



**Stichting Natuurlijk Geuldal, voor behoud en verbetering van  
natuur, landschap en leefomgeving in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg**

Keutenberg 5, 6305 PP Schin op Geul, tel: 043-45.92.007, info@natuurlijkgeuldal.nl

[www.natuurlijkgeuldal.nl](http://www.natuurlijkgeuldal.nl), Facebook: [natuurlijk geuldal](#)

---

**REACTIE VAN STICHTING NATUURLIJK GEULDAL OP CONCEPT MKBA**

Schin op Geul, 6 januari 2022

## **Inleiding**

Citaten (uit voornamelijk het concept MKBA) zijn gezet in [blauw](#)  
Onderstrepingen zijn steeds van SNG.

## **Disclaimer**

SNG vindt dat het concept MKBA zou moeten openen met een disclaimer die inhoudt dat maatregelen op het gebied van o.a. klimaat en uitstoot van stikstof plus corona zoveel onzekerheden creëren dat de lezer de groeiprognoses van vracht en passagiers onder groot voorbehoud tot zich dient te nemen. Ook op juridisch vlak zijn er mogelijke ontwikkelingen die de groeikansen van MAA volledig hypothekeren. Hierop wordt in deze reactie nog teruggekomen.

## **Werkwijzer:**

"Deze werkwijzer [bevat praktische richtlijnen](#) voor uitvoerders van luchtvaartspecifieke MKBA's en welvaartseconomische studies."

"De [aanbevelingen](#) in de Algemene MKBA-leidraad en in andere werkwijzers blijven van toepassing. "

"Het is de verantwoordelijkheid van de MKBA-uitvoerder om na te gaan of er [nieuwe informatie, inzichten en voorschriften](#) beschikbaar zijn en deze [mee te nemen in de analyse](#)."

"De werkwijzer geeft richtlijnen voor het uitvoeren van luchtvaartspecifieke MKBA's. Er staat expliciet daarin genoemd dat nieuwere inzichten of voorschriften (vanuit andere werkwijzers) aanleiding kunnen zijn om af te wijken van wat er in de werkwijzer staat benoemd. De werkwijzer beschrijft de (op het moment van verschijnen) meest actuele inzichten om een luchtvaart MKBA zo goed mogelijk uit te voeren. [Zoals bij elke richtlijn](#)

kan er met een goede onderbouwing van af worden geweken, maar deze moet wel erg overtuigend zijn (anders is immers gewoon de werkwijzer niet gevolgd, wat een reden op zich is voor discussie: hetgeen de werkwijzer juist beoogt te voorkomen)."

Laatste citaat komt uit een schrijven van de Provincie.

## **Klacht**

De Alliantie Tegen Uitbreiding MAA heeft in het begin van 2021 een klacht ingediend bij Erasmus Rotterdam vanwege schending van de wetenschappelijke integriteit bij de totstandkoming van de Luchtvrachtmonitor 2018 waar voor het eerst ook MAA in opgenomen werd. In de uitspraak van de Integriteitscommissie werd het volgende benadrukt: "De Commissie constateert dat in het onderzoek ten behoeve van het Rapport te beperkt is stilgestaan bij de eigen context van MAA, welke van een andere orde van grootte is dan Mainport Rotterdam en Schiphol Airport...". In het concept MKBA lijken de onderzoekers dezelfde fout te maken door met kengetallen, aannames e.d. te werken die niet of slechts deels bruikbaar zijn voor MAA.

=====

Hierna volgen opmerkingen per bladzijde van het concept.

====

# Opmerkingen op het concept per bladzijde

## Blz. 3 - Gebiedsontwikkeling

Alternatief 5: Sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling. In dit alternatief zal de luchthaven worden gesloten. Alle direct luchthaven gerelateerde activiteiten stoppen. Het gebied komt beschikbaar voor een andere invulling, zoals woningbouw, industrie/logistiek of een (zonne-)energieweek. Deze drie mogelijke invullingen worden op hoofdlijnen onderzocht om de kosten en baten van het sluiten van de luchthaven te kunnen inschatten.

In feite is alleen een inschatting gemaakt van sanerings- en sloopkosten en de grondopbrengsten bij verschillende gebruiksopties.

Het MAAsterplan, een goed doordacht en onderbouwd plan dat allang bekend is bij de Provincie, is geheel genegeerd. SNG wenst dat dit plan meegenomen wordt.

## Blz. 5 - Probleemanalyse

Volgens de Werkwijzer dient de eerste stap in 't stappenplan in een MKBA de probleemanalyse te zijn. In onderhavige MKBA ontbreekt deze probleemanalyse volledig. Wat hier gedaan wordt is slechts een aantal beleidsalternatieven naast elkaar leggen. Welke onderbouwing rechtvaardigt dit ontbreken? Wat is de waarde van een MKBA zonder probleemanalyse?

SNG wenst een MKBA waarbij een probleemanalyse op wetenschappelijke basis, met causale verbanden oorzaak - gevolg, toegepast wordt.

De kern van het advies ligt in het maximaal aantal ernstig gehinderden (5.250) waarbinnen de luchthaven mag groeien.

Uit de onlangs door Toponderzoek gehouden enquête bleek dat 8% van de Limburgse bevolking ernstige hinder van MAA ervaart. Dit zijn bijna 90.000 Limburgers.

Hoe worden die 90 duizend ernstig gestoorde Limburgers meegenomen?

SNG is van mening dat in de MKBA meer dan 5.000 ernstig gehinderden gemarginaliseerd worden m.b.t. overlast. Daarbij worden andere gehinderden en negatieve gevolgen te weinig belicht.

## Blz. 6 - Onzekerheden

En tot slot zijn er de onzekerheden in de luchtvaartmarkt zelf, zoals momenteel COVID-19 een grote impact heeft, maar ook internationale milieuwetgeving, concurrenten in het buitenland en de nationale besluitvorming rondom Schiphol en Lelystad Airport die een rol kunnen spelen in de vraag naar luchtvaart.

SNG is van mening dat deze onzekerheden onvoldoende terugkomen in de uitwerking van de MKBA? Hiermee zou de MKBA moeten openen.

Blz. 7 - Structureel verlieslatend

Aan de andere kant is de luchthaven financieel niet rendabel. Er zijn jaarlijkse bijdragen nodig voor het beheer en onderhoud en de niet economische diensten van algemeen belang (NEDAB), zoals de brandweer en security op de luchthaven. De verwachting is ook niet dat een luchthaven van de omvang van MAA zonder deze bijdragen te exploiteren is. Daarmee betekent het hebben van de luchthaven ook een structurele jaarlijkse kostenpost voor deze infrastructuur. Middelen die niet aan andere zaken besteed kunnen worden en daarmee een terugkerend onderwerp van discussie zullen zijn.

SNG vindt dat dit aspect geen terugkerend onderwerp van discussie meer mag zijn maar een onweerlegbaar feit.

Blz. 9 - Beleidsalternatieven

Waarom is het MAAsterplan niet meegenomen/doorgerekend? Dit goed doordachte en prima onderbouwde plan is allang, reeds vele maanden, bekend bij de Provincie. SNG wenst dat dit plan meegenomen wordt.

Blz. 11 - Accounts

Om deze reden wordt een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om na te gaan wat het betekent als door deze maatregelen een maatschappij besluit niet meer vanaf de luchthaven te vliegen (en het niet direct lukt een nieuw account daarvoor terug te krijgen).

SNG constateert dat Corendon reeds heeft aangegeven het geen enkel probleem te vinden als MAA zou sluiten.

Radio 1 op 8-12-2021: De CEO van Corendon zegt o.a. dat het geen probleem is als Lelystad niet open en MAA dichtgaat want Schiphol is de komende 2, 3, 4 jaar nog niet vol. En wat betreft MAA zijn er genoeg vliegvelden in de omgeving van MAA.

Blz. 16 - Ecorys

Het scenario van Ecorys is voor het jaar 2030 realistisch bevonden en getoetst in het Van Geel traject en vormt daarom de basis voor de kortere termijn.

SNG constateert dat er destijds forse kritiek is geuit op de benaming van het zogenaamde realistische scenario van Ecorys. Door het die benaming te geven werd gesuggereerd, en nu door de onderzoekers overgenomen, dat de prognoses realistisch zijn. Dat zijn ze niet. Een uitvoerige marktverkenning ontbreekt.

Zie ook het commentaar van luchtvrachtkenner Paul Parramore in bijlage 1.

