

Nederland beter af met een stop op de groei van de luchtvaart en zonder Lelystad Airport!

Visie van de Samenwerkende Actegroepen Tegen Laagvliegen (SATL)
o.b.v. de Second Opinion op de verkennende MKBA Beleidsalternatieven
Luchtvaart van Decisio/SEO door L. Bus (leobus.nl) & W. Manshanden
(NEO Observatory)

Inleiding

Economische argumenten spelen een belangrijke rol in de discussies over luchtvaart, zoals die over de groei van Schiphol en het al of niet openen van Lelystad Airport. Maatschappelijke Kosten- en Baten Analyses (MKBA) vormen het fundament voor het maken van economische en politieke keuzes. Voor Lelystad Airport is een aantal MKBAs gemaakt, een eerste in 2008, een actualisatie daarvan in 2014, uitmondend in de verkennende MKBA beleidsalternatieven van de onderzoeksbureaus Decisio/SEO die in 2018 openbaar is gemaakt. Het thans in behandeling zijnde ontwerp Luchthavenbesluit voor het beoogde vakantievliegveld in Flevoland is op de inhoud van de MKBA's 2008 en 2014 gebaseerd, in de MKBA 2018 is openstelling van Lelystad Airport al het uitgangspunt.

In hun, in februari 2019 verschenen, 219 pagina's tellende zienswijze op dit ontwerp Luchthavenbesluit hebben de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) al de vinger gelegd op diverse fouten en onvolledigheden in deze MKBA uit 2018 en in de eerdere versies uit 2014 en 2008. Daarnaast heeft SATL aan de gerenommeerde economen drs. L. Bus (leobus.nl) en dr. W. Manshanden (NEO Observatory) opdracht gegeven om de MKBA van Decisio/SEO aan een onafhankelijke wetenschappelijke Second Opinion te onderwerpen. Dit onderzoek bevestigt het beeld van fouten, verkeerde aannames, omissies en het slechts "pro memorie" (PM) opvoeren van relevante posten. Na correctie van die fouten, het interpreteren van uitkomsten en het compleet maken van de analyse komen de onderzoekers tot een eindconclusie die lijnrecht staat tegenover die van de MKBA, waarop het ministerie van I&W zich baseert.

Dat Bus en Manshanden het volste vertrouwen hebben in hun werk blijkt uit hun aanbod om het door het Centraal Planbureau (CPB) te laten controleren, iets dat het ministerie tot nu toe verzuimd heeft met de resultaten van Decisio/SEO. Dat de bevindingen in de Second Opinion ook niet meer op zichzelf staan, bewijst het in juli verschenen rapport 'Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden' van CE Delft. Dit bureau komt vanuit een andere invalshoek in essentie tot dezelfde conclusies.

Ondanks de groeiende kritiek, blijft I&W zich evenwel baseren op de eerder genoemde MKBA's van Decisio e.a.. In zijn Nota van Antwoord op de zienswijzen beroept het zich maar liefst 114 keer op deze MKBA's. Opvallend daarbij is dat I&W wel verwijst naar de MKBA van Decisio/Bureau Louter/SEO uit 2008, de actualisatie daarvan in 2014 door Decisio/SEO/To70 en een 'Follow up' van het Aldersadvies uit 2009, maar niet naar de MKBA uit 2018. Daardoor omzeilt I&W het feit dat er na 2014 nieuwe scenario's en nieuwe officiële richtlijnen ten aanzien van milieuprijzen en discontovoeten zijn verschenen.

Een ander belangrijk punt in de kritiek van SATL is de beperkte geografische reikwijdte van de geluidscontouren in de officiële MKBA en Milieu Effect Rapportage (MER), namelijk tot de grenzen van de provincie Flevoland.

Volgens SATL behoren ook de gebieden onder de aan- en uitvliegroutes onderdeel te zijn van de MER en dus ook van de MKBA. Om de eenvoudige reden dat de vliegroutes, ook verder in het land, consequenties hebben, bijvoorbeeld voor toerisme en woningwaarden.¹

Om de vergelijking zuiver te houden is in de Second Opinion van Bus en Manshanden echter hetzelfde gebied als in de MKBA van Decisio/SEO (2018) aangehouden. Maar er hoeft niet aan getwijfeld te worden dat uitbreiding van het MER- en MKBA-gebied de resultaten uit de Second Opinion alleen maar zullen versterken.

De beleidsalternatieven

Decisio/SEO vergelijkt de uitkomsten van 4 beleidsalternatieven voor luchthavenontwikkeling met een nul-alternatief, waarin Lelystad al 45 duizend vliegbewegingen is toebedeeld.

