

MKBA

Een samenvatting van het eindrapport Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse

Beleidsalternatieven Maastricht Aachen Airport

Het onderzoek is in opdracht van
Alliantie Tegen Uitbreiding MAA
uitgevoerd door LeoBus en Neo Observatory



Uitgave van Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

contact@stopgroeimaa.nl

www.stopgroeimaa.nl

www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg

December 2020

Zuid-Limburg verdient beter

Inleiding

De kwaliteit van wonen en leven is er bijzonder: vanwege de schaal, de natuur, het joie de vivre, de internationale historie en de nabijheid van Duitsland en België. Steeds meer Nederlanders vinden er hun plek om te wonen, te werken, te studeren of voor een paar dagen rustig genieten.

De kwaliteit van het landschap is onovertroffen. Het is een Vijfsterren heuvelandschap, uniek voor Nederland, waarin inwoners en bezoekers graag verblijven en waar ons toerisme gedijt. Er zijn 10 unieke Natura 2000 gebieden met bijzondere flora en fauna die dankzij zorgvuldige bescherming intact blijven.

Zuid-Limburgs rijke historie en cultuur leeft actief voort, van herkenbare Romeinse aanwezigheid in Maastricht en Heerlen tot en met Cultura Nova, de Internationale Dansdagen, Musica Sacra, André Rieu, het Wereld Muziek Concours, de Tefaf en veel meer.

De economische kracht van Zuid-Limburg rust op 3 pijlers: het toerisme (wandelen, fietsen, shoppen), de industrie (Chemelot, VDL) en de kenniseconomie (Maastricht Universiteit, Zuyd Hogeschool, de Brightlands Campussen, de voorbereiding voor de Einstein Telescoop). Die drie pijlers leveren een stevige basis om op verder te bouwen en consequent te blijven kiezen voor topkwaliteit.

Het unieke natuurlandschap in Zuid-Limburg is relatief dichtbevolkt: er wonen zo'n 600.000 mensen. Hun gezondheid en de luchtkwaliteit vormen een punt van zorg. De zorgconsumptie in Zuid-Limburg is de hoogste in Nederland. Dat geldt ook voor de COPD-klachten. Vandaar de aandacht voor bevordering van een gezonde leefstijl, het initiatief voor de gezonde basisschool, verbetering van de luchtkwaliteit.

MAA: een mislukte luchthaven

Bovenop het centraal plateau van Zuid-Limburg, ons prachtige balkon van Europa, dat is ontstaan door de erosie van de omliggende rivieren en beken, is in verband met de bevrijding van West-Europa een start-/landingsbaan aangelegd. Deze tijdelijk bedoelde luchthaven ligt er nog steeds, midden tussen de bebouwing van 20 grote woonkernen.

De afstand van de luchthaven tot de woonkernen is nergens in Nederland zo klein als in Zuid-Limburg. Dat geldt ook voor de geringe afstand tot de landsgrenzen met België en Duitsland.

Dat leidt voor alle bewoners en gasten van Zuid-Limburg tot een buitenproportionele overlast. Met dagelijks gemeten lawaainiveau's van meer dan 100 dBa en rondvliegende dakpannen voor direct omwonenden. En 80 dBa (door de laagovervliegende vrachttoestellen) voor de wijdere omgeving. Want vanwege de landsgrenzen vliegen de toestellen met een haarspeldbocht laag over het toeristisch Heuvelland met haar Natura 2000- en stiltegebieden.

De luchthaven ligt op het snijvlak tussen Eifel/Ardennen en de Belgische Kempen, ter plaatse van het Natura 2000-gebied Bunderbos. De luchthaven verstikt en vervuult unieke heuvellandschappen van Nederland met haar uitstoot van lawaai, ultrafijnstof en kerosine.

De luchthaven is overbodig

Binnen een uur rijden vanaf MAA zijn er 7 of 8 luchthavens, die alle denkbare vliegmogelijkheden bieden. En nota bene binnen een half uur de grote vrachtluchthaven Bierset bij Luik. De aanwezigheid van MAA voegt helemaal niets toe aan de bereikbaarheid van Limburg of Nederland.

Na een kwakkelend bestaan van vele decennia is de conclusie onontkoombaar: **MAA is commercieel niet levensvatbaar**. Er is geen enkel perspectief op economische zelfstandigheid en op een rendabele exploitatie op deze locatie met zoveel concurrentie in de nabijheid. Het voortbestaan van de luchthaven wordt telkenmale opgerekt met vele tientallen miljoenen overheidssteun van de Provincie Limburg, zonder dat daar een adequaat maatschappelijk rendement tegenover staat.