In het verleden zijn door verschillende onderzoeksbureaus diverse prognoses de wereld ingestuurd die in de verste verte niet verwezenlijkt werden.

Als je kijkt naar de ontwikkeling van de vracht en passagiersaantallen op MAA, dan merk je direct op dat jaren met - soms forse - groei afgewisseld worden door jaren met - soms forse - krimp.

SNG vraagt zich af waarom de prognoses die nu gebruikt worden nu wél verwezenlijkt zouden worden.

Het is in 't belang van luchtvaartmaatschappijen dat zoveel mogelijk luchthavens bestaan. Dan kunnen ze tegen elkaar worden uitgespeeld. Uitspraken over gewenste/verwachte volumes zijn snel gedaan, zonder dat ze voor de betreffende maatschappij enige consequentie hebben. En elke vliegveldirectie is gebaat bij zo hoog mogelijke prognoses. En elk onderzoeksbureau is er bij gebaat de opdrachtgever te plezieren voor vervolgoopdrachten.

Het is heel simpel om het aannemelijk te maken dat er gigantische volumes staan aan te komen. Maar de Limburgers zitten opgescheept met de gevolgen, terwijl de onderzoekers uit kunnen zien naar een volgende opdracht. En ze kunnen zich altijd nog verschuilen achter zogenaamd expert judgement, zoals Erasmus UPT de verificatie van de werkgelegenheid in de transportsector overliet aan de meest belanghebbende: de directie van MAA.

In de scenario's van Ecorys hebben zelfs lijnvluchten vanaf MAA een waarschijnlijkheidspercentage gekregen van tussen de 5 en 50%.

SNG wil weten hoe de onderzoekers bovenstaande denken te ondervangen.

Wordt er rekening gehouden met het volgende scenario: als kleine, slechts gedeeltelijk volgevoegen luchthaven is MAA in staat een enkele grote maatschappij aan zich te binden door snelle afhandeling. Maar hoe meer de vrachtafhandeling groeit, des te minder dit voordeel werkt, totdat het punt bereikt wordt dat het voordeel teniet is gedaan of zelfs in het tegendeel is komen te verkeren, mede vanwege de aanwezigheid van slechts een baan.

NLR - Rapport 'Stiller en schoner MAA' - blz. 30:

"Dat geluidsniveaus afnemen betekent niet direct dat hinder ook afneemt. Het geluid dat elektrische vliegtuigen zullen produceren kan anders van aard zijn dan het geluid van conventionele vliegtuigen, wat betekent dat de hinder bij een gelijk geluidsniveau daadwerkelijk anders kan zijn. Ook als we ervan uit gaan dat dit type vliegtuigen stiller is dan grotere conventionele vliegtuigen betekent dat niet direct dat de totale geluidsbelasting in een jaar lager zal zijn. Doordat er met kleinere en stillere vliegtuigen meer vluchten moeten worden uitgevoerd, om alle passagiers te vervoeren, kan de totale geluidsbelasting mogelijk alsnog hoog uitvallen. Dit is sterk afhankelijk van het verschil in geluidsniveaus en hoeveel vluchten er daadwerkelijk nodig zijn. Omdat het geluid van elektrische vliegtuigen mogelijk anders van aard zal zijn is het nog niet

duidelijk of de bestaande dosis-effect relatie, waarmee hinder kan worden bepaald, in dat geval nog toepasbaar is".

Volgens het concept Luchtvaartnota is elektrisch vliegverkeer slechts 35% stiller dan het conventionele.

SNG wenst dat in de vervoerprognoses met bovenstaande rekening wordt gehouden.

Blz. 18 - **Hinder**

Zoals onderstaande tabel aangeeft, zou bij de huidige vervoervolumes het aantal gehinderden met meer dan 20 procent dalen richting 2030. Dat betekent dat bij een gelijkblijvend aantal gehinderden, de vervoersvolumes en aantallen vluchten kunnen stijgen. We sluiten in deze MKBA aan bij de analyse van het NLR (2019) dat vliegtuigen stiller blijven worden, maar dat het tempo waarin zal afnemen met de helft. We gaan er ook van uit dat vlootvernieuwing in het WLO-Hoog scenario sneller gaat dan in het WLO-Laagscenario. Daarmee neemt de ruimte voor extra vliegtuigbewegingen in WLO-hoog bij een gelijkblijvend geluidsplafond met 1% toe na 2030 en in WLO-laag met 0,5%.

SNG vraagt zich af of de onderzoekers rekening houden met de ervaren geluidshinder?

SNG constateert dat indien de geluidsproductie van toestellen met 3 à 4dB(a) afneemt, dit rekenkundig een halvering betekent. Volgens deze gedachte zouden dan tweemaal zoveel toestellen kunnen vliegen, terwijl rekenkundig toch dezelfde hinder geproduceerd wordt. In de beleving is dit echter geheel anders en neemt de overlast enorm toe. Dan is nog niet gesproken over de toename van luchtvervuiling en de last die dit met zich mee brengt.

Blz. 20 - **Disclaimer**: De alternatieven worden in deze studie niet juridisch getoetst

De alternatieven zijn in het kader van de MKBA niet getoetst op juridische haalbaarheid. Aangenomen is dat de alternatieven mogelijk zijn. Bij sluiting zijn er specifieke aandachtspunten waar het gaat om de zittende bedrijven. Mogelijk zijn er op Rijksniveau ook aandachtspunten, aangezien de luchthaven betiteld is als 'van nationale betekenis', hetgeen betekent dat alleen dat het Rijk bevoegd gezag is waar het gaat om het afgeven van vergunningen. Binnen de vergunningen is specifiek gekeken naar geluidshinder. De verwachting van betrokkenen bij de vergunningsprocedures is dat ook op andere milieuaspecten er geen problemen optreden bij de verstrekking van de milieuvergunning door LNV. Voor deze MKBA is niet onderzocht of recente ontwikkelingen op het gebied van stikstofregulering of nog in ontwikkeling zijnde klimaat- beleid waarin CO<sub>2</sub>-plafonds voor luchthavens worden overwogen, gevolgen hebben op de ontwikkelings- mogelijkheden van MAA (of andere luchthavens, wat ook effect kan hebben op de ontwikkeling van de vraag naar luchtvaart op MAA).

SNG constateert dat de uitkomsten van de MKBA staan of vallen met de (nieuwe) regelgeving op het terrein van uitstoot van CO<sub>2</sub> en stikstof.

SNG vraagt zich af of het niet tot de verantwoordelijkheid behoort van de onderzoekers om in te schatten in hoeverre de alternatieven in de studie juridisch verwezenlijkbaar zijn. Men zou ten minste contact op kunnen nemen met Urgenda en Johan Vollenbroek voor resp. de uitstoot van CO2 e.d. en stikstof.

Ook de baanverlenging, waar sommige varianten op hinten, dient juridisch geborgd te zijn. SNG vindt het niet kunnen dat hiertoe kennelijk geen enkel initiatief is ondernomen.

SNG vindt het onbegrijpelijk dat de onderzoekers zich louter baseren op 'de verwachting van betrokkenen' bij de vergunningsprocedures. De onderzoekers dienen hier vanwege het immense belang ervan pro-actief te opereren. Dit geldt uiteraard ook t.a.v. recente ontwikkelingen op het gebied van stikstofregulering en nog in ontwikkeling zijnde klimaatbeleid. Bovendien is t.a.v. van alle reeds uitgevaardigde en komende maatregelen een duidelijke trend waarneembaar. De onderzoekers lijken deze trend volkomen te negeren.

Aktueel voorbeeld van 3 jan. 2022 in 't AD:

#### Topman van vakantiegi-gant Sunweb ziet maar één toekomst: minder vliegen

Vakantievieren zal drastisch veranderen. Het gaat naar minder ver, minder vervuilend, en minder wintersport. Dat komt niet alleen door corona, maar is ook door onrust over het milieu. Topman Mattijs ten Brink van Sunweb Group, de tweede touroperator van Nederland, gooit er het roer voor om. „[De enige oplossing is minder vliegen.](#)”

#### Blz. 21 - Sociaal plan

Na sluiting zal het personeel van MAA onder een sociaal plan gaan vallen. De kosten hiervan bedragen naar verwachting circa 6,8 miljoen euro.

De kosten van het sociaal plan hangen direct samen met de werkgelegenheid die samenhangt met MAA. Volgens Denktank MAA bedraagt deze ong. eenderde van die van de (gecorrigeerde) aantallen. Dus zullen de kosten van het sociaal plan tweederde geringer zijn. Bovendien speelt de (overspannen) arbeidsmarkt in Limburg hierin een grote rol.