De beleidsalternatieven zijn:

1. Milieu-hub Schiphol: groei tot en met 2020 naar 500 duizend vliegtuigbewegingen Schiphol, Eindhoven tot 43 duizend. Geen ontwikkeling Lelystad en geen groei na 2020.
2. Polder-hub Schiphol: gelijk aan nul-alternatief, maar vierde baan regel komt te vervallen.
3. Multi-luchthavenontwikkeling: geen beleidsmatige limiet op groei Lelystad en Eindhoven. De geluidswinst tot aan het bereiken van de capaciteitsgrens van 500 duizend vliegtuigbewegingen op Schiphol mag volledig worden vol gevlogen, daarna pas wordt de 50/50 regel toegepast, maar met behoud vierde baanregel.
4. Mega-hub Schiphol: volledige benutting winst in geluidsruimte (geen 50/50), geen vierde baanregel en geen limieten op groei m.b.t Eindhoven en Lelystad Airport.

De conclusie in de MKBA 2018 is vervolgens dat het Mega-hub beleidsalternatief voor Nederland het beste en het Milieu-hub beleidsalternatief het slechtste is.

	Milieu-Hub	Polder-Hub	Multi-Luchthaven	Mega-Hub
MKBA Decisio/SEO	€ -33,0	€+23,0	€+5,3	€+44,1

Resultaat Second Opinion

Uit de Second Opinion van Bus en Manshanden blijkt echter dat in de MKBA:

- de effecten voor de reizigers, door de te hoge reistijdwaardering, sterk zijn overschat;
- de klimaateffecten, door een te hoge disconteringsvoet, zijn onderschat;
- de ticketprijs effecten in hoge mate zijn overschat;

¹ SATL heeft over deze belangrijke kwestie een klacht bij de Europese Commissie (EC) neergelegd. Die heeft geantwoord dat zij dit feit zelf eveneens had geconstateerd en de Nederlandse Staat al in gebreke had gesteld. Omdat de EC en de Staat het overleg achter gesloten deuren willen voeren, loopt een WOB-verzoek van SATL om inzage in de stukken te krijgen.

- het effect op de werkgelegenheid zwaar wordt overschat;
- de toekomstige effecten van geluidsoverlast buiten beschouwing zijn gebleven.

Daarnaast stellen zij vast dat de negatieve baten van geluidshinder waar het om de waarde van woningen gaat potentieel vele malen groter zijn dan Decisio/SEO hebben aangenomen. Oorzaken zijn de te hoge discontovoet, de te hoge grenswaarde, een te laag aantal woningen waarover het waardeverlies is berekend en het buiten beschouwing laten van omvangrijke nieuwbouwprojecten.

Door Decisio/SEO 2018 is in de laatste MKBA toerisme als PM post onder de indirecte effecten geschaard. Decisio/SEO stelt dat het inkomende en uitgaande internationale toerisme elkaar opheffen. Dat is gebaseerd op een, niet nader onderbouwde, aannames in een Stratagem rapport uit 2014. Op de markt voor zowel verblijfsrecreatie als dagrecreatie heeft geluidsoverlast effect. De waarde van verblijf in een dergelijk gebied neemt af, met name voor degenen die er willen verblijven vanwege de stilte. De gevolgen daarvan dienen nader onderzocht te worden omdat er aanzienlijke effecten in deze markt te verwachten zijn.

De conclusie van Bus en Manshanden is dat, per saldo, niet de Megahub, maar de Milieuhub voor de Nederlandse welvaart de beste beleidsvariant is.

De Milieu-hub - Schiphol limiteren op 500 duizend vliegbewegingen, Lelystad niet open en een Milieutaks heffen - **is welvaart-economisch het beste beleidsalternatief voor de luchthavenontwikkeling in Nederland** (zie Tabel 3).

Tabel 1 Welvaartsaldi in MKBA-2018 en volgens second opinion vergeleken (mrd. €, prijspeil 2016), WLO-HOOG scenario

	Milieu- Hub	Polder- Hub	Multi- Luchthaven	Mega- Hub
MKBA Decisio/SEO	€ -33,0	€+23,0	€+5,3	€+44,1
Second Opinion	€+12,4	€ -31,0	€ -6,1	€ -27,7

Conclusie

De uiteindelijke conclusie, na correctie van en aanvullingen op de MKBA van Decisio/SEO, geeft welvaartsaldi die nagenoeg omgekeerd zijn aan de uitkomsten in de doorberekening van deze MKBA door Bus & Manshanden

Het slechtste beleidsalternatief volgens de MKBA van Decisio/SEO blijkt het beste beleidsalternatief te zijn in de Second Opinion.

Of anders gezegd, het enige beleidsalternatief met een Milieutaks is volgens de Decisio/SEO MKBA het slechtste beleidsalternatief maar volgens de Second Opinion het beste beleidsalternatief.

Aangezien de twee conclusies haaks op elkaar staan is het, wat SATL betreft, een absolute eis om beide rapporten door het CPB te laten controleren en zo aan elke discussie een einde te maken.

Namens SATL,

Kees Baumann