

Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's

Versie 23-2-22



Omdat er discussie was over de uitgangspunten voor een Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) voor luchthavens is er op 26-9-19 door Bruins (CU) en Paternotte (D66) een notie ingediend: [Motie Bruins/Paternotte over verbeteren van uitgangspunten van MKBA's voor de luchtvaart - Luchtvaartbeleid - Parlementaire monitor](#)

Dit is geresulteerd in de "Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's" die in juli 2021 aan de Tweede Kamer aangeboden

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z13512&did=2021D28775

Op 24-2-22 wordt de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's in de Commissie van I&W van de Tweede Kamer besproken.

https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2021A06972

Ten behoeve hiervan zijn in deze notitie een aantal zaken op een rij gezet.

Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA)

Bij infrastructurele projecten zoals de aanleg van een nieuwe weg of groei van een luchthaven treden vele soorten positieve en negatieve effecten op, dus niet alleen financieel, maar bijvoorbeeld ook effecten op reistijd, milieu en gezondheid. Informatie over de positieve en negatieve effecten kan overzichtelijk in beeld gebracht worden met een Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA). Alle positieve en negatieve effecten worden genoemd en zoveel als mogelijk in geld uitgedrukt. Daarmee kan dan het saldo berekend worden van de maatschappelijk kosten en baten bij diverse beleidsalternatieven.

Op basis van wetenschappelijk onderzoek zijn richtlijnen opgesteld voor de waardering van de diverse kosten en baten.

MKBA's van luchthavens

Uitgaande van de gebruikelijke waardering van kosten en baten zijn ook voor luchthavens inmiddels MKBA's uitgevoerd, zoals in 2020 voor Maastricht Aachen Airport (MAA) in opdracht van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA <https://stopgroeimaa.nl/actueel-en-komend/maatschappelijke-kosten-baten-analyse/> en in 2021 voor Schiphol in opdracht van de gemeente Aalsmeer [Verdere groei Schiphol leidt tot welvaartsverlies in Nederland - CE Delft](#). In beide gevallen leidt de gebruikelijke waardering van kosten en baten tot de conclusie dat meer vliegen maatschappelijk ongunstig is en dat minder vliegen maatschappelijk gunstig is.

Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's

Omdat er discussie bestaat over de uitgangspunten van een MKBA voor luchthavens is er in de Tweede Kamer een motie aangenomen om een Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's op te stellen. Die Werkwijzer is in juli 2021 aan de Tweede Kamer aangeboden

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z13512&did=2021D28775 en zal op 24-2-22 behandeld worden in de Commissie I&W

https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2021A06972

Hoewel de Werkwijzer door de Tweede Kamer nog moet worden vastgesteld, heeft het Ministerie de hierboven genoemde MKBA over Schiphol gediskwalificeerd, omdat de MKBA niet is uitgevoerd

overeenkomstig de later beschikbaar gekomen Werkwijzer.

<https://schipholwatch.nl/2021/11/11/ministerie-diskwalificeert-onwelgevallige-kosten-baten-analyse/>

Waarderingen van kosten en baten in de Werkwijzer

Hiervoor bleek dat de gebruikelijke waarderingen van kosten en baten bij een MKBA tot de conclusie leidt dat meer vliegen maatschappelijk ongunstig is en dat minder vliegen maatschappelijk gunstig is. De waarderingen van de kosten van geluidsoverlast en van de baten van reistijdwinst zijn in de Werkwijzer echter zodanig dat dit leidt tot de tegenovergestelde conclusie: meer vliegen is maatschappelijk gunstig en minder vliegen is maatschappelijk ongunstig. Dit blijkt uit het concept van de MKBA voor MAA die nu uitgevoerd wordt.

<https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/2ecf53b5-a92e-4e8d-9251-e8de2d071bc5>

(Ondanks de onderwaardering van de kosten en de overwaardering van de baten leidt het concept van de MKBA voor MAA toch tot de conclusie dat Limburg beter af is als MAA gesloten wordt.)

De uitgangspunten van de Werkwijzer zijn inmiddels zwaar bekritiseerd, o.a.