SEO weigert tot nu toe haar werkgelegenheidscijfers te onderbouwen, i.t.t. tot Denktank MAA - die hier als enige onderzoeker ooit - volledig transparant is.

SNG is van mening dat de werkgelegenheidscijfers die SEO hanteert, indien zij deze cijfers niet transparant wil onderbouwen, niet betrokken dienen te worden bij de uiteindelijke MKBA en dat in de plaats hiervan louter de cijfers van Denktank MAA gebruikt mogen worden.

#### Blz. 23 - Sanering

Daarnaast zijn ze afhankelijk van de daadwerkelijke vervuiling in de grond, die hoogst

onzeker is. Een eerste indicatieve inschatting is dat de kosten voor sloop en sanering van de luchthaven, waarbij de kwaliteit moet voldoen aan de norm van een bedrijventerrein, tussen de 50 en 100 miljoen euro bedraagt<sup>12</sup>.

12 Opgave Antea, indicatieve schatting op basis van verwachte vervuilinglocaties (zonder nauwkeurig bodemonderzoek)

Waarom ontbreekt het rapport van Antea in de referenties waarin dit bedrag geraamd wordt? Nu kunnen we dit niet verifiëren.

De bestemming van de grond voordat het vliegveld was, was voornamelijk boomgaard. Hoe komt men erbij dat deze grond vervuild is?

SNG wenst juiste betrokkenheid van het Antea-rapport en de achtergrond te kennen van de aanname dat de grond vervuild is.

In de basisberekening van alternatief 5 wordt als alternatieve gebiedsontwikkeling uitgegaan van een ontwikkeling tot energielandschap, oftewel een zonneweide.

SNG vraagt zich af waarom is het MAAsterplan niet meegenomen is en doorgerekend. Dit is een goed onderbouwd en uitgewerkt plan, al vele maanden bekend bij de Provincie en 't spreekt over honderden miljoenen euro's aan potentiële baten.

Een niet in rekening gebrachte baat is het vermijden van aantasting van het 5-Sterrenlandschap door aanleg van windturbines en zonneweiden door deze op het vrijkomende terrein van MAA te plaatsen.

Blz. 32 Effecten voor gebruikers luchtvaart - passagiers

Effecten voor gebruikers vormen veelal het belangrijkste welvaartseffect in luchtvaartspecifieke MKBA's en welvaartsanalyses. (Werkwijzer p.25).

SNG stelt dat, aangezien de reistijdwaarderingen de meest bepalende zijn voor de uitkomsten van de MKBA, men hiermee uiterst behoedzaam, terughoudend en transparant dient om te gaan en te trachten tot een voor alle stakeholders aanvaardbare waarderingwijze te komen. De onderzoekers echter leggen de stakeholders nu een door hen bepaalde reistijden-waardering en hiermee overeenkomende waardering voor voor- en natransport op.

Blz. 35 - Reistijdwaardering - van de vlucht

### **Voorbeeld:**

Voor als MAA sluit. - Een gezin met twee kinderen vertrekt met de auto vanuit Maastricht naar vliegveld Eindhoven voor een retourvlucht naar Valencia.

In het concept-MKBA wordt dan viermaal de reistijdwaardering à € 56,00/uur (huidig prijspeil) p.p. zegge € 224,00/uur berekend.

Absurd natuurlijk, maar met gebruik van de juiste modellen, kengetallen, aannames en



keuzes best wetenschappelijk te verantwoorden.

### **Analyse van luchtvaartspecifieke MKBA's en welvaartsanalyses - SEO mei '21**

Deze studie ging aan de Werkwijzer vooraf. Hiertoe maakte men een overzicht van uitgevoerde MKBA's en second opinions. Dit overzicht is incompleet. Het wordt gedomineerd door onderzoeken van SEO, Decisio en Ecorys. Precies de onderzoeksbureaus die direct en/of indirect een essentiële rol spelen in de MKBA van MAA. De recente MKBA van MAA door Manshanden/Bus en de second opinion op de MKBA van Ecorys van RTHA eveneens uitgevoerd door Manshanden/Bus ontbreken bijvoorbeeld. Men heeft kennelijk een selectie gemaakt.

SNG wil weten op welke gronden de genoemde studies van Manshanden/Bus niet zijn meegenomen.

In het rapport wordt o.a. een overzicht gegeven van de wijze waarop de hoogte van de reistijdwaardering is vastgesteld.

In de Nederlandse MKBA's is de gebruikte reistijdwaardering zonder uitzondering de waardering conform KiM (2013) voor luchtvaart. In het Verenigd Koninkrijk ligt de waardering van een luchtvaartreiziger aanzienlijk lager (factor 2 zakelijk en factor 10 voor vakantievluchten (p.7)). Voor niet-zakelijke vluchten is de Value of Time vergelijkbaar met andere modaliteiten.

SNG wenst een verklaring voor deze veel malen lagere waardering en waarom hier niets meegedaan is, terwijl het een stevig argument zou moeten vormen om de in het concept toegepaste zeer hoge VoT voor luchtvaartreizigers te relativiseren en zeker wanneer dit bedrag wordt gebruikt voor de berekening van de reistijdwaardering voor voor- en natransport.

### **Werkwijzer voor luchtvaartgerelateerde MKBA's - mei '21**

Effecten voor gebruikers vormen veelal het belangrijkste welvaartseffect in luchtvaartspecifieke MKBA's en welvaartsanalyses. (p.25)

Veranderingen in de (gegeneraliseerde) reiskosten en het reisgedrag worden met keuzemodellen gesimuleerd (zie Bijlage B). Indien geen geschikte modellen beschikbaar zijn (bijvoorbeeld bij regionale luchthavens), dan kan een inschatting gemaakt worden op basis van vraag en aanbodfactoren. (p.25)

### **Kritische beschouwing van het onderzoeken dat leidde tot een reistijdwaardering van € 47,00 (prijspeil 2010)**

SNG heeft het onderzoek waarop de reistijdwaardering van € 47,00/uur gebaseerd is, kritisch doorgenomen en is tot de volgende opmerkelijke bevindingen gekomen die elkaar soms aanvullen, dan weer (deels) overlappen.

## **Reistijdwaardering per inkomensklasse**

Op MAA zijn twee luchtvaartmaatschappijen actief die zich beide in het onderste prijssegment van vliegreizen bevinden: Corendon (met een laagsteprijsgarantie) en Ryanair. Het is zeer aannemelijk dat met name de laagste inkomensgroepen gebruik maken van het aanbod van deze twee maatschappijen.

In Bijlage B op blz. 34 van het rapport "De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden" van 't KiM treffen we een interessante tabel aan: de reistijdwaardering per uur voor o.a. vliegreizen is uitgesplitst naar inkomen.

Wat blijkt: de laagste inkomensgroep waardeert de reistijd het laagst: € 29,25/uur (prijsspeil 2010).

De twee volgende inkomensgroepen de reistijd tegen € 36,50/uur en de hoogste inkomensgroep € 47,75/uur.

Conclusie: het toepassen van de reiswaardering van € 47,00/uur voor reizigers vanaf MAA staat geheel los van de werkelijkheid en kan niet wetenschappelijk onderbouwd worden.

De € 47,00/uur is overigens niet goed in te passen in genoemde tabel. Vragen hierover aan 't KiM zijn tot dusverre niet beantwoord.

## **Veelvliegers**

Factsheet "de Vliegende Hollander" laat zien dat hoe hoger het inkomen is, des men des te meer vliegt. Voorbeeld, de hoogste inkomensgroep vliegt viermaal zo vaak als de laagste inkomens. Degenen met hogere inkomens waarderen reistijd aanzienlijk hoger dan degenen met lagere inkomens.

Conclusie: mensen uit de eerste groep zullen in de interviews oververtegenwoordigd zijn waardoor de uitkomsten van het onderzoek naar reistijdwaardering niet representatief en bruikbaar zullen zijn voor reizigers vanaf MAA.

## **Vluchtduur**

Het is een alleszins redelijke aanname om te veronderstellen dat hoe langer de vlucht duurt, des te hoger de reistijdwaardering uitvalt. Zeker wanneer het intercontinentale vluchten betreft. Omgekeerd kan men dan ook het volgende stellen: hoe korter de vlucht, hoe lager de reistijdwaardering.

Men dient dus om tot een wetenschappelijk verantwoorde reistijdwaardering te komen deze te differentiëren.

