



Maastricht Airport ligt tussen de dorpen en gehuchten en veroorzaakt veel overlast.
FOTO ANP

ticketprijzen – een methode die SEO zelf in eerder onderzoek ook wel eens gehanteerd heeft. Als er minder gevlogen wordt, is de gedachte erachter, ontstaat er schaarste, en dan gaan de prijzen omhoog. Blijft de prijs stijgen, dan zal een reiziger afhaken of omreizen. Die invloed van ticketprijzen op dat reizigersgedrag is te vertalen in een schatting van het welvaartsverlies als de luchtvaart krimpt – en ook van de winst bij groei. “Als je uitgaat van rationele reizigers”, zegt Martijn Blom van CE Delft, “is dit een superieure methode.”

Maar de Werkwijzer van SEO beveelt een andere methode aan, niet met ticketprijzen, maar met uren reistijd. Voor elk uur dat een passagier langer onderweg is, wordt welvaartsverlies in rekening gebracht. Een zakelijke reiziger is dan minder productief en dat kost volgens de Werkwijzer ruim 100 euro per uur. De toerist heeft een minder prettige reis en ook dat is welvaartsverlies: dik 55 euro.

Dat maakt nogal verschil. CE Delft laat dat zien aan de hand van een studie uit 2017 waarin SEO zelf de twee methodes naast elkaar zette. Als Schiphol fors doorgroeit, levert dat volgens de methode van de Werkwijzer een welvaartswinst van maar liefst 44,1 miljard euro op. Met de ticketprijsmethode komt die rekensom niet eens op winst uit, maar op 0,9 miljard euro verlies. Zo worden de resultaten dus ‘volledig op de kop gezet’, stelt CE Delft ten overvloede.

Vanwaar die gigantische verschillen? CE Delft vermoedt dat de uurprijzen die SEO rekent niet realis-

tisch zijn, dat SEO de extra reistijd overdrijft én dat passagiers die geheel afzien van een vliegreis niet goed in de sommen zijn verwerkt. Er is dus op z’n minst een stevige methodologische discussie nodig, concluderen de Delftse onderzoekers, anders ‘dreigt de maatschappelijke kosten-batenanalyse als instrument om luchtvaartmaatregelen objectief te beoordelen haar waarde te verliezen’.

Alleen al de overschatting van de reistijdskosten, concludeert CE Delft, leidt ertoe dat ‘praktisch elke luchtvaartspecifieke maatschappelijke kosten-batenanalyse die wordt uitgevoerd volgens de Werkwijzer dezelfde uitkomst zal kennen: meer vluchten betekent meer welvaart’.

Grenswaardes

En dan is er nog een tweede discussiepunt: de kosten van geluidshinder. Drie jaar geleden adviseerde wereldgezondheidsorganisatie WHO om uit te gaan van een grenswaarde van 45 decibel overdag, gemiddeld over een heel jaar, en van 40 decibel ’s nachts. Overal waar die grenswaardes worden overschreden, zouden geluidsbepalende maatregelen moeten worden genomen.

Van dat advies schrokken luchtavens nogal: als dat advies het uitgangspunt wordt, neemt het aantal omwonenden dat als ‘ernstig gehinderd’ wordt gedefinieerd sterk toe, en dan kan er nog maar weinig rond een vliegveld. In zijn Werkwijzer voegt SEO daaraan toe dat dit advies kan leiden tot ‘onrealistische verwachtingen bij omwonenden’.

Toch hebben de gezamenlijke GGD’s aan SEO geadviseerd om die WHO-grenswaarde serieus te nemen, vertelt milieugezondheidskundige Ingrid Zandt, voorzitter van de landelijke GGD-werkgroep luchtvaart. “Vanaf die grens doen zich ge-

Een twistpunt is de methode om winst en verlies aan reistijd uit te drukken in euro’s

‘Met alle macht houdt SEO de waardebeoordeling van geluid tussen de 45 en 50 decibel buiten de deur’

econoom
Walter Manshanden

zondheidseffecten voor, dat hebben we ook in Nederland vastgesteld. En slaapverstoring doet zich inderdaad al voor vanaf 40 decibel.”