De concurrentiepositie van MAA is en blijft zwak: klein, korte start-/landingsbaan, geen expansiemogelijkheden, geen solide klantenbasis, geen verbinding met de regio en een toenemend verzet van de bevolking tegen de overlast en vervuiling. Zeker nu MAA streeft naar verdere groei als vrachtluchthaven sluiten zich de rijen tegen de uitbreiding van MAA.

MAA draagt vooral negatief bij aan de regionale economie

Het passagiersverkeer bestond vóór Corona voor 99% uit uitgaand toerisme naar zonbestemmingen. De passagiers kwamen voor 2/3 uit Duitsland, België en de rest van Nederland, en slechts voor 1/3 uit Limburg. Zij gaven hun geld uit in verre buitenland (Turkije, Spanje) en droegen niets bij aan de Limburgse economie. Sterker nog, dit uitgaand toerisme vormt een bedreiging voor ons natuur- en recreatie toerisme (met zijn 21.000 directe banen). Het overgrote deel van de passagiers wordt vervoerd door Corendon, een bedrijf met een zeer ongewisse toekomst dat haar toestellen bij MAA inmiddels heeft weggehaald.

Het vrachtverkeer is voor het overgrote deel niet als 'lokaal' aan te merken. De vracht komt niet uit Limburg en is niet voor Limburg bestemd.

De luchtvrachtmaatschappijen zijn 'footloose' en kiezen met het grootste gemak voor andere, grotere luchthavens met een betere infrastructuur (Schiphol, Keulen, Luik, Luxemburg). Hetzelfde geldt voor het wegtransport. Dat volgt de luchtvrachtmaatschappijen van de ene luchthaven naar de andere, is voor meer dan 80% buitenlands en draagt dus evenmin bij aan de regionale economie.

MAA is afhankelijk van een zeer beperkt aantal internationale vrachtcarriers die niet zijn ingebed in de regionale economie. Ze kiezen enkel voor MAA vanwege de lage landingstarieven, maar zijn op geen enkele wijze op MAA aangewezen of duurzaam aan MAA verbonden.

Sterker: het huidig gebruik van het 200 ha MAA-terrein zit andere, betere ontwikkelingsmogelijkheden, die wél goed passen bij Zuid-Limburg, in de weg.

Wat leert ons de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse over MAA?

In de MKBA zijn de volgende varianten onderzocht:

- het door de Provincie ingezette beleid voor MAA (de 'nul-variant')
- MAA als vrachtvliegveld
- MAA als klein verkeersvliegveld, dus zonder 'groot handelsverkeer'
- alternatieve gebiedsontwikkeling voor het MAA-terrein (deze laatste variant is in de MKBA alleen kwalitatief onderzocht en nog niet gekwantificeerd).

In de MKBA zijn deze varianten doorgerekend en in euro's gekwantificeerd. Daarbij is niet alleen gekeken naar de economische betekenis van de luchthaven 'in enge zin' (exploitatieresultaat, directe en indirecte werkgelegenheid etc.), maar breder naar de welvaartseffecten. Dus ook naar de lawaaioverlast en de overige effecten op de gezondheid van bewoners, en naar de gevolgen voor de natuur en de natuurbeleving. Allemaal volgens de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-baten analyses van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving.

Dit onderzoek heeft aangetoond dat de 'nul variant' het meest negatief is voor de welvaart in Zuid-Limburg; dat MAA als enkel vrachtvliegveld al een stukje beter scoort; dat MAA als 'klein verkeersvliegveld' (dus zonder 'groot handelsverkeer') substantieel méér aan onze welvaart bijdraagt; en dat – afhankelijk van de invulling – een alternatieve invulling van het MAA-terrein het meeste bijdraagt aan de welvaart in Zuid-Limburg en Nederland als geheel.

In het vervolg van deze brochure vindt u een compacte samenvatting van het uitgebreide MKBA-rapport. Het MKBA-onderzoek zelf vindt u op <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/MKBA-MAA-Alliantie-dec-20.pdf>

MAA-terrein boven op het Centraal Plateau

Het MAA-terrein is volledig eigendom van de Provincie Limburg en buitengewoon strategisch gelegen. Aan de westzijde direct langs de A2 en aan de oostzijde grenzend aan woonkernen en natuur. Het terrein biedt een ideale verbindingsmogelijkheid tussen de kenniseconomie in Maastricht (Universiteit en Health Campus) en de Chemelot Brightlands Campus. En het verbindt woonkernen met werken in de kennisindustrie. Tegelijk is het aan de oostkant de poort naar het Heuvelland, het recreatiegebied voor bewoners, kenniswerkers en toeristen.

