

Aan:  
Projectteam MKBA MAA, via dhr. S. Moonen  
Kopie:  
Gedeputeerde dhr. S. Satijn  
dhr. M. van der Sande  
Stakeholders, via dhr. S. Moonen

Beek, 29-10-2021

Betreft: Kritiek op de uitvoering van het proces voor het maken van MKBA's MAA

Geacht Projectteam,

Allereerst willen wij u bedanken voor de beantwoording van de vragen, die gesteld zijn door Stakeholders naar aanleiding van de concept nota van uitgangspunten voor de MKBA-MAA.

Echter, op cruciale punten willen wij ernstig bezwaar maken tegen het door de projectgroep tot dusver gevolgde proces, de inhoudelijke behandeling van informatie en de wijze van beantwoorden van vragen, die door Stakeholders zijn gesteld. Dezelfde soort bezwaren hebben wij eerder naar de gedeputeerde dhr. Satijn gecommuniceerd in een brief van 6 oktober jl., waarvan wij aannemen dat die u ter kennis zijn gesteld en met u besproken zijn. Hierop hebben wij van dhr. Satijn nog geen reactie gekregen en uit de beantwoording van de vragen door het Projectteam blijkt geen verbetering.

De kern van de kritiek is, dat er in het proces nog steeds geen duidelijkheid is over de belangrijkste uitgangspunten, dat er geen enkele openheid is en er geen gelegenheid is voor inhoudelijke discussie, met name op de gebieden werkgelegenheid en geluidhinder. De beweging, die er gemaakt is dat de rapporten over deze onderwerpen, waaronder die van Denktank-MAA, nu door het projectteam "beoordeeld zullen worden op wetenschappelijke kwaliteit", heeft het karakter van een schijnbeweging; Het 'oordeel' vindt niet plaats op basis van controle (onderzoek) van feitelijke inhoud en het oordeel wordt aan Stakeholders achteraf meegedeeld (als er al gerekend is aan MKBA's) en er niets meer ter discussie wordt gesteld. Er worden dus geen uitgangspunten samen met Stakeholders vastgesteld voordat er MKBA's berekend worden.

Zoals wij in de brief van 6 oktober ook al hebben aangegeven is deze werkwijze geheel niet open en transparant en er zal geen draagvlak worden verkregen. De werkwijze wordt om deze reden ook ten stelligste afgekeurd in de 'Werkwijzer voor opstellen luchtvaartspecifieke MKBA's'

(en alle doorgaans gebruikte aanpakken van dit soort projecten). Zie onderstreepte strofes over 'consensus' en 'kwaliteitsborging' in onderstaande excerpt in Bijlage 2.

Bovendien lijkt het gevolg van de werkwijze van de projectgroep te zullen zijn, dat de meest wezenlijke inzichten met grote toekomstige consequenties waarschijnlijk niet worden meegenomen in de MKBA's en dientengevolge beslissingen over de toekomststrategie van MAA mogelijk op verkeerde gronden worden genomen. De kans hierop is des te groter als de opstellers van de MKBA's bewust of onbewust effecten niet of niet volledig tot uitdrukking brengen in de MKBA's "om voor de opdrachtgever een zo gunstig mogelijk resultaat te behalen" Zie excerpt in Bijlage 2.

Wij willen hierbij onze eerdere waarschuwing herhalen voor een 'Garbage-in, garbage-out' resultaat van de MKBA's. Wij spreken u hierbij aan op uw plicht om zorgvuldigheid en onafhankelijkheid te betrachten.