Het concept MKBA stelt dat Ryanair evenals Corendon hoofdzakelijk vakantiebestemmingen in het Middellandse Zeegebied bedient. Dit betreft vluchten met een duur van een kleine 2 uur (Nice), iets meer dan 2 uur (Valencia), tot maximaal zo'n 4 uur (Turkije).

Conclusie: de reistijdwaardering die nu door de onderzoekers wordt gehanteerd voor passagiers vanuit MAA valt (veel) te hoog uit.

## **Vluchtprijs**

Het is een alleszins redelijke aanname om te veronderstellen dat hoe duurder de vlucht is, des te hoger de reistijdwaardering uitvalt. Andersom mag verondersteld worden dat hoe goedkoper de vlucht is, des te lager de reistijdwaardering zal zijn.

Men dient dus om een wetenschappelijk verantwoorde reistijdwaardering te komen deze te differentiëren.

De prijzen van de vluchten die Ryanair en Corendon aanbieden liggen in het onderste prijssegment, waarbij Corendon zelfs een laagsteprijsgarantie geeft.

Conclusie: de reistijdwaardering die nu door de onderzoekers wordt gehanteerd voor passagiers vanuit MAA valt (veel) te hoog uit.

## **Brononderzoek**

Het onderzoek waarop de huidige reistijdenwaardering gebaseerd is, "Values of time and reliability in passenger and freight transport in The Netherlands", is gericht geweest op Schiphol. Men heeft voor de bepaling van de reistijdwaardering interviews gehouden op Schiphol en vliegveld Eindhoven en t.b.v. de representativiteit deze interviews gewogen meegenomen. (In 2011 waren er op Schiphol 19 maal zoveel passagiers als op Eindhoven Airport).

Van de passagiersvluchten op Schiphol werd en wordt 76% door KLM en partners uitgevoerd. Slechts 24% betreft low cost en leisure vluchten. Van alle passagiersvluchten op Schiphol neemt KLM er iets meer dan 50% voor haar rekening. Bijna 30% van de vluchten vanaf Schiphol zijn intercontinentaal.

(Bron: Schiphol Traffic Reviews van 2011 en 2019).

Conclusie: de uitkomsten van het onderzoek waarop men de vaststelling van € 47,00/uur reistijdwaardering baseert, is niet geldig voor MAA.

## **Onderzoeksmethode**

T.b.v. het betreffende onderzoek heeft men gebruik gemaakt van een methode die voor MAA niet opgaat omdat voor Europese vakantie-reizen geen mogelijkheden bestaan voor kortere vliegtijden naar dezelfde bestemming, zoals voor bijv. intercontinentale vlieg-reizen wel het geval is. Dàn kan men afwegingen maken die leiden tot hogere kosten maar kortere reistijd waaruit men eventueel en onder voorbehoud reistijdwaarderingen kan destilleren.

SNG concludeert dat in genoemd onderzoek degenen die t.b.v. de bepaling van de reistijdwaardering zijn geïnterviewd in zeer hoge mate niet representatief zijn voor de bevolkingsgroep die reist vanaf MAA en bovendien dat de gehanteerde onderzoeksmethode niet geschikt is om reistijdwaarderingen voor vluchten vanaf MAA vast te stellen. Vanwege deze redenen zijn de uitkomsten onbruikbaar en dient de reistijdwaardering van € 56,00 per uur komen te vervallen.

## Blz. 35 - Reistijdwaardering - van het voor- en natransport

SNG vindt reistijdwaardering voor voor- en natransport voor vakantievluchten een gezochte kostenpost die bovendien alleen a.d.h.v. voor MAA onbruikbare onderzoeken berekend is.

De reistijdkosten in het voor- en natransport binnen Nederland worden in vrijwel alle studies meegenomen en vormen veelal het grootste effect. (Werkwijzer, p.8).

SNG stelt zich op het standpunt dat, aangezien de reistijdwaarderingen de meest bepalende zijn voor de uitkomsten van de MKBA, men hiermee uiterst behoedzaam, terughoudend en transparant mee dient om te gaan en men zou moeten trachten om tot een voor alle stakeholders aanvaardbare waarderingswijze te komen.

De onderzoekers leggen de stakeholders nu echter een door hen bepaalde reistijdwaardering en hiermee overeenkomende waardering voor voor- en natransport op.

### **Voorbeeld:**

Spanje vormt de populairste bestemming voor vliegvakanties (21% - bron: "De Vliegende Hollander").

Een retour Eindhoven Airport - Valencia kost rond de € 40,00. Een enkel dus € 20,00. (Met de KLM betaalt men vanaf € 150,00 voor een retour).

De vlucht duurt ong. 2 uur 20 min.

Dit is per uur ong. € 8,50.

SNG stelt vast dat een reistijdwaardering van € 56,00 per uur p.p. voor het voor- en natransport zoals de Werkwijzer dit voorstelt, buitenproportioneel is.

### **De 'Analyse van luchtvaartspecifieke MKBA's en welvaartsanalyses' schrijft:**

In sommige studies worden reistijden in het voor- en natransport binnen Nederland gewaardeerd tegen de waarden van het gebruikte vervoermiddel (auto/trein), terwijl andere studies uitgaan van de waarderingen van luchtvaartpassagiers. De waarderingen van luchtvaartpassagiers liggen aanzienlijk hoger. Welke waarderingen moeten worden toegepast is onderwerp van discussie. (p 8).

De Analyse maakt duidelijk dat er onder onderzoekers verschillende standpunten bestaan t.a.v. de tijdwaardering die voor passagiers moet worden toegepast.

### **Werkwijzer voor luchtvaartgerelateerde MKBA's - mei '21**

Er bestaat discussie over de tijdwaardering die toegepast dient te worden voor luchtreizigers in het voor- en natransport. Een analyse van wetenschappelijke literatuur (zie box) geeft de indruk dat reistijd in het voor- en natransport (iets) minder hoog wordt gewaardeerd dan reistijd door de lucht.

De betreffende analyse van de wetenschappelijke literatuur laat zien dat reistijd in het voor- en natransport enigszins (15%) tot aanzienlijk (50%) lager wordt gewaardeerd dan reistijd door de lucht. Dit is echt wat anders dan '(iets) minder hoog'.

De waarderingen hebben echter zelden betrekking op dezelfde groep, waardoor een goede vergelijking niet mogelijk is. Bovendien lopen de gevonden waarden soms sterk uiteen. Een meta-analyse van bestaande studies kan helpen om een beter beeld te krijgen van de bepalende factoren. (p.30)

Koster et al. (2011) is de enige studie uitgevoerd op in Nederland verzamelde data en geeft daarmee mogelijk het meest representatieve beeld voor reistijdwaarderingen van/naar Nederlandse luchthavens. De tijdwaarderingen in deze studie zijn € 43 voor zakelijke reizigers en € 31 voor niet-zakelijke reizigers. (p.30)

SNG begrijpt het niet: er zijn 3 studies voorhanden; alle drie komen ze tot een lagere reistijdwaardering van voor- en natransport (15%, 50% en 34% (Koster)). Desondanks hanteren de onderzoekers dezelve waardering als voor de vlucht. Dit is niet zuiver.

### **Reistijdwaardering per reiziger**

De reistijdwaardering komt voort uit onderzoeken met individuele reizigers. Geen rekening wordt gehouden met reisgezelschappen als partners/stellen/vrienden die samenreizen, laat staan gezinnen. De reistijdwaardering van voor- en natransport voor reisgezelschappen dient uit de aard der zaak lager gesteld worden dan voor individuele reizigers.

Dit stelt het KiM-rapport al voor meerijders in personenauto's, waarbij 20% van de reistijdwaardering voor het voor- en natransport in mindering gebracht.

In het concept wordt de gemiddelde bezetting per persoonswagen op 2 wordt gesteld. In het onderzoek van Koster overigens op 3.

Conclusie: op de reistijdwaardering voor voor- en natransport moet op voorhand reeds 10% (bij toepassing van Koster 13,3%) in mindering gebracht worden.

Wat schrijft het concept MKBA?

Voorzichtigheidshalve gebruiken we in de basis daarom de benadering op basis van reistijd en -kosten in het voor- en natransport, die ook het beste aansluit bij de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's (p. 37), (namelijk de allerhoogste... ).