Het 200 ha grote terrein biedt ideale ontwikkelingsmogelijkheden voor de trekkers van onze regionale economie: kenniseconomie, hoogwaardige industrie, recreatie/toerisme en wonen. Allemaal mogelijkheden die geen schade toebrengen aan het unieke landschap en het goede leven in Zuid-Limburg. Mogelijkheden die wonen en werken in Zuid-Limburg aantrekkelijker maken voor vestiging. Duurzame mogelijkheden waar Zuid-Limburg, haar bewoners en toeristen en haar gehele ecosysteem wel bij zullen varen.

Meer werk, meer welvaart, meer geluk

Zuid-Limburg is het aan zijn stand verplicht zich te ontdoen van de overbodige, vervuilende en aanhoudend noodlijdende luchthaven. Die is destijds aangelegd in het kader van de bevrijding en heeft zijn functie vervuld. Het is nu, 75 jaar later, hoog tijd hiervan afscheid te nemen en consequent te kiezen voor duurzaamheid en kwaliteit. Dat kan worden gerealiseerd door het MAA-terrein in te zetten voor projecten die een hoogwaardige bijdrage leveren aan onze regionale economie, ons welzijn en onze gezondheid. Projecten die veel méér werkgelegenheid en geluk opleveren dan MAA.

We zijn het aan de generaties na ons verplicht om onze unieke landschappen, natuur en stilte, en ons goede leefklimaat in stand te houden, door consequent te kiezen voor hoogwaardige en duurzame economische kwaliteit, gezondheid en welbevinden.

Beknopte samenvatting van de MKBA over MAA

Alternatieven voor Maastricht Aachen Airport – de kosten en baten op een rij

Samenvatting 18 december 2020

Het MKBA-onderzoek zelf vindt u op <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/MKBA-MAA-Alliantie-dec-20.pdf>

Belangrijkste bevindingen

- Maastricht Aachen Airport zou als vrachtvliegveld alleen, zonder passagiersvluchten, voor meer welvaart zorgen dan de door de provincie Limburg beoogde voortzetting van het vliegveld in zijn huidige vorm met zowel vracht- als passagiersvluchten.
- Als kleinverkeersvliegveld, zonder passagiers- en vrachtluchten, maar met ruimte voor de bedrijvigheid op de Maastricht Maintenance Boulevard en voor de kleine vliegtuigen, zou Maastricht Aachen Airport voor meer welvaart zorgen dan het vliegveld in zijn huidige vorm of dan als vrachtvliegveld alleen.
- De extra baten van een kleinverkeersvliegveld ten opzichte van een vrachtvliegveld alleen komen door de positieve welvaartseffecten van minder geluid en de toegenomen recreatieve waarde van de natuur. Zuid-Limburg is uniek in de zin dat het zowel relatief dichtbevolkt is als veel natuurgebieden heeft met een (hoge) recreatieve waarde.
- Voortzetting van Maastricht Aachen Airport volgens het ondernemingsplan van de provincie Limburg zal bedrijfseconomisch structureel onrendabel blijven wanneer van het lage economische scenario wordt uitgegaan of bij een hoger economisch scenario wanneer Schiphol niet aan de grenzen van zijn capaciteit komt.
- Wanneer voor de volledige sluiting van het vliegveld en herontwikkeling van het vliegveldterrein op basis van de Provinciale Omgevingsvisie Limburg en het Strategisch Actieplan Randstad Zuid-Limburg gekozen zou worden, is te verwachten dat de welvaartseffecten nog positiever uitvallen.

Introductie

In 2014 heeft de provincie Limburg besloten om flink te investeren in Maastricht Aachen Airport (MAA). Het gevolg daarvan is toegenomen vliegverkeer en daarmee ook overlast. Niet alleen voor omwonenden, die tot in de randen van de nacht geconfronteerd worden met het geluid van vliegtuigen, maar ook voor de wijdere omgeving, waar de uitstoot van vliegtuigen zijn weerslag heeft op de gezondheid van mensen en zijn sporen nalaat in de vele natuur die Limburg rijk is.