- door CE Delft in een memorandum <https://drive.google.com/file/d/1Xc-AZ1xUa94Va-UejRD3vbl9EJVl0Cdu/view>, met name betreffende waardering reistijdwinst
- door de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA bij de onderbouwing van een integriteitsklacht <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/02122021-SEO-integriteit-Alliantie.pdf>, met name betreffende waardering reistijdwinst en geluidsoverlast
- door ongeveer 50 wetenschappers in een brief aan GS van Limburg <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/16-12-21-brief-aan-GS-van-professoren.pdf>, met name betreffende waardering geluidsoverlast
- door GGD GHOR Nederland in een brief aan de Minister <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/14-1-22-brief-GGD-GHOR-aan-Minister-over-geluid.pdf> betreffende waardering geluidsoverlast
- door de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA in een brief aan de Vaste commissie van I en W van de TK <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/1-2-22-brief-aan-TK-lenW-van-Alliantie.pdf>
- door deskundigen in het vooraanstaande economenblad ESB <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/17-2-22-ESB-over-Werkwijzer.pdf>

In de Werkwijzer wordt de waardering van de reistijdwinst al fors overschat. Bij de toepassing van de Werkwijzer bij de MKBA voor MAA wordt daar nog een schep bovenop gedaan door reistijden fout te berekenen: <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/12-1-22-Reactie-Alliantie-op-concept-MKBA.pdf>

Zie verder ook: <https://schipholwatch.nl/2022/01/17/bewoners-waarschuwen-kamer-tegen-onjuiste-kosten-baten-analyses-voor-vliegvelden/>

Door Minister Harbers zijn Kamervragen van lid Boucke beantwoord. De antwoorden van minister Harbers op de vragen van dhr. Boucke zijn minstens onvolledig.

De claim van de onderzoekers van SEO c.s., dat er onder de 50 dB geen waarderingskengetallen zouden zijn, is onzinnig. De Britse leidraad schrijft bijvoorbeeld voor om de geluidsoverlast 's nachts vanaf 45 dB te meten, en WebTAG biedt daar de informatie en de milieuprijzen voor. Er bestaan dus wél waarderingskengetallen beneden de 50 dB.

De GGD heeft in bovengenoemde brief dus een zuiver punt. De GGD bedoelt de ondergrens, waarboven medische en economische schade optreedt. En dat is de grens die de WHO in 2018 heeft bepaald. De Britse leidraad schrijft overigens ook een kwalitatieve beoordeling voor in de consultatie van getroffen communities van bewoners.

Aanpassing van de Werkwijzer

Als de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's niet aangepast wordt naar aanleiding van bovengenoemde kritiek en als de Werkwijzer niet aangepast wordt naar aanleiding van de behandeling in de commissie van de Tweede Kamer op 24-2-22 dan staat de uitkomst van elke MKBA voor een luchthaven bij voorbaat vast: meer vliegen is maatschappelijk gunstiger. Dan heeft het geen zin meer een MKBA voor een luchthaven uit te voeren. Als ook het beleidsalternatief sluiting en gebiedsontwikkeling wordt meegenomen, zoals bij de MKBA voor MAA dan kan het wel gebeuren dat ondanks de onderschatting van de kosten en de overschatting van de baten toch blijkt dat stoppen met vliegen maatschappelijk het gunstigste is.

Bij de Commissie I&W van de Tweede Kamer rust de verantwoordelijkheid om de kritiek op de Werkwijzer serieus te nemen bij de behandeling op 24-2-22.

Nadere informatie over procedures rond Werkwijzer

Op 2-12-21 is een integriteitsklacht van de Alliantie ingediend tegen (een onderzoeker van) SEO, die betrokken was bij de opstelling van de Werkwijzer. Die klacht is door de Vrije Universiteit en de Universiteit van Amsterdam niet gegrond verklaard, omdat de zaken waarop de klacht betrekking heeft niet onder de academische verantwoordelijkheid van de universiteit, hoewel de betreffende professor een universitaire aanstelling heeft en zelf daar ook naar verwijst bij zijn werkzaamheden als medewerker van SEO. De integriteitsklacht is door de universiteiten dus niet inhoudelijk behandeld. Ook de Raad van Toezicht van SEO wijst de klacht af zonder reactie op de inhoud van de klacht.

De onderbouwing van de klacht en daarmee de hiervoor genoemde kritiek van de Alliantie op de Werkwijzer is op 6-12-21 naar de Commissie van I&W van de Tweede Kamer gestuurd. Per brief van 15-12-21 heeft de commissie laten weten dat besloten is de minister van Infrastructuur en Waterstaat een reactie te vragen op onze brief.

Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

alliantie@stopgroeimaa.nl

<https://stopgroeimaa.nl/>