Een groot punt van kritiek is, dat de focus ligt op economie en rekenen en dat er niet gekeken en geluisterd wordt naar de inbreng over effecten van geluid en milieuoverlast. Dit blijkt o.a. uit het antwoord op vraag 14 van Denktank-MAA en de antwoorden op vragen 1 en 3 van GGD Z-Limburg. Hierin wordt stug volgehouden, dat waardering van geluidhinder met een vaste relatie gekoppeld wordt aan geluidproductie uitgedrukt in Lden. In de Werkwijzer wordt daarentegen aangegeven om daarbij informatie over ervaren geluidhinder op basis van dosis-effect relaties te benutten, wordt geadviseerd om onderzoek te doen naar waardering voor lagere geluidniveaus en wordt gesproken om in gewenste gevallen meerdere MKBA varianten uit te werken. In de rapporten van Denktank-MAA, die u heeft ontvangen, wordt hier informatie voor aangedragen, maar daarop zien wij geen enkele respons. Zie ook excerpt in Bijlage 2 over hinder en compensatie. In de brief van de minister van I&W en in de Werkwijzer is gesteld, dat uitvoerders van MKBA's verantwoordelijk zijn voor opname van de meest recente (wetenschappelijke) inzichten. Zie excerpten in Bijlage 1 en 2.

De plannen voor ontwikkeling van MAA, waarbij vakantievluchten verschoven worden van 6:00 naar 7:00 en daarbij direct na 7:00 zware vrachtvliegtuigen over de verlengde landingsbaan (vanaf oostkust VS en China) landen en 's avonds laat kunnen opstijgen, 365 dagen per jaar zonder rustperiodes, zijn strijdig met nationaal beleid. Zie excerpten in Bijlage 3. Dat betekent dat prognoses, die in het rapport van Van Geel zijn vermeld, waarschijnlijk niet gehaald kunnen worden. De consequenties hiervan dienen in MKBA's verwerkt te worden.

Wij vinden het verder niet juist dat milieu- en geluidhindereffecten van grondlawaai van MAA niet kwantitatief meegenomen worden en dat de hinder van MAA niet opgeteld wordt bij de hinder van fabrieken, Awacs, vliegverkeer op Luik en autowegen. Over de al aanwezige hinder zal hoogstwaarschijnlijk informatie beschikbaar zijn en anders verkregen moeten worden, waarbij mogelijk bestaande realistische plannen voor reductie van hinder meegenomen kunnen worden.

In MKBA 's zal ons inziens ook gerekend moeten worden met ontwikkelingen in milieunormen op dezelfde wijze als wordt uitgegaan van prognoses voor marktontwikkelingen. Ten overvloede wijzen wij hier op het onderzoek door To70 naar consequenties van toepassing van de 45 dB(A) norm, die gesteld is door WHO, en recente VN uitspraken en rechterlijke uitspraken van de Hoge Raad in Nederland. Zie Denktank-MAA rapport "Afweging van publieke belangen". Ook met betrekking tot de schadelijkheid van ultrafijnstof dienen de laatste wetenschappelijke inzichten van Gezondheidsraad en RIVM meegenomen te worden en dient rekening te worden gehouden met mogelijke consequenties van veranderingen van normen op dat gebied.

Met betrekking tot veiligheid maakt het projectteam zich er veel te gemakkelijk van af door te stellen dat de kans op ongelukken klein is (zie nota van uitgangspunten en antwoord op vraag 17 van SP). Het moet het projectteam bekend zijn, dat risico's in alle geledingen van de maatschappij normaliter worden gekwantificeerd met de formule 'Risico = Kans x Gevolg'. Denktank-MAA heeft gewezen op de gigantische gevolgen in geval van een ongeluk bij Chemelot met naftakrakers en opslagbollen met o.a. etheen en propeen. Hierover zijn in het verleden berekeningen gemaakt, die gebruikt kunnen worden. Enkele voorbeelden in Nederland van gigantische ongelukken met kleine kans, maar grote gevolgen zijn vermeld in Denktank-MAA rapport.