De Alliantie Tegen Uitbreiding MAA¹ strijdt al jaren voor een bredere blik op MAA dan de nauwe economische belangen van het vliegveld alleen. Ze heeft daartoe onder andere een door 19.000 mensen ondertekende petitie voor het laten uitvoeren van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) aan de Gouverneur van de provincie Limburg overhandigd. De provincie vond dat toen overbodig.

De alternatieven

De Alliantie heeft daarop zelf het initiatief voor een MKBA genomen. Ze heeft daarvoor €25.000 aan donaties van inwoners uit Limburg bijeengebracht en de gerenommeerde welvaartseconomen van NEO Observatory en LeoBus.nl gevraagd om onafhankelijk een MKBA op hoofdlijnen uit te voeren, waarin naast het economisch belang van het vliegveld ook de indirecte effecten op andere sectoren (als het toerisme) en welvaartseffecten als leefbaarheid en milieu worden becijferd.

Op verzoek van de Alliantie hebben de economen de maatschappelijke kosten en baten van twee beleidsalternatieven voor het vliegveld doorgerekend:

- ‘vrachtvliegveld Maastricht’. Het vliegveld stoot per eind 2024 alle passagiersvluchten af en richt zich verder op het overslaan van vracht. Daarbij blijft ruimte voor de luchtvaartgerelateerde onderhoudsbedrijven op de Maastricht Maintenance Boulevard en voor de kleine vliegtuigen, die o.a. tijdens de kunstbeurs TEFAF het vliegveld aandoen,
- ‘kleinverkeersvliegveld Maastricht’. De vrachtluchten stoppen eveneens per begin 2025. Voor de onderhoudsbedrijven en de kleine vliegtuigen blijft wel plaats op het vliegveld. Al het groot-verkeer wordt van het vliegveld geweerd.

Daarnaast is er het beleidsalternatief ‘gebiedsontwikkeling’, waarbij de ruimte die MAA nu inneemt een geheel andere bestemming krijgt. Deze optie is vooralsnog alleen op hoofdlijnen uitgewerkt en wordt daarom aan het eind apart besproken.

¹De Alliantie Tegen Uitbreiding MAA bestaat uit vijftien groeperingen verspreid over Zuid-Limburg, t.w. Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (GUVB), Stichting Donatiefonds Boze Moeders, Stichting Verontruste Artsen, Burgerinitiatief Omwonenden MAA, Milieudefensie Meerssen, Milieudefensie Maastricht, Stichting Milieufrent Eijsden, Stichting Natuurlijk Geuldal, Burgerinitiatief Vallei Lemiers, Bewonersinitiatief Grenzeloos Stil, Werkgroep Sjoen & Stil Heuvelland, Stichting Verontruste Plateaubewoners, Milieuwerkgroep Schinnen-Spaubeek, Werkgroep Acties Tegen Uitbreiding Vliegghinder Zuid-Limburg, Natuur- en Milieufederatie Limburg, en een groeiend aantal verontruste inwoners van Zuid-Limburg.

Betrouwbaarheid

Een MKBA staat of valt met de prognose van het aantal vluchten en het in getallen uitdrukken van de effecten daarvan. In de MKBA kan worden nagelezen welke afwegingen en modellen precies aan de cijfers ten grondslag lagen. Veelal is gebruik gemaakt van de inbreng van in Nederland gerespecteerde instanties en instituten als het Centraal Planbureau (CPB), Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).

De kosten en baten

Hieronder worden de kosten en baten van de beleidsalternatieven 'vrachtvliegveld' en 'kleinverkeersvliegveld' afgezet tegen voorzetting van het vliegveld in zijn huidige vorm. De kosten betreffen de benodigde investeringen in de luchthaven, de baten betreffen de effecten van deze investeringen. Bij ieder effect wordt voor de periode 2020-2050 bekeken of het beleidsalternatief beter (een plusbedrag) of slechter (een minbedrag) is dan voorzetting van het vliegveld.

De toekomst is onzeker. Vandaar dat er bij beide beleidsalternatieven rekening is gehouden met een laag en hoog economisch scenario. Het lage gaat uit van lagere economische groei met daarbij ook lagere groei van passagiersaantallen en vrachtvolumes. Het hoge gaat niet alleen uit van een hogere economische groei, maar neemt ook het effect van een vollopend Schiphol mee, als gevolg waarvan een deel van de activiteiten daar zich zou verplaatsen naar omliggende luchthavens, waaronder MAA. De scenario's voor het aantal vliegbewegingen op MAA zijn ontleend aan het luchtvaartprognosemodel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Download de volledige MKBA via <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/MKBA-MAA-Alliantie-dec-20.pdf>