### **Conclusie**

SNG concludeert dat overduidelijk is aangetoond dat de gehanteerde reistijdwaardering van € 56,00/uur p.p. voor een vlucht gebaseerd is op een onderzoek dat een voor MAA ongeschikte methodiek heeft gebruikt. En waarvan bovendien de uitkomsten gedifferentieerd hadden moeten worden t.b.v. de specifieke situatie op MAA met louter directe low cost vakantievluchten, die zich in het laagste prijssegment bevinden, met bestemmingen voornamelijk in het Middellandse Zeegebied en die een

beperkte vliegduur kennen.

SNG vindt het onverdedigbaar dat de onderzoekers hebben besloten om de reistijdwaardering voor voor- en natransport gelijk te stellen aan de hoofdmodaliteit. Hiervoor bestaat inhoudelijke noch wetenschappelijke onderbouwing. De onderzoekers dien(d)en de afweging te maken of de keuze redelijk is. Men kan zich niet zomaar beroepen op een aanbeveling die de onderzoekers nota bene zelf (!) hebben opgesteld.

SNG stelt vast dat de onderzoekers hier niet integer te werk zijn gegaan. De wetenschappelijke lectuur die hierover wél aanwezig is wordt straal genegeerd.

In ogeschouw nemend de enorme verschillen in reistijdwaardering tussen vliegen en de overige modaliteiten (factor 6 - 8) is hier allesbehalve sprake van de veronderstelde voorzichtigheid.

## Voorstel SNG

SNG stelt voor t.b.v. de bepaling van de reistijdwaardering voor voor- en natransport de prijs van de meest gebruikte vervoersmodaliteit (auto) te nemen met eventueel een beperkte opslag (bijv. 30%). Dit vanwege de als gevolg van sluiting van MAA langere afstand die men moet afleggen en daardoor toegenomen tijdbuffer om te voorkomen dat men een vlucht mist.

Concreet zou dit inhouden een bedrag van rond de € 12,00/uur p.p.

SNG stelt dat de reistijdwaardering p.p. per uur voor voor- en natransport nooit hoger kan uitvallen dan de kosten voor de vlucht p.p. per uur.

Blz. 36

Naast de reistijdveranderingen in het voor- en natransport zullen ook de kosten in het voor- en natransport toenemen. Hiervoor houden we rekening met een gemiddeld 2 passagiers per auto, en reiskosten van € 0,23 cent per kilometer.

SNG concludeert dat bij sluiting van MAA vele passagiers buiten Limburg én een deel van de Limburgers vele reiskilometers en dus reiskosten besparen. Afstand Eindhoven Airport - MAA is ong. 80 km. SNG vraagt zich af waar deze vermindering van reistijd à € 56,00/uur en reiskosten à € 0,23/km is € 18,40 terug te vinden is?

Blz. 37

Voor totaal Nederland zijn de welvaartseffecten berekend op basis van kostenverandering in het voortransport ongeveer een derde van het welvaartseffect berekend op basis van de totale reiskosten. Dit verschil komt doordat de totale reiskostenbenadering rekening houdt met heterogene voorkeuren van consumenten voor MAA. De passagiers uit overig Nederland die voor MAA kiezen hebben in veel

gevallen beperkte reistijdbaten in het vortransport, maar voor deze passagiers zijn er andere (niet geobserveerde) voorkeuren voor MAA. Een uitbreiding van het aanbod op MAA levert welvaartseffecten voor deze passagiers, die relatief meer voortkomen uit hogere frequenties en betere bereikbaarheid dan uit reistijdwinsten in het vortransport.

Hierboven staat met andere woorden de in de Nota van uitgangspunten opgenomen onhoudbare aanname "Voor passagiers uit Noord-Brabant en Gelderland gaan we uit van een toename in reistijd van 30 minuten". Dit lijkt een manier te zijn om de reeds buitenproportioneel hoge reistijdwaardering voor voor- en natransport nog verder te kunnen laten toenemen.

SNG concludeert dat voor deze 'move' geen aanknopingspunt in de Werkwijzer bestaat. Men lijkt er gewoon iets bij te verzinnen, zonder enige onderbouwing. Juist het argument dat een uitbreiding van het aanbod op MAA welvaartseffecten oplevert komt in een vreemd licht te staan door het volgende citaat uit het concept:

In 2019 werden alle bestemmingen van MAA vanaf minstens één van deze concurrerende luchthavens bediend, vaak met een hogere frequentie.

Bestaat er een grondige marktverkenning die aangeeft dat het aanbod op MAA in de toekomst zou kunnen uitbreiden? En die weerspreekt dat vanwege toenemende concurrentie of maatregelen vanuit de EU of Nederlandse overheid het aanbod zou kunnen krimpen?

Overigens schrijft van Geel in zijn rapport "Op zoek naar verbinding":

De markt voor low cost carriers en vakantievluchten is competitief en maatschappijen kunnen relatief gemakkelijk wisselen tussen luchthavens in de regio.

Er zal er de komende jaren hevige concurrentie zijn tussen regionale luchthavens omliggend aan MAA om verkeer aan te trekken.

Blz. 41 - Effecten voor gebruikers luchtvaart - luchtvracht

Daarnaast ligt Maastricht Aachen Airport een stuk dichterbij concurrerende luchthavens dan Schiphol. De luchthaven van Luik ligt op 49 kilometer rijden, maar ook de luchthavens van Brussel en Köln/Bonn liggen op slechts 110 kilometer afstand. Aangezien er op Maastricht Aachen Airport weinig lokale vracht wordt vervoerd, zijn de extra kosten om uit te wijken naar andere luchthavens verwaarloosbaar.

In het uiterst leerzame rapport van SEO 'Effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector' heeft SEO beargumenteerd en onderbouwd de conclusie geponeerd dat de kosten voor luchtvaartmaatschappijen om uit te wijken naar andere luchthavens verwaarloosbaar zijn. Desondanks worden in het concept enorme kosten in rekening gebracht voor het uitwijken naar andere luchthavens. Eerdere opmerkingen in dit verband over het opnemen van reistijdwaardering voor luchtvracht werden in de Nota van Antwoord genegeerd.

SNG vraagt zich hierbij af: "Hoe komt men erbij om ondanks de eerdere conclusie van mede-onderzoeksbureau SEO deze - gigantische - reistijdenwaardering voor vracht en reiskosten toch in rekening te brengen?"

Ter ondersteuning van SEO's eigen conclusie dat uitwijken naar andere luchthavens verwaarloosbare extra kosten met zich meebrengt, plaatsen wij hier nog enige citaten uit genoemd rapport van SEO.

Maastricht is onderhevig aan stevige concurrentie, met name van de luchthaven van Luik, op zo'n 50 kilometer afstand. Blz. VIII.

De concurrentie tussen deze luchthavens is stevig. Dat geldt met name voor Maastricht, waar Luik op nog geen 50 kilometer afstand ligt. Hierdoor kan vracht vaak tegen zeer beperkte additionele kosten relatief makkelijk uitwijken. Blz. IX.

Ongeveer tweederde van de verwerkte vracht op Schiphol en Maastricht is afkomstig uit of bestemd voor de Nederlandse markt. Het overige deel wordt vanuit heel Europa naar de twee Nederlandse luchthavens getrukt. Het gaat hierbij om vracht die middels truckingnetwerken van luchtvaartmaatschappijen naar Maastricht of Schiphol wordt getrukt. Expediteurs consolideren ook vracht afkomstig uit heel Europa op Schiphol. Deze vracht wordt hier als 'lokale' vracht beschouwd, maar een aanzienlijk deel hiervan kan ook relatief makkelijk uitwijken naar een luchthaven in het buitenland. Blz. 14.

Maastricht Aachen Airport is geen echte marktplaats voor vracht. Er zijn geen netwerkexpediteurs die een consolidatiepunt hebben op Maastricht, en er is geen home carrier gevestigd. Daarom zijn vrijwel alle maatschappijen die op deze luchthaven opereren relatief *foot/loose*. De meeste maatschappijen kunnen dus zonder grote gevolgen uitwijken naar concurrerende luchthavens. Blz. 52.

Luchtvaartmaatschappijen die opereren met vrachtvliegtuigen zijn goed bekend met alternatieve luchthavens als Luik, Brussel en Frankfurt en hebben hier positieve ervaringen opgedaan, mede door de slotbeperkingen op Schiphol. Daarbij komt dat een aanzienlijk deel van de vrachtmaatschappijen relatief *foot/loose* is. Expediteurs en verladers kiezen voor grotere zendingen in eerste instantie voor de luchtvaartmaatschappij en het tarief, en 'volgen' deze voor wat betreft de luchthaven van vertrek.

Blz. 66.