De argumentatie over waardering van gebruikerseffecten, die door het projectteam wordt gegeven, komen ons ongeloofwaardig voor. Derhalve vragen wij u om ons wetenschappelijke rapporten te sturen, waaruit blijkt dat elementen van 'voor- en natransport' voor vakantie-reizen een welvaart of welzijnseffect hebben en welke waarde daaraan zou moeten worden gegeven. Eveneens vragen wij u om ons wetenschappelijke rapporten te sturen over waardering van 'voor- en natransport' bij vrachtvervoer, die van toepassing zouden zijn voor de MAA situatie.

Wij verzoeken u voorts alle communicatie met MAA en evt. andere partijen, die u heeft gehad in het kader van dit project, ter beschikking te stellen aan Stakeholders alvorens MKBA-berekeningen worden gemaakt.

Nogmaals willen wij opmerken, dat MKBA's gemaakt worden ter ondersteuning voor besluitvorming door de Provincie, waarin een afweging van publieke belangen van bewoners van Limburg wordt gemaakt. Zie excerpt in Bijlage 3.

Wij vinden het een verantwoordelijkheid van de projectgroep om in de rapportage nadrukkelijk op te merken dat de MKBA's slechts ondersteunend voor besluitvorming zijn en dat de ontwikkeling van regionale luchthavens en dus ook van MAA primair gestuurd moet worden via het niveau van hinder dat de overheid vanuit haar publieke taak acceptabel acht. Zie excerpten in Bijlage 3. In de rapportage zal ook uitleg moeten worden gegeven wat de consequenties zijn van de nieuwe inzichten o.a. over dosis-effect relaties en verschuiving en verzwaring van hinder naar de randen van de nacht.

Met betrekking tot het uitvoeren van het proces willen wij verder aandringen op betere communicatie vanuit het projectteam. Zie onze opmerkingen hierover in Bijlage 4. Wij dringen er

op aan een volgende meeting ruim van tevoren te plannen en van tevoren een agendavoorstel, relevante stukken en presentaties te sturen.

Zoals wij hierboven hebben aangegeven voldoet het proces op de belangrijkste punten niet aan de gestelde criteria, die in de nationale Werkwijzer zijn gesteld en door de Provincie worden gepropageerd. Doorzetten van het proces zoals is voorgenomen leidt naar onze inschatting tot ongewenste polarisatie en onbruikbare resultaten. Derhalve adviseren wij u om niet te starten of door te gaan met het opstellen van de MKBA's en eerst met de opdrachtgever te overleggen hoe uit de impasse te geraken.

Denktank-MAA zal een kopie van deze brief sturen aan de opdrachtgever bij de Provincie en ook daarbij aandringen op een andere aanpak.

In afwachting van besluiten van de Provincie doen wij u hierbij enkele constructieve voorstellen, die u zou kunnen nemen om de impasse te helpen doorbreken:

1. Voor Werkgelegenheid: Indien nog enige twijfel bestaat over correctheid van bevindingen in het Denktank-MAA rapport: Op korte termijn controle uitvoeren, in 2 dagen mogelijk. Desgewenst met ondersteuning door Denktank-MAA. (Aanbeveling 3 uit Denktank-MAA rapport over Werkgelegenheid).
2. Voor Geluidhinder, met specifieke focus op dosis-effect relatie: Op korte termijn hierover discussie voeren met To70, GGD, RIVM, PBL, Denktank-MAA en andere Stakeholders. Op basis daarvan bepalen welke uitgangspunten zullen worden gehanteerd voor MKBA's c.q. welke varianten van MKBA's zullen worden gemaakt.
3. Per omgaande alle communicatie met partijen over benodigde informatie ten behoeve van het maken van MKBA's, zoals b.v. met MAA, ter beschikking te stellen aan Stakeholders.
4. Communicatie tussen Projectteam en Stakeholders verbeteren, zoals hierboven is aangegeven.

Wij hopen met deze brief een positieve bijdrage gegeven te hebben aan het proces van besluitvorming over de toekomststrategie voor MAA en het maken van MKBA's als onderdeel in dit proces.