Het complete overzicht van alle maatschappelijke kosten en baten:

MKBA-OVERZICHT 2020-2050

*x1 mln. euro. Op basis van
WLO/AEOLUS 2018/2019,
in marktprijzen 2018 incl. BTW*

	VRACHTVLIEGVELD		KLEINVERKEERSVLIEGVELD	
	LAAG	HOOG	LAAG	HOOG
<u>BATEN</u>				
Directe Effecten				
Exploitatieresultaat	-10	-100	-51	-201
Effecten voor de reizigers	-16	-127	-16	-127
Effecten voor luchtvracht	0	0	0	0
Indirecte Effecten				
Werkgelegenheidseffect	-14	-60	-14	-127
Vestigingsklimaat	+	+	+	+
Verblijfstoerisme	0	0	0	0
Externe Effecten				
Geluid en Externe veiligheid	+145	+147	+201	+204
Klimaat	+1	+31	+1	+37
Luchtkwaliteit	+4	+61	+4	+80
Natuur (dagrecreatie)	+107	+114	+172	+183
Wegverkeer	-1	-6	+21	-6
Overige externe effecten	?	?	?	?
Totaal Baten	+217	+59	+318	+53
<u>KOSTEN</u>				
Investerings en Groot onderhoud	-13	-48	-13	-60
Totaal Kosten	-13	-48	-13	-60
SALDO	+230	+107	+331	+112

Het saldo van de maatschappelijke baten en kosten in het overzicht laat zien dat de variant 'vrachtvliegveld' 107 tot 230 miljoen euro en de variant 'kleinverkeersvliegveld' 112 tot 331 miljoen euro méér bijdraagt aan de welvaart van Nederland dan voortzetting van Maastricht Aachen Airport in huidige vorm (over de periode 2020 – 2050). Bij lage economische groei levert 'kleinverkeersvliegveld' de grootste bijdrage aan de Nederlandse welvaart, bij hoge economische groei dragen 'vrachtvliegveld' en 'kleinverkeersvliegveld' ongeveer evenveel bij aan de Nederlandse welvaart. Zowel bij lage als hoge economische groei zijn 'vrachtvliegveld' en 'kleinverkeersvliegveld' een beter alternatief dan voortzetting van MAA.

De kosten

De investeringen bestaan uit het toekomstige reguliere groot-onderhoud en uitbreidingsinvesteringen, die eventueel nodig zijn om meer passagiers/vracht op de luchthaven af te handelen. De investeringen in de periode 2014-2019 worden hierbij buiten beschouwing gelaten. Die zijn reeds gedaan en gezien de specifieke aard van een vliegveld (grotendeels) ook niet meer terug te gelde te maken. De toekomstige investeringen moeten daarentegen wel gewogen worden.

Bij ieder alternatief dat niet uitgaat van sluiting van de luchthaven is groot onderhoud, zoals de komende baanvernieuwing, onvermijdelijk. Voor wat betreft de uitbreidingsinvesteringen hebben de onderzoekers op basis van passagiersaantallen op andere regionale luchthavens becijferd dat in het lage scenario 13 mln. en in het hoge 48 mln. euro aan extra investeringen nodig zijn om de gemodelleerde groei van het passagiersverkeer aan te kunnen. Doordat bij beide beleidsalternatieven wordt uitgegaan van een vliegveld zonder passagiersvluchten vallen deze investeringskosten daar weg. Op het kleinverkeersvliegveld zijn bovendien geen investeringen in het vrachtverkeer ter grootte van 12 mln. euro nodig.

Voor zowel het vrachtvliegveld als het kleinverkeersvliegveld zijn daarmee minder investeringen nodig dan bij het voortzetten van het vliegveld in zijn huidige vorm. Een kleiner MAA zou daarmee voor wat betreft investeringen een positieve maatschappelijke bate opleveren. Er hoeft minder belastinggeld aan het vliegveld te worden gespendeerd.

De directe effecten

Het uitbaten van een luchthaven kan worden weergegeven middels een overzicht van de operationele kosten en opbrengsten, waarbij de opbrengsten bestaan uit start- en landingsgelden, vergoedingen voor het afhandelen van vracht/passagiers en parkeeropbrengsten. De kosten bestaan uit de lonen van werknemers, gebruik van externe diensten (als luchtverkeersleiding) en het plegen van klein onderhoud. Het exploitatieresultaat is een direct economisch effect.

