



Reactie op de 'Nota van Uitgangspunten' (ontwerp) voor de nieuwe MKBA over MAA en voorstellen voor verbetering

Inleiding

Deze reactie van de Alliantie bestaat uit voorliggend algemeen gedeelte en een bijlage "*Kanttekeningen bij concept-Nota van Uitgangspunten MKBA MAA*". In die bijlage, van de hand van Walter Manshanden en Leo Bus, worden onze voorstellen voor aanpassingen in de Nota van Uitgangspunten gespecificeerd. De bijlage staat ook op internet <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Kanttekeningen-bij-NvU-MAA-MKBA-LB-WM-14092021-DEF.pdf>

1. Achtergrond en doel

We juichen toe, dat er meer tijd wordt uitgetrokken voor de besluitvorming over de toekomst van MAA, namelijk tot en met het voorjaar van 2022. De belangen van onze Provincie en zijn inwoners zijn gebaat bij een zorgvuldige voorbereiding van het door het Provinciaal bestuur dan te nemen besluit.

Een MKBA is een belangrijk onderzoeksinstrument, mits goed en in goed overleg met alle stakeholders uitgevoerd.

De Alliantie is tevreden met toevoeging van de variant 'sluiting van MAA en herontwikkeling van het MAA-terrein'. We hebben daarvoor lang gepleit. Betekenis en belang voor Limburg zijn immers groot: wat zijn onze grote maatschappelijke en regionaal-economische vraagstukken; en wat is daarop het beste antwoord: voortzetting van luchthaven MAA of een andersoortige ontwikkeling van het 200 ha grote terrein dat eigendom is van onze Provincie?

De Alliantie heeft in 2020 zelf een MKBA laten uitvoeren en de resultaten daarvan in december vorig jaar gepubliceerd. Die MKBA is gefinancierd door de Zuid-Limburgse bevolking. De resultaten en alle onderliggende berekeningen zijn beschikbaar voor de onderzoekers die de MKBA van de Provincie uitvoeren.

De MKBA van de Alliantie is uitgevoerd op grond van de Algemene Leidraad van CPB en PBL voor MKBA's. Intussen heeft het Ministerie van IenW een 'Werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's' laten ontwikkelen die als uitgangspunt wordt genomen voor de nieuwe MKBA. De Alliantie heeft die met gemengde gevoelens gelezen: verderop zullen wij uiteenzetten waarom.

Positief is in elk geval het betrekken van de stakeholders bij de voorbereiding en uitvoering van de MKBA. De Alliantie zegt zijn volle medewerking hieraan toe.

2. Probleemanalyse

De Alliantie pleit er sterk voor om de Probleemanalyse compleet te herschrijven. Alleen al de toevoeging van de variant “Sluiting MAA en herontwikkeling MAA-terrein” vraagt daarom. MKBA’s onderzoeken de maatschappelijke kosten en baten van een investeringsproject als antwoord op een maatschappelijk vraagstuk.

Het gaat dan om de grote maatschappelijke en regionaal-economische vraagstukken waarvoor Limburg zich geplaatst ziet.

Voor een adequate beschrijving van de vraagstukken voor Limburg verwijzen wij graag naar de Studies die prof. L. Soete daarover in de afgelopen jaren heeft verricht en de Strategische Plannen die daaruit resulteren.

De centrale vraag is dan, wat voor soort grote investeringsprojecten de beste antwoorden biedt:

- Is dat een luchthaven; meer in het bijzonder: is dat de voortzetting van déze luchthaven MAA met zijn onmogelijke ligging tussen 20 woonkernen; met zijn beperkte gebruik als opstapplaats van Corendon naar goedkope zonbestemmingen en als laad- en losplek voor luchtvrachtcarriers uit vooral het Midden-Oosten; en met zijn niet aflatende behoefte aan gemeenschapsgelden?
- Of biedt een alternatieve ontwikkeling van het 200 ha grote MAA-terrein betere en ook veel profijtelijker antwoorden op onze toekomstvragen?

We stellen voor om voor de variant van sluiting en herontwikkeling verschillende subvarianten door te rekenen. Bijvoorbeeld door het MAA-terrein in te zetten:

- als centrum voor de kenniseconomie (verbinding Chemelot en Health Campus met inpassing van kantoren voor de Einstein Telescope);
- voor de energietransitie conform het ‘MAAsterplan’, waarbij het Heuvellandschap wordt ontzien;
- voor de ontwikkeling van wonen en recreatie;
- als verblijfsaccommodatie voor de toeristische sector, gesitueerd aan de ‘poort naar het Heuvelland’.