Met vriendelijke groet,  
Leo Kant  
namens Denktank-MAA  
tel 06-53813936

*Denktank-MAA is een burgerplatform, dat met onderzoek een positieve bijdrage wil geven aan objectieve informatieverstrekking aan GS, PS en bewoners van Limburg.*

## Bijlage 1: Excerpt uit brief van minister I&W en interpretatie Denktank-MAA

Uit brief van de minister van I&W over de Werkwijzer ter informatie aan de tweede kamer:

- “...leidraad vormt voor het opstellen van luchtvaartspecifieke MKBA's”.
- “Uitvoerders van MKBA's die deze werkwijzer gebruiken blijven intussen zelf verantwoordelijk voor opname van de meest recente wetenschappelijke inzichten in hun onderzoeken”.
- “...draagt het volgen van de aanbevelingen in deze werkwijzer door uitvoerders van MKBA's bij aan de kwaliteit van het instrument MKBA in besluitvormingsprocessen”.

Interpretatie/ conclusie:

- De Werkwijzer is geen wet, ook geen voorschrift, maar een advies c.q. aanbeveling voor een proces en reikt een aantal wetenschappelijke inzichten aan.
- MKBA's dienen ter ondersteuning van besluitvorming; voor MAA primair door de Provincie Limburg aangezien zij naar haar burgers verantwoordelijk is voor de goede afweging van publieke belangen (en kosten en baten, die in de Provincie neerslaan). Ter verlening van een vergunning zal in geval van MAA de nationale overheid de MKBA (en zorgvuldigheid van het gevolgde proces) voor het door de provincie gekozen alternatief beoordelen op de mogelijke consequenties op nationaal (provincie-overschrijdend) niveau.
- Uitvoerders zijn verantwoordelijk om de meest recente wetenschappelijk inzichten te gebruiken.
- De Werkwijzer is gereed gekomen omstreeks begin juli 2021, de aanvraag tot offerte voor het maken van MKBA's MAA is omstreeks deze tijd verstuurd. De MKBA MAA is dus een 'pilotproject' en het zal niet verwonderlijk zijn als er in de Werkwijzer omissies blijken te bestaan óf specifieke situaties voor MAA niet zijn voorzien.

## Bijlage 2: Excerpt uit de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's

### Proces

- Par 2.3.1. “Het is belangrijk de omgeving en gebruikers mee te laten denken over te verwachten effecten ... De omgeving kan ook effecten inbrengen, waar onderzoekers nog niet aan hadden gedacht....”
- “Bij aanvang van het participatieproces is het van belang om procesmatige afspraken te maken met de verschillende stakeholders. Discussies over de aanpak en uitgangspunten worden vroegtijdig gevoerd, nog voordat is gerekend, gerapporteerd en besloten. Door hier van tevoren consensus over te bereiken, wordt voorkomen dat stakeholders de aanpak en uitgangspunten ter discussie stellen wanneer de uitkomsten niet bevallen.”
- Par 2.4. “Een kwaliteitsborgingsmechanisme waarbij de kwaliteit van MKBA's door een onafhankelijke partij wordt gecontroleerd, is daarbij een onontbeerlijk hulpmiddel. Zonder adequate kwaliteitsborgingsmechanismen kan een MKBA-

opsteller de grenzen van de leidraad of werkwijzers opzoeken, om voor de opdrachtgever een zo gunstig mogelijk resultaat te behalen.”