In zijn huidige vorm en in het scenario met lage economische groei zal de huidige luchthaven sowieso een verliesgevende exploitatie hebben. In het geval

van hoge economische groei én capaciteitsrestricties op Schiphol is voor MAA in zijn huidige vorm een positief resultaat over een termijn van 30 jaar mogelijk.

Bij de beleidsalternatieven vrachtvliegveld en kleinverkeersvliegveld zal een deel van de opbrengsten wegvallen, terwijl de kosten niet in dezelfde mate met de opbrengsten mee omlaag bewegen. Het gevolg is een additioneel verlies, dat groter wordt naarmate het aantal verwachte vluchten groter is. Een kleiner MAA zou bedrijfseconomisch meer verlies lijden en meer publieke middelen benodigd hebben.

Effecten voor reizigers

Bij zowel het beleidsalternatief vrachtvliegveld als kleinverkeersvliegveld moeten de passagiers die via MAA reisden op zoek naar alternatieven. Die passagiers kunnen gebruik maken van omliggende luchthavens, waarbij ze te maken krijgen met extra reis- en parkeerkosten en tijdsverlies, ze kunnen met een ander vervoersmiddel hun reis maken of in zijn geheel afzien van hun reis. Alle drie hebben zogenoemde welvaartseffecten, die in de MKBA zijn doorgerekend. Deze negatieve maatschappelijke baten komen vooral voor rekening van de Zuid-Limburgse reiziger.

Effecten voor luchtvracht

Bij beleidsalternatief kleinverkeersvliegveld wordt het bij het scenario hoog niet waarschijnlijk geacht dat het vrachtvolume terug naar Schiphol verplaatst kan worden, de enige andere luchthaven in Nederland waar vracht wordt overgeslagen. De goederen zullen naar verwachting dan worden overgeslagen op de luchthaven van Luik of die van Keulen/Bonn, beide luchthavens die zijn gespecialiseerd in de afhandeling van vracht.

Het verplaatsen van vracht naar één van die twee luchthavens heeft verder geen gevolgen voor reistijden en transportkosten, aangezien het in Europa gebruikelijk is dat vracht vaak nog over lange afstanden via de weg wordt vervoerd en beiden qua afstand en afhandelingskosten een alternatief vormen voor MAA. De welvaartseffecten van lagere exploitatie-opbrengsten en winsten voor (Nederlandse) transporteurs vallen onder andere MKBA-posten.

De indirecte effecten

Werkgelegenheidseffect

Bij het bepalen van het werkgelegenheidseffect wordt niet gekeken naar het aantal voltijdsbanen (FTE) op en rond het vliegveld alleen, maar naar het netto-effect op de hele Nederlandse economie. Er wordt daarbij rekening gehouden met de verplaatsing van luchtvaartactiviteiten naar andere luchthavens in Nederland en gekeken naar de toestand van de regionale arbeidsmarkt en dan in het bijzonder naar de kans op het vinden van nieuw werk en naar de hoogte van het toekomstige inkomen. Het inkomensverschil tussen de huidige baan en de nieuwe baan of uitkering is het welvaartseffect in euro's.

Bij het beleidsalternatief vrachtvliegveld zouden in geheel Nederland in 2030 bij het lage scenario netto 150 FTE en bij het hoge netto 200 FTE verdwenen zijn.

Bij het beleidsalternatief kleinverkeersvliegveld zouden in geheel Nederland in 2030 bij het lage scenario netto 150 FTE en bij het hoge netto 610 FTE verdwenen zijn.

Vestigingsklimaat

Gelet op het grote aantal luchthavens in de buurt kan worden verondersteld dat er geen nog niet vervulde vraag naar vliegreizen zal zijn en dat het vestigingsklimaat dus niet verbetert met een groter aanbod van vliegreizen. Bovendien worden regionale luchthavens die binnen 100 km van grotere luchthavens liggen niet beschouwd als luchthavens die bijdragen aan het vestigingsklimaat. Rondom MAA liggen er vier: de luchthavens van Eindhoven, Weeze en Düsseldorf voor passagiers, Luik voor vracht.

Voor wat betreft passagiers en vracht heeft MAA in zijn huidige vorm geen effect op het vestigingsklimaat. Bij 'vrachtvliegveld' en 'kleinverkeersvliegveld' ontstaat meer ruimte voor de onderhoudsbedrijven. Wanneer MAA in zijn huidige vorm aan de grenzen van zijn capaciteit zou raken, zullen beide beleidsalternatieven met minder vliegbewegingen een positief effect hebben op het vestigingsklimaat voor de onderhoudsbedrijven. Aangezien dit (nu) niet in getallen is uit te drukken, staat er een '+'.