Ecorys doet de volgende uitspraak over het *foot/loose*-karakter van de luchtvrachtmaatschappijen op MAA:

Een aantal van de in het To70 trafficscenario opgenomen maatschappijen wisselt regelmatig tussen MAA en andere luchtvrachthavens.

En ten slotte zegt van Geel in zijn rapport hierover het volgende:



Het is een volatiele markt waarbij een deel van de spelers op die markt weinig honkvast is.

SNG concludeert dan ook dat de luchtvrachtmaatschappijen *footloose zijn en gemakkelijk kunnen uitwijken naar andere luchthavens en dit ook doen. Dit is vanzelfsprekend alleen maar mogelijk indien, zoals SEO in haar reeds aangehaalde rapport terecht stelt, de kosten om uit te wijken naar concurrerende vliegvelden inderdaad te verwaarlozen zijn.*

Blz. 41 en 42 - Lokale vracht 20%?

Gedetailleerde importstatistieken laten zien dat ongeveer 20 procent van de vracht een bestemming heeft binnen een straal van 100 km rondom MAA

Omdat ongeveer 20 procent van de vracht lokaal is, komt het grootste gedeelte van het welvaartseffect terecht in overig Nederland.

Voorts veronderstellen we dat 50% van de welvaartseffecten bij Nederlanders terecht komen, en 20% hiervan bij Limburgers (lokale vracht).

Wanneer we op een landkaart een cirkel trekken met het middelpunt op MAA en met een straal van 100 km dan zien we dat Limburg maar een fractie uitmaakt van de oppervlakte van het door de cirkel omsloten gebied. Het uitgangspunt dat 20% van de vracht lokaal is omdat de bestemming valt binnen een straal van 100 km van MAA is fictie en wetenschappelijk niet te onderbouwen.

SNG concludeert dan ook dat de hieraan gerelateerde welvaartseffecten voor Limburg dan ook fors minder dan de nu toegekende zullen zijn.

Blz. 45 - Werkgelegenheid

Het werkgelegenheidsaantal is van groot belang want mede bepalend voor de kosten van sociale plannen bij sluiting van MAA.

Er zijn diverse onderzoeken gedaan naar de werkgelegenheid die samenhangt met MAA. In deze MKBA beschouwen we de onderzoeken van Ecorys (2020) en het onderzoek van de Denktank MAA (2021). Ecorys komt op een totaal aantal van 2480 werkzame personen, waarvan 1760 in de regio van MAA. De Denktank MAA becijfert alleen de werkgelegenheid in de regio, en komt tot een totaal van 538 personen.

De aantallen van Ecorys en Denktank verschillen enorm.

Er zijn een aantal oorzaken waardoor de Denktank MAA op een lager aantal werkzame personen uitkomt dan Ecorys. Ecorys hanteert een bredere geografische definitie. Bovendien verschilt de interpretatie van de twee partijen in de mate van samenhang met de luchthaven. Ecorys hanteert hier een bredere definitie, waarbij bijvoorbeeld expediteurs op en rondom de luchthaven en aan luchtvracht gerelateerde wegvervoerders worden meegenomen.

De verklaring die hierboven gegeven is voor het enorme verschil in de werkgelegenheidsaantallen is uitermate zwak. SEO & Co weigeren openheid van zaken te geven.

SNG vindt dit onaanvaardbaar. Het ligt immers voor de hand dat men bij Ecorys informeert naar de betreffende bedrijven waarvan werkgelegenheid aan MAA wordt toegeschreven. Ten slotte heeft Ecorys haar onderzoek in opdracht van en betaald door de provincie Limburg verricht.

Ecorys, waarop SEO zich baseert voor de werkgelegenheidscijfers, heeft destijds geweigerd inzicht te verschaffen in de werkgelegenheid van bedrijven en het aan MAA gerelateerde deel hiervan dat aan MAA toegeschreven kon worden. Zelfs bemiddeling door Pieter van Geel bleek tevergeefs. De cijfers van Ecorys bleken al snel niet te kloppen. De Alliantie kan aantonen dat het door de onderzoekers nu gehanteerde aantal van 1.080 aantoonbaar minstens zo'n 175 te hoog is. Dit omdat DHL ten onrechte is meegerekend en KCS voor de helft (i.p.v. 35%) en bovendien op basis van een veel te hoog aantal (180 WP i.p.v. 68 WP). De onderzoekers hebben hier bovenop inmiddels zelf het aantal nog verder verlaagd met 300 directe arbeidsplaatsen.

Hoe (on)betrouwbaar is dat cijfer van Ecorys...?

Wij geven hieronder aan waarom de ong. 900 directe arbeidsplaatsen die resteren (1.080 minus ong. 175) nog veel te ruim zijn ingeschat.

In de meest recente Voortgangsrapportage over MAA van de provincie Limburg staat over de werkgelegenheidsberekening het volgende:

“Ecorys past de landelijke systematiek toe die onder andere ook voor Schiphol en de haven van Rotterdam gevolgd wordt om het werkgelegenheidseffect in beeld te brengen.”

Het is juist over deze systematiek dat de integriteitscommissie van de Erasmus Universiteit geoordeeld heeft dat die vanwege het substantiële verschil in schaalgrootte ongeschikt is om toe te passen op MAA. Hiermee wordt de basis van de werkgelegenheidsberekeningen door Ecorys volledig onderuitgehaald.

Maar er is meer... .

Blz. 46

Overige bedrijven die Ecorys wel meeneemt, maar niet in de analyse van de Denktank MAA zitten, zijn veelal expediteurs en wegtransportbedrijven die gerelateerd zijn aan de operatie van MAA.

Volgens de Luchtvrachtmonitor bedroeg in 2018 het aantal ton vervoerde vracht op Schiphol 1.716.982 en het aantal directe banen in 't wegvervoer 2.078.

Op MAA was in 2018 het aantal ton vervoerde vracht 110.823. Het aantal hiermee corresponderende directe banen in het wegvervoer zou met dezelfde arbeidsproductiviteit per werknemer 134 zijn.

In het rapport 'Actualisatie van de economische betekenis van Schiphol' door Decisio uit 2019 worden op p. 7 1.525 directe werkzame personen aan het wegvervoer toegeschreven. Met dezelfde berekening als hierboven is toegepast zou de werkgelegenheid in het wegvervoer op MAA op 98 uitkomen.

Hierbij is nog geen rekening gehouden met het feit dat ong. 80% van het wegvervoer op MAA door buitenlandse transporteurs gedaan wordt en dat ook bij de grootste lokale vervoerder, KCS, buitenlandse chauffeurs een aanzienlijk deel van het wegvervoer voor hun rekening nemen. Bovendien blijkt uit het door de Omwonenden MAA verrichte empirische onderzoek dat slechts 5% van de trucks die op MAA vracht vervoeren uit de regio MAA afkomstig zijn.

Tot slot, de Alliantie is in het bezit van een volledige lijst van alle transportbedrijven en Denktank MAA van alle expediteurs in de postcodes van Maastricht Airport en daaromheen die opgenomen zijn in de betreffende SBI-code. Zij hebben al deze bedrijven gecontacteerd, telefonisch of, vaker nog, fysiek.

SNG roept de onderzoekers dan ook met klem op om hierover transparant en zorgvuldig te zijn en te komen met de namen van de bedrijven waarvan jullie werkgelegenheid aan MAA toeschrijven en het deel daarvan dat daadwerkelijk gelieerd is aan MAA. Het nu gehanteerde aantal van 1.080 is niet serieus te nemen.

Op lokaal niveau kunnen de werkgelegenheidseffecten langer aanhouden als de arbeidsvraag in de regio beperkt is.

we veronderstellen dat van de verloren arbeidsplaatsen 50% op korte termijn een baan elders vindt, terwijl de overige 50% in werkloosheid beland

Dus de verhouding zou eerder 75% / 25% moeten zijn.

SNG vraagt zich af of er voldoende rekening is gehouden met actuele externe factoren die voor veel werkgelegenheid zorgen en het krappe aanbod van werknemers. Op dit moment is er sprake van verdringing: op MAA worden tal van banen kunstmatig want ruim gesubsidieerd 'gevangen' gehouden, terwijl de arbeidsmarkt schreeuwt om personeel en gezonde economische ontwikkeling wordt afgeremd.

Bovendien wordt er geen rekening gehouden met het gevolg van nieuwe economische activiteit bij herontwikkeling van het MAA-terrein..

Blz. 48

Tabel 5.3 geeft een inschatting van deze effecten als de productiviteit met 3-5% toeneemt.

