

Kosten en baten

Wat kost de luchtvaart en wat levert die op? Nieuwe richtlijnen voor onderzoek daarnaar brengen volgens critici met zich mee dat de uitkomst altijd dezelfde is: een pleidooi voor groei van de luchtvaart. Omwonenden van vliegveld Maastricht tekenen nu bezwaar aan.

Het onderzoek **duldt** maar **één conclusie**: meer luchtvaart = meer welvaart

tekst **Hanne Obbink**

Een bloeiende onderneming is het niet. De laatste jaren blijft Maastricht Aachen Airport wel uit de rode cijfers, maar dat is vooral te danken aan een miljoenensubsidie van de provincie Limburg, tevens eigenaar van het vliegveld. De ene start- en landingsbaan die het vliegveld rijk is, is hard toe aan groot onderhoud. Voor de provincie staat niet vast of het verstandig is daar nog veel geld in te steken.

Het vliegveld ligt bovendien midden tussen de dorpen en gehuchten. Daar razen vliegtuigen overheen met geluidspieken van soms 100 decibel. Niet zelden vliegen de pannen van de daken vanwege de turbulentie.

Al met al is het niet vreemd dat de toekomst van dit vliegveld ter discussie staat. Om een goed onderbouwde beslissing te kunnen nemen, vroeg de provincie economisch onderzoeksbureau SEO om in kaart te brengen wat vliegveld Maastricht precies kost en opbrengt.

Maar met dat SEO-rapport is iets aan de hand. Het is zo goed als klaar: een week geleden liet de provincie een aantal 'stakeholders' weten dat ze een concept ervan afgelopen woensdag toegemailed zouden krijgen. Maar woensdagmiddag volgde de mededeling dat gedeputeerde staten opeens 'nader overleg' nodig hebben voordat het concept-rapport verspreid wordt.

Waarom? De provincie doet er het zwijgen toe. Maar het is misschien geen toeval dat dat uitstel volgt op een klacht die de Alliantie tegen Uitbreiding Maastricht Aachen Airport afgelopen maandag

indiende. Deze bundeling van onder meer omwonenden en milieuclubs twijfelt aan de wetenschappelijke integriteit van de onderzoekers en kaartte dat aan bij de Universiteit van Amsterdam (waarvan SEO een onderdeel is) en de Vrije Universiteit, waar SEO's onderzoeksdirecteur Carl Koopmans hoogleraar is.

Dat is niet niks. Niet alleen vanwege de ruim twintig pagina's tellende onderbouwing van de klacht, maar ook omdat deze alliantie afgelopen zomer al eens gelijk kreeg van de Erasmus Universiteit na een soortgelijke klacht, destijds over ondeugdelijk onderzoek naar werkgelegenheidscijfers. Zo'n clubje omwonenden, weet de provincie, kan kennelijk gewoon gelijk hebben én krijgen.

Critici

En die alliantie staat niet alleen in haar kritiek. Dat onderzoek van SEO volgt nieuwe richtlijnen, in opdracht van het ministerie van infrastructuur en waterstaat opgesteld door SEO zelf. Bureaus die deze richtlijnen volgen, zeggen critici uit de wereld van het ruimtelijk-economisch onderzoek, kunnen in de praktijk nauwelijks op een andere conclusie uitkomen dan: hoe meer luchtvaart, hoe groter de welvaart.

Onderzoeksbureau CE Delft verwoordde het zo: beleid dat gebaseerd is op onderzoek dat deze richtlijnen volgt, 'zal per definitie voorsorteren op groei van de luchtvaart – ook als verdere groei in werkelijkheid niet welvaartsverhogend uitpakt'. Deze kritiek wordt door andere bureaus onderschreven.