Verblijfstoerisme

Het toerisme is voor Zuid-Limburg een belangrijke economische pijler. Toeristen komen om te fietsen en te wandelen, om te genieten van natuur en rust. Via MAA komen er géén bezoekers naar Maastricht en Zuid-Limburg. Beperking van het aantal vliegbewegingen op MAA maakt het Heuvelland aantrekkelijker als bestemming. De varianten MAA als vrachtvliegveld en MAA als klein verkeersvliegveld zullen leiden tot positieve effecten voor het toerisme in Zuid-Limburg, maar dit kan wel ten koste gaan van het verblijfstoerisme elders in Nederland. Daarom staat in het overzicht voor geheel Nederland een o vermeld.

De externe effecten

Een vliegveld neemt meer ruimte in beslag dan het vliegveldterrein alleen. Niet alleen reiken het geluid en de uitstoot die er worden geproduceerd verder dan het terrein zelf, de vliegtuigen verplaatsen zich ook nog eens door de ruimte van omwonenden en bedrijven, die daardoor met extra lawaai, fijnstof en het risico op een ongeluk geconfronteerd worden. Deze onvrijwillige externe effecten vormen ook welvaartseffecten.

Geluid en externe veiligheid

In de MKBA zijn de overlast en gezondheidsschade door geluidshinder gewaardeerd aan de hand van de woningwaarde. Hoe dichter de woningen gelegen zijn bij een vliegveld, hoe groter het effect van geluid en veiligheid op de woningwaarde.

Voor het nieuw aan te vragen luchthavenbesluit zijn de geluidscontouren rond MAA vastgesteld. In de MKBA zijn op basis daarvan het aantal huizen per contour geteld en gewaardeerd aan de hand van de gemiddelde WOZ-waarde

van woningen in de gemeenten Beek en Meerssen, toekomstige prijsstijgingen mee incalculerend. Daarover is vervolgens het door het CPB vastgestelde woningwaardeverlies van 0,8% per decibel berekend.

Binnen de geluidscontouren van MAA lijden bijna 30.000 woningen circa 200 miljoen euro waardeverlies. Bij het beleidsalternatief kleinverkeersvliegveld valt al het groot-verkeer weg en treedt het woningwaardeverlies niet op.

Bij het beleidsalternatief vrachtvliegveld blijft het totale aantal vrachtluchten tot 2050 kleiner dan het totale groot-verkeer in 2015. Wanneer het 'groot-verkeer' op het vrachtvliegveld gelimiteerd wordt tot het niveau van 2015, wordt er circa 145 mln. euro minder woningwaardeverlies geleden bij voortzetting van MAA in zijn huidige vorm.

Klimaat en luchtkwaliteit

In de MKBA zijn de uitstoot van CO₂ (koolstofdioxide), NO_x (stikstofoxiden) en PM₁₀ (fijnstof; voor 50% bestaand uit ultrafijnstof PM_{2,5}) berekend op basis van emissiefactoren die voor andere regionale luchthavens geraamd zijn. De welvaartseffecten zijn vastgesteld door de uitstoot te vermenigvuldigen met voor maatschappelijke kosten-baten analyses vastgestelde milieuprijzen.

Gezien het geringe aantal passagiers op MAA, dat vervoerd kan worden binnen het al bestaande vliegaanbod elders, en de mogelijkheid om een deel van de luchtvracht om te zetten in vervoer over de weg, is bij beide beleidsalternatieven sprake van een vermindering van het aantal vliegbewegingen. Hierdoor zijn de effecten op het klimaat en de luchtkwaliteit van beide beleidsalternatieven positief.

Dagrecreatie

Stopzetting of vermindering van het groot-verkeer op MAA zal de waarde van natuur- en stiltegebieden verhogen. Dit zal het aantal bezoekers in Limburg vergroten, maar in Nederland zal het aantal recreanten waarschijnlijk niet toenemen. In de MKBA is daarom alleen de betalingsbereidheid voor stilte-kwaliteit, ook wel de recreatieve belevingswaarde van de natuur genoemd, voor de huidige bezoekers geraamd.

Bij het beleidsalternatief vrachtvliegveld zullen alleen bezoekers van het Geleenbeekdal en de Sint-Pietersberg MAA stiller ervaren dan het nu is. Aangezien het beide drukbezochte natuur- en stiltegebieden zijn, vallen de maatschappelijke baten bij dit alternatief relatief hoog uit.