Herschrijven is ook nodig omdat een aantal passages hun geldigheid hebben verloren na toevoeging van de nieuwe beleidsvariant: bijvoorbeeld dat sluiting geen optie is, dat luchthaven MAA essentiële basisinfrastructuur zou zijn, of een ‘luchthaven van nationale betekenis’ (lezing van de Luchtvaartnota relateert dat afdoende).

We willen onze ideeën voor een nieuwe formulering van de probleemanalyse graag delen met opdrachtgever en onderzoekers, en bieden aan om mee te denken over mogelijke varianten voor de herontwikkeling van het MAA-terrein.

Marktvraag

In de bijlage worden suggesties gedaan om de marktvraag in beeld te brengen volgens de nieuwste inzichten, nl. op basis van Aeolus 2018 (in plaats van Aeolus 2015), en ook de effecten van de Covid- en de klimaatcrisis voor de vraag naar luchtvaart mee te wegen. We stellen voor om zeer terughoudend om te gaan met wat Ecorys een ‘realistisch marktscenario’ heeft genoemd.

3. Bepaling en kwantificering van effecten

omgevingsfonds en innovatiefonds

In zijn advies (2021) zegt Pieter van Geel: *‘Er zijn nauwelijks luchthavens in Europa waar woningen zo dicht bij de baan gesitueerd zijn als rondom MAA. Met name in Geverik en Schietecoven liggen woningen zeer dicht naast of in het verlengde van de baan. (...) Die ligging vormt een structureel probleem dat nooit opgelost wordt met algemeen hinderbeperkende maatregelen.’*

Daarom stelt hij een ‘omgevingsfonds’ voor om deze overlast te mitigeren, tot en met de uitkoop van omwonenden. Het is evident dat dit fonds gekoppeld is aan het gebruik van de luchthaven door groot handelsverkeer. De kosten daarvoor moeten dus worden meegerekend in elke subvariant waarin dat groot handelsverkeer voorkomt. Hetzelfde geldt ook voor het door van Geel voorgestelde ‘innovatiefonds’. Dat is essentieel voor de door hem bepleite hinderbeperking en moet dus worden doorgerekend.

Daarbij wijzen we de opstellers op de ‘Beoordeling Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA’s’ van het PBL/CPB (op p2 van deze brief):

‘Daarnaast vraagt deze werkwijzer aandacht voor verdelingseffecten. Conform de richtlijnen voor de algemene leidraad wordt aanbevolen om deze in beeld te brengen in geval de kosten en baten scheef zijn verdeeld. In deze werkwijzer wordt aanbevolen om in ieder geval de negatieve effecten voor omwonenden in beeld te brengen en ook de verdeling over regio en Nederland als geheel. Ook is er aandacht voor compenserende maatregelen. Terecht besteedt de werkwijzer daar aandacht aan.’

welvaartseffecten voor gebruikers

In de bijlage laten we zien dat de reistijdeffecten en reiskosten voor passagiers te grof en te royaal worden aangenomen, en doen we concrete suggesties voor een meer exacte benadering. We zien dat het aandeel van inwoners uit Limburg onder de passagiers slechts 28% bedraagt.

Voor de extra reistijd en reiskosten voor de luchtvracht bij beëindiging van het groot handelsverkeer geldt hetzelfde: dat kan preciezer en de bedragen zullen dan lager uitkomen.

werkgelegenheid

Er is nogal wat onderzoek gedaan naar de werkgelegenheid van en vanwege MAA. Erasmus UPT kwam in zijn (breed uitgemeten) concept-‘Luchtvrachtmonitor’ tot 3.300 banen alleen al vanwege de luchtvracht van MAA. In de definitieve versie is dit aantal al teruggebracht tot 2.835. Zorgvuldig onderzoek door de Alliantie heeft geleid tot een verdere neerwaartse bijstelling. De Alliantie diende een klacht in bij de EUR wegens schending van de wetenschappelijke integriteit. De integriteitscommissie van de EUR oordeelde streng over dit onderzoek en over de onderzoekers:

‘De integriteitscommissie verwijt de onderzoekers ‘bedenklijk gedrag’, ‘een niet toereikende institutionele onderzoekscultuur zonder duidelijke organisatorische processen om de kwaliteit van het onderzoek te waarborgen’, en ‘onvoldoende naleving van 4 van de 5 principes van integer wetenschappelijk onderzoek (te weten transparantie, zorgvuldigheid, onafhankelijkheid, verantwoordelijkheid)’.