Ook bij de nieuwe economische activiteiten t.g.v. herontwikkeling kan de productiviteit met 3-5% toenemen.

Blz. 50

Een bijzonder aandachtspunt is er mogelijk voor de TEFAP als exclusieve kunstbeurs. Ieder jaar landen enkele honderden privéjets op Maastricht Aachen Airport. Op een totaal van ruim 70 duizend bezoekers is het aantal dat per privéjet komt klein, maar het zijn wel de bezoekers die het aanzien van de beurs vergroten en mogelijk de aantrekkelijkheid als geheel. De gemeente Maastricht ziet een dergelijke rol van de luchthaven voor de congresfunctie van de stad (Gemeente Maastricht, 2013) die met het MECC inmiddels circa 500 duizend bezoekers per jaar trekt. Objectief - gekeken naar aantallen bezoekers dat gebruik maakt van de luchthaven - speelt de luchthaven een klein aandeel in deze bezoekersaantallen. Mogelijk draagt de luchthaven bij aan een imago-effect dat ervoor zorgt dat toonaangevende congressen en evenementen naar Maastricht komen.

Ecorys heeft zichzelf in diskrediet gebracht door onderstaande tekst in haar rapport op te nemen:

Grotere hotels, vaak onderdeel van een keten, nabij het MECC geven in de interviews aan voor een belangrijk deel indirect afhankelijk van MAA te zijn. Zij zien de aanwezigheid van een luchthaven als een van de randvoorwaarden voor de organisatie van congressen en evenementen. De deelnemers aan deze congressen en evenementen zijn voornamelijk de gasten van de hotels rondom het MECC. Deze deelnemers reizen, volgens de gesproken ondernemers, nauwelijks via MAA, maar met andere vervoersmodaliteiten (auto, OV) of via andere luchthavens. In de ogen van de gesproken ondernemers is MAA randvoorwaardelijk voor het organiseren van congressen/evenementen.

SNG vraagt zich af hoe de onderzoekers van de MKBA tegenover voorgaande uitspraak.

T.a.v. de Tefaf: voor de kunsthandelaars is 't geen enkel probleem als ze vanuit Luik-Bierset naar Maastricht moeten komen, een twintigtal minuten langere reistijd. Ze zijn veel langere reistijden gewend. En sommigen zijn reeds gedwongen vanuit Luik-Bierset te reizen wanneer MAA vol is.

Blz. 51 - **Gevolgen voor toerisme**

De literatuur is wel eenduidig over het feit dat geluid als gevolg van vliegverkeer over toeristische gebieden als hinderlijk wordt ervaren.

In 2019 werden gedurende het zomervliegseizoen toeristen dagelijks tussen 6.00 en 6.30 uur uit hun slaap gerukt door 3 Corendon-toestellen. Dit betrof piekgeluiden op een uiterst irritant tijdstip. SEO rekent echter met Lden,

Uit de laatst i.o.v. Weekblad Transport gehouden enquête bleek dat 8% van de Limburgers ernstige hinder door MAA ervaart. Dit zijn 90.000 Limburgers!

Er is immers al een hoop herrie van Luik-Bierset en Geilenkirchen plus autowegen en Chemelot.

SNG wenst dat de onderzoekers zich bewust zijn van het cumulatieve effect van de geluidshinder in (Zuid-)Limburg waarbij de extra en vermijdbare hinder - MAA, structureel verlieslatend, 'kan dicht!' - het meest stoort.

Ook General Aviation kan bijzonder irritant en storend zijn, juist omdat het geluid meer snerpend/ronkend/zeurend van aard is en doorgaans langduriger. Nog afgezien van gevlogen rondjes boven (Zuid-)Limburg.

SNG wenst dat de hinder door GA dient ook opgenomen te worden in de geluidshinderberekeningen.

Blz. 53

Voor hinder van toeristen is geen standaard impactmeting. Voor bewoners geldt dat bij 40 dB(Lden) circa 5% ernstige hinder ervaart, bij 45 dB is dat circa 10%, bij 50 dB dat 20% en bij 60 dB ongeveer de 50% (afgeleid uit geluidsberekeningen MAA). Waarbij geldt dat onder de 45 dB(Lden) het beeld onbetrouwbaarder wordt.

Ook hier wordt uitgegaan van Lden terwijl de hinder in Zuid-Limburg vooral bestaat uit piekgeluiden.

SNG is van mening dat de piekgeluiden een veel belangrijkere rol dienen te vervullen bij de berekening van geluidshinder.

Blz. 59 - **Klimaat effecten**

"Het is de verantwoordelijkheid van de MKBA-uitvoerder om na te gaan of er nieuwe informatie, inzichten en voorschriften beschikbaar zijn en deze mee te nemen in de analyse." - de Werkwijzer.

De prijzen voor de klimaat-uitstootrechten zijn het afgelopen jaar de pan uitgerezen. Was het begin dit jaar nog € 35,00/ton CO<sub>2</sub>, de laatste weken schommelt het bedrag rond de € 80,00. Wat zijn de gevolgen als de prijs voorlopig op deze hoogte blijft? Of zelfs doorstijgt naar, volgens waarnemers heel plausibel, € 120,00?

SNG vraagt zich af hoe deze extra stijging wordt doorberekend in de MKBA?

Bericht uit de NRC van 4 januari 2022 hierover vindt u in de 2de bijlage.

Vervolgens gaan we in op de substitutie-effecten: reizigers en vracht die uitwijken naar een andere luchthaven leiden immers niet tot minder uitstoot in de luchtvaart, de uitstoot vindt alleen elders plaats.

Er is sprake van in te voeren nationale CO<sub>2</sub>-plafonds. Voor vracht, de grootste vervuiler en uitstoter, komen luchthavens als Luik-Bierset, Keulen/Bonn en Brussel in aanmerking. Deze uitstoot komt dan in mindering op de beschikbare Nederlandse ruimte en kan ten

goede komen aan onmisbare en duurzamere economische activiteiten in Nederland.

SNG wenst dat de onderzoekers hier rekening mee houden. Zie ook hieronder.

Blz. 60

Dit is het gevolg van de verwachting dat de vracht voor bijna 100 procent via andere luchthavens afgehandeld zal worden.

Is hierbij rekening gehouden met nationale CO2 uitstoot-plafonds en verplaatsing naar buitenlandse luchthavens?

Voor passagiers is de verwachting dat 80 procent blijft vliegen als MAA haar vluchten niet meer aanbiedt, maar vanaf een andere luchthaven.

Is hierbij rekening gehouden met nationale CO2 uitstoot-plafonds en verplaatsing naar buitenlandse luchthavens?

Blz. 61

### CO2-beleid en invloed op de uitkomsten

Er worden hier bijzonder veel onzekerheden opgesomd die bij elkaar opgeteld zeer restrictief kunnen uitpakken voor de ontwikkeling van de luchtvaart. Dit noopt tot het aanbrengen van een niet te negeren disclaimer w.b. de prognoses omtrent het vliegverkeer. Daarbij lijkt het erop dat klimaatverandering steeds sneller gaat en de bereidheid om te doen wat nodig is ontbreekt. Gevolg: de uitstoot-ruimte neemt elk jaar af. Gevolg: explosie van CO2-uitstootrechten en duurdere vliegtickets en navenante afname van de vraag ernaar.

Zo geldt in WLO- Hoog de aannahme dat de mondiale CO2-uitstoot met 65 procent (t.o.v. 1990) is afgenomen in 2050, in WLO-Laag is dat 45 procent (CPB en PBL, 2015).

Hoe kijken de onderzoekers tegen het actuele tempo van mondiale afname van CO2-uitstoot aan? En welke effecten dit zal hebben op de CO2-uitstootrechten?

Kunnen de onderzoekers aangeven wat zij op dit moment een reële prijs achten?

De getallen van CPB en PBL dateren al van zes jaar geleden.

Zijn ze niet achterhaald? Is men bezig met een update?

In augustus 2021 kwam het IPCC-rapport uit met de onrustbarende conclusie dat klimaatopwarming veel sneller gaat dan gedacht.

Is het niet veel reëler om met deze nieuwe informatie vanaf nu binnen een bandbreedte van 50% van de huidige CO-2 prijs en 50% bovenop de huidige CO2-prijs te werken, dus tussen € 40,00 en 120,00?

Antwoorden op deze vragen zijn van wezenlijk belang voor de toekomst van het vliegverkeer.