#### Hinder en Compensatie

- Par 4.4.1. “De GGD’s in de regio’s rond de luchthavens meten de door mensen ervaren hinder periodiek in een gezondheidsmonitor. Dit geeft per gebied inzicht in het actuele ervaren vliegtuiggeluid. Zowel op basis van de aanbeveling van de WHO, als de ervaringen van de GGD’s in de regio’s rond de Nederlandse luchthavens, is het zinvol om de input uit enquêtes ten aanzien van hinderbeleving te benutten. Het Ministerie heeft het RIVM opdracht verleend om een dosis effect-relatie per luchthaven op te stellen. Deze rapportage wordt eind 2021 verwacht.”
- Par 4.5.2. “Dit vraagt om een afzonderlijke (extra) MKBA van de fysieke compensatiemaatregelen, of om twee beleidsvarianten in de MKBA van luchtvaartmaatregelen, respectievelijk met en zonder compenserende investeringen”.

#### Bijlage 3: Excerpt nationale Luchtvaart nota en Van Geel

- Rapport Van Geel Hfdst 4: “Conform de Luchtvaartnota wordt de toekomstige ontwikkeling van regionale luchthavens en dus ook van MAA primair gestuurd via het niveau van hinder dat de overheid vanuit haar publieke taak acceptabel acht. Daarmee wordt een luchthaven ten principale op gelijke wijze behandeld als elke andere economische activiteit. Dat betekent ook dat de economische perspectieven niet a priori het vertrekpunt zijn in dit sturingsmodel maar dat het geaccepteerde hinderniveau uiteindelijk bepalend is”.
- Luchtvaartnota Par 6: “Van ongeclausuleerde groei van de luchtvaart kan niet langer sprake zijn. De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen. Dit moet bijdragen aan het onderling vertrouwen van alle belanghebbende partijen. De vraag naar capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan”.
- Luchtvaartnota Par 4.2.1: “... het toekomstige geluidsbeleid voor de burgerluchtvaart. Dit moet beter aansluiten bij wat bewoners als hinder ervaren, waardoor geluidsoverlast kan verminderen. Hierbij wordt ook het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) meegenomen. De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dB Lden en 40 dB Lnicht voor de nacht. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden”.
- Luchtvaartnota Par 4.2.4. “Vliegtuiglawaai in de nacht kan de slaap verstoren en leiden tot gezondheidsklachten. Daarom vermindert de rijksoverheid het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur. Meer hinder in de randen van de nacht door verschuiving van nachtvluchten zal niet worden toegestaan”.
- Luchtvaartnota Hfdst 4, blz. 47. “Vormgeven geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen. Bijvoorbeeld op basis van onderzoek naar meer rustmomenten”.

- Vervolg: “In het huidige beleid zijn de maatregelen ‘gezoneerd’; de regels zijn strenger in de zones dicht rond start- en landingsbanen en onder de vliegroutes. Het is belangrijk dat er zowel aandacht is voor de ervaren geluidshinder dichtbij een luchthaven als de verder gelegen gebieden. Maatregelen moeten ertoe leiden dat de hinder daadwerkelijk afneemt en de hinder niet alleen verplaatst wordt”.
- Luchtvaartnota Hoofdstuk 6: “De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio’s waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn”.

#### Bijlage 4. Communicatie

Op gebied van communicatie en verantwoording schiet projectteam te kort:

- Het proces is niet afgestemd met (alle) Stakeholders.
- Mededelingen over het proces zijn laat gegeven en er werd (te) weinig tijd gegeven voor reactie.
- Voorafgaand aan de webmeeting met Stakeholders op 27-9-2021 zijn geen agenda en stukken (PP presentatie) gestuurd.
- Deze meeting werd nagenoeg geheel gevuld met toelichting van eigen standpunten. Op vragen zijn alleen ontwijkende antwoorden gegeven. Het standaard antwoord bij de beantwoording van de vragen was en is nog steeds, dat het projectteam ‘het’ zal bekijken en zelf een oordeel zal vellen.
- Na de meeting is er geen verslag gestuurd met belangrijkste discussiepunten en gebruikte PP presentatie.
- Er is geen mededeling gegeven, dat beantwoording van vragen vertraagd was.
- Er is nog geen mededeling en datumreservering voor volgende terugkoppeling gedaan.