In het eindrapport bleven er nog 1.740 banen over. De opstellers werden verplicht in het eindrapport een ‘waarschuwing voor de lezer’ op te nemen, namelijk *‘dat de resultaten van de studie een relatief grote mate van onzekerheid kennen’.*

In het kader van het adviestraject van Geel heeft Ecorys onderzoek gedaan naar de economische betekenis van MAA. Ecorys komt tot 1760 banen in de regio vanwege MAA. Ook Ecorys is niet transparant over de onderliggende onderzoeksmethodiek. De Alliantie heeft vastgesteld dat minimaal honderden arbeidsplaatsen ten onrechte aan MAA zijn toegerekend (bijvoorbeeld van bedrijven die wel luchtvracht vervoeren maar geheel of grotendeels werkzaam zijn voor andere luchthavens dan MAA). Dus ook de cijfers van Ecorys zijn onvoldoende betrouwbaar. De Alliantie becijfert op grond van eigen onderzoek de met MAA gemoeide werkgelegenheid op maximaal 700-900 werkzame personen, de ‘DenktankMAA’ komt nog lager uit. De betreffende rapporten en onderzoeksresultaten zijn voor de onderzoekers beschikbaar.

Het is in dit verband inderdaad nuttig om inzicht te hebben in de vraag, wat er wordt vervoerd en door wie naar waar. Dat zal duidelijk maken, hoe beperkt het nut is van de luchtvracht voor onze regio.

inkomend toerisme

Het is weinig bevredigend, dat de schadelijke effecten van de MAA-overlast op het inkomend toerisme niet zullen worden gekwantificeerd. In de bijlage doen we hiervoor handreikingen. Dit toerisme is een van de topsectoren van onze regionale economie. Het is dus van cruciaal belang de negatieve effecten zo goed mogelijk in beeld te brengen. Dr. Paul Peeters heeft in zijn rapport een mogelijke kwantificering aangedragen. Ook bij dit punt wijzen we de opstellers op de ‘Beoordeling Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA’s’ van het PBL/CPB (op p2 van deze brief):

Over effecten op natuur en andere omgevingseffecten merkt de werkwijzer op dat er niet altijd gegevens beschikbaar zijn om deze effecten te kunnen inschatten en waarderen. We onderstrepen hierbij het belang om bij iedere MKBA te inventariseren welke (netto) effecten op natuur en omgeving substantieel kunnen zijn, en om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om deze effecten kwalitatief te duiden, te kwantificeren of zelfs te monetariseren.

Omgevingseffecten

geluid

De Nota van Uitgangspunten hanteert een grenswaarde van 50 dB Lden, waarboven van waardeverlies wordt uitgegaan. Die grenswaarde is veel te hoog. Wij hechten er

aan, dat het dringende advies van de WHO wordt opgevolgd, nl. om die grenswaarde te stellen op 45 dB Lden. De GGD volgt dit advies.

Bij de Lden-systematiek plaatsen wij twee kanttekeningen:

- de systematiek gaat uit van een jaargemiddelde berekend over dag en nacht. Dat doet geen recht aan de reëel ervaren overlast die rechtstreeks is gekoppeld aan de pieken in de geluidsbelasting. Er is een uitstekend rapport beschikbaar van de 'DenktankMAA', waarin heel precies die piekbelastingen rondom MAA worden aangeduid, gekoppeld aan locaties en typen vliegtuigen.
- Hantering van de Lden-systematiek gaat al helemaal voorbij aan alle vormen van 'grondgeluid' die er in de directe omgeving van de luchthaven (met name in Geverik, Schietecoven, Ulestraten-West) vaak en langdurig voor overlast zorgen: taxiën, langdurig gebruik van vliegtuighulpmotoren, geluid van transportkarretjes, proefdraaien door Samco. Omdat (zie het van Geel-citaat eerder) een situatie als bij MAA nergens bestaat (veel woningen zo dicht op de baan) wordt ook deze overlast geacht niet te bestaan. De Omwonenden bieden aan deze overlast exact voor de onderzoekers in beeld te brengen, zodat ze ook die geluidsoverlast kunnen kwantificeren.

emissies

In de bijlage doen we voorstellen voor de te hanteren emissieprijsen.

veiligheid

Vanwege de specifieke ligging van MAA t.o.v. de omliggende bebouwing is er ook sprake van een specifieke veiligheidsproblematiek, die zich wel degelijk laat kwantificeren. We betwisten niet dat er relatief weinig vliegtuigen verongelukken. Maar in Beek, Geverik en Meerssen-West zijn er zeer regelmatig incidenten als gevolg van vortex-turbulentie van zeer laag overkomende vliegtuigen, met o.a. afvallende dakpannen als gevolg. Op verzoek kunnen we een overzicht van incidenten verstrekken. De risico's en gevaren hiervan laten zich kwantificeren, en dat geldt al helemaal voor de plannen om in een bepaald gebied dakpannen vast te leggen.