Bij het beleidsalternatief kleinverkeersvliegveld zullen bezoekers alle natuur-gebieden binnen de (40 decibel) geluidscontouren van MAA als stiller ervaren dan nu.

Externe kosten wegverkeer

Een afgeleid effect van het stopzetten van het vliegverkeer is dat het gepaard kan gaan met meer personen- en vrachtverkeer over de weg. Dit kan zijn weerslag hebben op de (algemene) bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefomgeving.

Saldo van maatschappelijke baten en kosten

Bij zowel het beleidsalternatief vrachtvliegveld als het kleinverkeersvliegveld zijn de maatschappelijke baten hoger dan de maatschappelijke kosten. Wanneer de vraag naar luchtvaart toeneemt, neemt het saldo van baten en kosten af, maar zelfs in het hoogste economische scenario verhogen beide alternatieve invullingen van MAA de nationale welvaart.

De grootste baten van de beleidsalternatieven bestaan uit de vermindering van de externe effecten van geluid en de kwalitatieve impuls voor de dagrecreatie in de regio. Daartegenover staan negatieve directe effecten voor de exploitant en de gebruikers van de luchthaven en negatieve werkgelegenheidseffecten, ofschoon de werkgelegenheid gerelateerd aan de maintenance boulevard en het kleine vliegverkeer wel behouden blijft.

Voor reizigers blijven de negatieve effecten van de beleidsalternatieven door de nabijheid van alternatieve luchthavens relatief beperkt.

Download de volledige MKBA via <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/MKBA-MAA-Alliantie-dec-20.pdf>

Gevoeligheidsanalyses

Vanwege de onzekerheden die met het maken van een toekomstprojectie gepaard gaan (kennis-, beleids- en toekomstonzekerheid) zijn voor alle belangrijke onderdelen van de MKBA de marges verkend waarbinnen er sprake kan zijn van afwijkende uitkomsten. Hoofdconclusie is dat in deze gevoeligheidsanalyses de uitkomsten van de MKBA recht overeind blijven.

Beleidsalternatief 'gebiedsontwikkeling'

Het uitgangspunt van het beleidsalternatief gebiedsontwikkeling is om de potentie te benutten van de ruimte gelegen tussen de stedelijke economie van Maastricht en Brightlands Chemelot in Sittard-Geleen. Uit regionaal-economische analyses is niet gebleken dat door de aanwezigheid van MAA elders nieuwe economische activiteit is ontstaan, terwijl het vliegveld op die strategische plek wel de twee gebieden van elkaar scheidt. Sluiting van MAA zou kunnen bijdragen aan het oplossen van de maatschappelijke problemen waar de provincie voor staat en tegelijkertijd de welvaart en het welzijn van omwonenden verhogen.

Herontwikkeling zal in harmonie zijn met de regionale kernwaarden (kwaliteit van leven), consequent kiezen voor innovatie en aansluiten bij de bovenkant van de arbeidsmarkt.

In de Provinciale Omgevingsvisie Limburg en in de Strategische Actieplannen, die prof. Luc Soete heeft geformuleerd voor 'Randstad Zuid-Limburg' en voor het Groene "Middengebied" zijn de regionale sterkten en mogelijkheden geduid. Als de herontwikkeling daarop aansluit zal dat leiden tot een hoger financieel en maatschappelijk rendement dan met een regionale luchthaven.

Voor het terrein zijn diverse alternatieve bestemmingen mogelijk. In het laatste hoofdstuk van de MKBA worden daarvoor enkele ontwikkelingsmogelijkheden genoemd die bijdragen aan oplossing van de echte vraagstukken van de Limburgse economie. Als gedachtenoefening zijn de maatschappelijke kosten en baten afgetast van een dergelijke alternatieve ontwikkeling.

Gebiedsontwikkeling MAA-locatie t.o.v. voortzetting MAA in 2020-2050

DIRECTE EFFECTEN

Exploitatie	+
Effecten voor de reizigers	0
Effecten voor luchtvracht	+

INDIRECTE EFFECTEN

Werkgelegenheidseffect	0
Vestigingsklimaat	+
Verblijfstoerisme	++

EXTERNE EFFECTEN

Geluid en Externe Veiligheid	++
Klimaat en Luchtkwaliteit	++
Natuur (buitenrecreatie)	+
Overige externe effecten	?

KOSTEN

Investeringskosten	o/-
--------------------	-----

Vragen? Stuur een mail naar contact@stopgroeimaa.nl

Stop groei MAA

MKBA December 2020

