangen, die samenhangen met een belangrijke investeringsbeslissing, in beeld te brengen en te waarderen, als hulpmiddel bij een evenwichtige en gedegen discussie en besluitvorming.

Deze 'Werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's' leidt niet tot meer complete en eenduidige richtlijnen voor MKBA's. Integendeel zij doet ernstig afbreuk aan de geloofwaardigheid van het instrument MKBA.

Wij roepen u op om deze Werkwijzer niet goed te keuren, maar terug te sturen voor een gedegen second opinion over de waardering van verschillende soorten effecten door onafhankelijke wetenschappers, waarbij in elk geval de door ons aangedragen onderdelen kritisch worden beschouwd.

Hoogachtend,

Namens de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA,

Wim Derks,
Frank Wormer

Alliantie Tegen Uitbreiding MAA
Waterval 2a
6235 NC Ulestraten
alliantie@stopgroeimaa.nl

<https://stopgroeimaa.nl/>