4. Planning en Proces

De Alliantie benadrukt graag het belang van een volstrekte onafhankelijkheid van de onderzoekers in de uit te voeren MKBA. We gaan er van uit dat zij objectieve beslisinformatie leveren en in hun werk uitgaan van de meest recente wetenschappelijke inzichten.

Naar aanleiding van onze ervaringen met de onderzoekers van Erasmus en Ecorys heeft de Alliantie een gezond wantrouwen en een kritische blik ontwikkeld. De onderzoekers van deze MKBA lopen mogelijk eenzelfde risico: te dicht op de opdrachtgever opereren, de opdrachtgever comfort willen geven en daarmee het belang van een volstrekte onafhankelijkheid uit het oog verliezen.

We hebben natuurlijk de 'Werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's' bestudeerd: we beoordelen die op een aantal punten eerder als 'luchtvaartvriendelijk' dan als 'luchtvaartspecifiek'. Zoals de luchtvaart zich op heel veel terreinen een uitzonderingspositie heeft verworven dreigt dat nu ook in MKBA-land.

En m.b.t. de werkgelegenheidscijfers hebben we ook met SEO enige ervaring opgedaan. SEO heeft zich in zijn rapport 'Effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector' (augustus 2020) gebaseerd op de cijfers van de Luchtvrachtmonitor en geconcludeerd *'dat er bij MAA tussen 2.855 en 3.078 banen in de luchtvracht verloren kunnen gaan'*. De Alliantie heeft SEO daarop voorzien van de onderbouwde kritiek op de gehanteerde werkgelegenheidscijfers.

In een digitale hoorzitting van de Commissie Financiën van de Eerste Kamer over de luchtvrachttaks heeft de medeopsteller van het SEO-rapport verklaard *'geen aanwijzingen te hebben dat er betere cijfers beschikbaar zijn dan die van de EUR'*. Dr. W. Manshanden heeft in diezelfde hoorzitting aangegeven dat de cijfers te hoog zijn, zodanig dat het niet plausibel is. Op de vraag vanuit de Kamercommissie aan de SEO-vertegenwoordiger: *'Dus u handhaaft 3.000 arbeidsplaatsen?'* was het antwoord vanwege SEO *'Ja'*.

SEO heeft nadien wel in een update van zijn rapport de cijfers aangepast conform de aanpassingen in de 'Luchtvrachtmonitor', maar deze informatie niet gedeeld met de Eerste Kamerleden die aan de hoorzitting hebben deelgenomen, en die hun standpunt over de luchtvrachttaks hebben bepaald op grond van onjuiste informatie.

Het is dus niet onlogisch dat de Alliantie het MKBA-onderzoek kritisch tegemoet zal treden. Dat neemt niet weg dat we er 'open' in stappen en onze kennis en ervaring zullen inzetten voor een geslaagd MKBA-project.

Second opinion

Conform de aanbeveling van CPB en PBL onderschrijven we het belang van een second opinion en stellen voor om die op te nemen in het Proces.

5. Onze belangrijkste aanbevelingen op een rij

- Maak een nieuwe probleemanalyse, die recht doet aan het opnemen van de variant van 'sluiting en herontwikkeling'
- Pas de scenario's voor de vraag naar luchtvaart aan en hanteer Aeolus 2018
- Maak een begroting voor het door van Geel voorgestelde Omgevingsfonds en neem die op in de MKBA. Idem voor het Innovatiefonds
- Pas de reistijden en reiskosten voor passagiers aan zoals voorgesteld
- Pas ook de reistijden en reiskosten voor luchtvracht aan
- Breng de schade voor het inkomend toerisme kwantitatief in beeld conform de voorstellen van Dr. Paul Peeters en aandachtspunten van het PBL/CPB in hun beoordeling van de Werkwijzer
- Stel voor het waardeverlies als gevolg van geluidsoverlast de grenswaarde bij naar 45 dB(A) conform WHO 2018
- Kwantificeer de specifieke geluidsoverlast en het bijbehorende waardeverlies in Geverik, Schietecoven en Ulestraten-West
- Kwantificeer de risico's van afvallende dakpannen en overige vortex-schade, en de kosten van het vastleggen van dakpannen
- Plan een second opinion op de MKBA

14 september 2021

Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

alliantie@stopgroeimaa.nl

De Alliantie bestaat uit 15 organisaties/groepen. Zie

<https://stopgroeimaa.nl/alliantie/samenstelling-van-alliantie/>