De geschiedenis die hieraan voor-

afgaat, begon twee jaar geleden in de Tweede Kamer met een discussie over zogeheten maatschappelijke kosten-batenanalyses voor de luchtvaart. In zulke analyses wordt alles wat de luchtvaart kost en oplevert in euro's uitgedrukt, van de exploitatie van het vliegveld zelf tot en met de geluidsoverlast, de milieu-effecten en de kosten die reizigers moeten maken als ze uitwijken naar een ander vliegveld.

Maar de uitkomsten van zulke onderzoeken verschillen nogal, stelde de Kamer vast. Daarom werd een motie aangenomen van D66 en ChristenUnie waarin toenmalig minister van infrastructuur Cora van Nieuwenhuizen verzocht werd om helderheid te scheppen met een eenduidige leidraad voor zulke maatschappelijke kosten-batenanalyses ('mkba's' in onderzoekersjargon), toegespitst op de luchtvaart.

SEO – kind aan huis bij het ministerie – kreeg de opdracht zo'n leidraad op te stellen en afgelopen zomer was die klaar: de 'Werkwijzer luchtvaartspecifieke mkba's'. De inkt ervan was nog niet droog toen daar een tweede opdracht overheen kwam: de provincie Limburg wilde een analyse van de kosten en baten van vliegveld Maastricht, en SEO werd gevraagd die op te stellen – volgens zijn eigen Werkwijzer uiter-aard.

Er staat met dit Limburgse onderzoek veel op het spel voor de hele Nederlandse luchtvaart, stelt Walter Manshanden van bureau NEO Observatory, die kosten-batenanalyses opstelde voor meerdere vliegvelden. De SEO-Werkwijzer is nu officieel onderdeel van de richtlijnen van het Rijk voor zulke analyses. Manshanden: "Ook andere vliegvelden staat zulk onderzoek te wachten, dus die volgen met bovengemiddelde aandacht hoe dit eerste onderzoek volgens de nieuwe Werkwijzer uitpakt."

Hoe groot de invloed is die het ministerie van infrastructuur aan die SEO-Werkwijzer wil toekennen, bleek zelfs al eerder, rond een kos-

ten-batenanalyse die CE Delft in opdracht van de gemeente Aalsmeer opstelde over Schiphol. De conclusies: groei van Schiphol (van 500.000 naar 540.000 vluchten per jaar) leidt tot welvaartsverlies, krimp kan juist welvaartsverhogend uitpakken – een boodschap die in luchtvaartkringen met wreveld werd onthaald.

Achterhaald

Dat Delftse onderzoek verscheen bijna gelijktijdig met de SEO-Werkwijzer. En was daarom in de ogen van Van Nieuwenhuizen meteen al achterhaald. In antwoord op Kamer-vragen wees de minister op het belang van 'consensus onder deskundigen'. Maar helaas, CE Delft wijkt daarvan af door andere uitgangspunten te hanteren dan de Werkwijzer. Daardoor vallen de conclusies over groei van de luchtvaart volgens haar te negatief uit. Die schoof ze daarmee terzijde.

Maar consensus onder deskundigen? Daarvan is geen sprake. Het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau hebben wel wat op- en aanmerkingen, maar noemen de Werkwijzer toch een 'adequate leidraad'. Maar meer gespecialiseerde bureaus – CE Delft, NEO Observatory, Leo Bus Beleidsanalyse – hebben op zeker twee onderdelen ingrijpende kritiek op de Werkwijzer.

Het eerste twistpunt is de methode om winst en verlies aan reistijd uit te drukken in euro's. Als er minder gevlogen kan worden, moeten reizigers vaker omreizen naar een andere luchthaven, de vliegreis omzetten in een auto- of treinreis of gewoon helemaal niet op reis gaan – en als er meer gevlogen wordt, hoeft dat dus niet. Hoe bereken je de kosten en baten daarvan?

CE Delft doet dat aan de hand van

Bureaus die gespecialiseerd zijn, hebben ingrijpende kritiek op de Werkwijzer

'Verstoring van de slaap doet zich inderdaad al voor vanaf 40 decibel'

voorzitter GGD-werkgroep luchtvaart Ingrid Zandt