Maar van dat GGD-advies is niets terug te vinden in de Werkwijzer: die legt de grens bij 50 decibel. En dat maakt echt iets uit, zegt Zandt. “Omdat het om jaargemiddelden gaat, is het lastig aan te geven hoeveel meer geluid die 5 decibel verschil veroorzaakt. Maar in het algemeen geldt: elke 3 decibel verschil staat voor een verdubbeling van het geluid.”

De reden die SEO aanvoert om geluidshinder pas vanaf 50 decibel in euro’s uit te drukken, is eenvoudig: daar is geen goede methode voor, want kengetallen voor de waarde van geluid zijn er pas vanaf 50 decibel. Maar Zandt begrijpt dat niet. “In het Verenigd Koninkrijk gebeurt het wel vanaf 45 decibel. Waarom zou het hier dan niet kunnen?”

Sterker nog, voegt vervoersecounoom Leo Bus eraan toe, het Centraal Planbureau publiceerde in 2006 een studie over geluidsoverlast bij Schiphol, hanteerde toen al 45 decibel als grens, en kwam uit op 0,8 procent waardeverlies van woningen per decibel boven die grens. “Die methode is meermalen toegepast, ook in maatschappelijke kosten-batenanalyses waaraan SEO meewerkte. Waarom die niet in de Werkwijzer is opgenomen? Dat is niet uit te leggen.”

“Met alle macht houdt SEO de waardebeoordeling van geluid tussen de 45 en 50 decibel buiten de deur”, voegt Walter Manshanden (NEO Observatory) daaraan toe. Hij denkt wel te begrijpen waar die vasthoudendheid vandaan komt: die is in het belang van de luchtvaart. “Als het ze bij vliegveld Maastricht niet lukt, kan Schiphol het ook wel vergeten.”

Sowieso toont SEO zich niet erg

ontvankelijk voor kritiek. De onderzoekers publiceerden eerst hun ‘uitgangspunten’ voor hun onderzoek in Limburg, kregen daar veel kritische opmerkingen over, maar wezen die grotendeels van de hand.

De alliantie van omwonenden besloot daarom het rapport van SEO niet af te wachten. Hun klacht richt zich op dezelfde punten als die van bureaus als CE Delft en NEO Observatory: de reistijdwaardering en de geluidsoverlast. De SEO-onderzoekers schenden de principes van wetenschappelijke integriteit, zoals eerlijkheid, zorgvuldigheid en onafhankelijkheid, stelt de alliantie.

Second opinion

Intussen slaat SEO minstens één van zijn eigen aanbevelingen in de wind. Volgens de Werkwijzer is het altijd nuttig om na het verschijnen van zo’n kosten-batenanalyse een second opinion te laten opstellen door een ander bureau. Maar dat geldt niet voor het rapport over Maastricht van SEO zelf, bleek op een online bijeenkomst met betrokkenen. “Nu al op een second opinion aandringen”, betoogde de projectmanager van de provincie, “betekent op voorhand wantrouwen uitspreken.”

En dat is echt niet nodig, voegde SEO-directeur Carl Koopmans daaraan toe, de grote man achter de Werkwijzer. Hij heeft tientallen van zulke analyses op zijn naam, vertelde hij. “Dus bij dit rapport ben ik zelf een soort wetenschappelijk geweten.”

Op vragen van *Trouw* wil Koopmans niet ingaan. ‘SEO vindt het niet passend om over een lopend onderzoek voor de provincie Limburg te praten’, mailt hij. Aan dat standpunt houdt hij vast, ook na de verzekering dat die vragen niet zozeer over vliegveld Maastricht gaan, maar over de Werkwijzer.