Blz. 62

### 6.1 Klimaateffecten

Dat betekent dat vrachtluchten relatief veel CO<sub>2</sub> emissies veroorzaken. Dit komt enerzijds doordat vrachtluchten vaak intercontinentaal zijn, en intercontinentale vluchten aanzienlijk meer CO<sub>2</sub> uitstoot veroorzaken. Daarnaast zijn vrachtvliegtuigen vaak relatief grote en soms ook verouderde toestellen - onder meer door de langere levensduur van vrachtvliegtuigen. Veel oude passagierstoestellen worden na verloop van tijd geconverteerd tot vrachtvliegtuig en beginnen aan een tweede leven. SEO-rapport "Effecten van een vliegbelasting..."

Blz. 63

Dahlman et. al. (2021) heeft na het opleveren van de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's aanvullend onderzoek gedaan, zodat niet-CO<sub>2</sub>-klimaateffecten ook beter gemodelleerd kunnen worden in luchtvaartmodellen. Dahlman komt uit op een gemiddelde wereldwijde opslagfactor van 3,4 voor een Airbus A330-200. De opslagfactor is sterk afhankelijk van de locatie (hoger rond de evenaar dan op het noordelijk halfrond) als de afstand/vlieghoogte (voor lange vluchten, zoals de gemiddelde vrachtlucht, ligt de opslagfactor hoger dan voor korte vluchten). Met de inzichten uit de studie van Dahlman kunnen in de toekomst beter de niet-CO<sub>2</sub>-klimaateffecten per luchthaven en per segment op een luchthaven worden geschat. Voor deze MKBA hanteren we vooralsnog de standaardopslagfactor van 2, in de wetenschap dat daar een onzekerheidsmarge omheen zit. Gegeven de locatie (noordelijk halfrond) en de verwachting dat substitutie naar een andere modaliteit vooral voor passagiers (kortere vluchten - de evenaar niet overstekend) plaats zal vinden - lijkt deze waarde niet onaannemelijk en wordt in de gevoeligheidsanalyse met een factor 1-4 voldoende inzicht gegeven in de onzekerheidsmarge.

SNG vindt dit onbegrijpelijk!! Een studie uitgevoerd, die volop aanknopingspunten geeft, wordt ie niet gebruikt!

De meeste vluchten op MAA komen uit een strook rond de evenaar: Ethiopië en Qatar en betreffen vracht. Geen enkel argument om de opslagfactor 2 niet te verhogen naar bijv. 2,5 of 3.

Blz. 64 - Geluid

De geluidsproductie van vliegtuigen kan negatieve effecten hebben op het welzijn en de gezondheid van omwonenden.

SNG constateert: de geluidsproductie van vliegtuigen HEEFT negatieve effecten. Dit is aangetoond en dient als dusdanig beschreven te worden.

Wordt er rekening gehouden met het feit dat bij vermindering van de van de Lden-waarde van bijv. 50 naar 47 dB (vanwege de logaritmische schaal is hier sprake van een halvering) er ruimte ontstaat voor dubbel zoveel vliegtuigen met rekenkundig gelijkblijvende hinder, maar met een mogelijke verdubbeling van de ervaren hinder?

Volgens de enquête van Nieuwsblad Transport zijn er nu al 90.000 ernstig gehinderden vanwege MAA.

Steeds wordt Lden opgevoerd. Hier betreft het m.n. piekgeluiden die bovenop heel veel andere overlast komen.

Blz. 68

De hinder van grondgebonden geluid van de luchthaven hebben we in het kader van dit onderzoek niet mee kunnen nemen. Het is niet duidelijk of het meenemen van deze hinder bovenop de hinder van het vliegtuiggeluid tot een dubbel telling leidt. Immers zijn bewoners die hinder ondervinden van het grondgebonden geluid, naar verwachting ook de bewoners die de meeste hinder ondervinden van de luchtvaart zelf. Deze effecten zitten daarmee mogelijk al impliciet in de effecten van het luchtvaartgeluid.

SNG is van mening dat dit dan wel het minste was wat de onderzoekers konden doen: contact leggen met die grondgebonden geluid-gehinderden. Contact maken met een bredere populatie die overlast heeft van MAA zou de onderzoekers niet misstaan.

Zie ook het betreffende rapport van Denktank MAA.

Blz. 69 - Veiligheid

Anderzijds vanwege het feit dat in Nederland weinig mensen in de directe nabijheid van een luchthaven wonen.

Bijna een jaar geleden viel op een zaterdagmiddag boven Meerssen een metaalregen uit de hemel afkomstig van een geëxplodeerde motor van een vliegtuig. Een persoon werd geraakt, maar er hadden veel meer (zwaar) gewonden kunnen vallen.

SNG concludeert dat nergens verstedelijkt gebied zo kort bij een luchthaven ligt in Nederland en dit zou niet moeten kunnen.

Blz. 70 - Stikstof

De verwachting (van bij de luchthaven betrokken experts) is dat de stikstofdepositie van de onderzochte alternatieven past binnen de milieu-vergunning die door LNV wordt afgegeven. Hier heeft in het kader van deze MKBA geen specifieke juridische toets op plaatsgevonden.

Voor de continuïteit van de luchthaven moet men absoluut zeker weten dat (een groeiende) stikstofdepositie geen restrictieve factor is. De beste manier om dit te bereiken is pro-actief tewerk te gaan en contact op te nemen met de deskundige op dit gebied, Leon Adegeest, degene die ervoor zorgt dat Lelystad niet opengaat en Schiphol wellicht fors moet krimpen.



SNG is overigens van mening dat de problemen die andere Nederlandse luchthavens ondervinden van te grote stikstofdepositie niet opgelost kunnen worden met de inzet van MAA. Dit zou van Zuid-Limburg een 'afvalputje'maken.

=====

**Op de volgende pagina's treft u 2 bijlagen aan:**

- **bijlage 1**: een expert opinion van luchtvrachtdeskundige Paul Parramore over het Ecorys-rapport
- **bijlage 2**: een zeer recent artikel uit de NRC over de uit de pan rijzende CO2-emissierechten

=====

## **Bijlage 1:**

### **Commentaar van luchtvrachtkenner Paul Parramore op het Ecorysrapport.**

## **Expert Opinion**

15 januari 2021

### **Door Paul Parramore.**

Hiswa/Recron, Koninklijke Horeca Nederland Zuid Limburg en Visit Zuid Limburg hebben ondergetekende gevraagd om een Expert Opinion te geven op de berekeningen, de methodiek en de uitkomsten inzake de toekomstverkenning Maastricht Aachen Airport zoals Ecorys deze heeft gepresenteerd in het rapport:

### **Economische Betekenis Maastricht Aachen Airport van 24 november 2020.**

De onderhavige quickscan is het antwoord op dit verzoek.

### **Algemeen:**

Het rapport van Ecorys lijkt niet met echte feitenkennis onderbouwd en is op zijn minst weinig transparant.

De toekomstverkenning is gedaan aan de hand van twee scenario's van To70. Deze scenario's ontbreken in het rapport en zijn aldus apart opgevraagd en bestudeerd. De scenario's zijn vervolgens op marktpotentie en realiteit beoordeeld door Ecorys. Dat levert een derde scenario op wat gebaseerd is op marktverwachtingen.

Het is onduidelijk welke markten nu bedoeld worden en hoe diepgaand de onderzoeken zijn geweest. Wat opvalt bij de geraadpleegde bronnen m.n. luchtvaart is dat dit beperkt is en dat deze bronnen ook als subjectief kunnen worden aangemerkt. In die zin dat van deze bronnen vooraf gewenste antwoorden verwacht mochten worden. Ook is onduidelijk welke vragen er feitelijk gesteld zijn.

Bij vracht lijken maatschappijen als Emirates, Qatar en Turkish Airlines grote klanten te zijn; waarom niet aan hen voorgelegd hoe zij de toekomst zien qua gebruik van MAA?

De geschiedenis van gebruikers van MAA is lang waaronder KLM, Transavia, Swiss enz. enz. Waarom is er niet aan vertrokken en verloren klanten gevraagd waarom zij MAA niet meer gebruiken met tevens de vraag wat er gedaan zou moeten worden om hen terug te laten keren als klant?

Het vorenstaande leidt dan ook tot de vraag waarop de fantastische groeicijfers die gehanteerd worden feitelijk gebaseerd zijn. Het lijkt natte vinger werk.

Kijkend naar de lijst met geïnterviewde bedrijven qua duiding regionaal belang beperkt deze zich tot Zuid-Limburgse bedrijven.

MAA staat voor Maastricht Aachen Airport. De *Industrie und Handelskammer Aachen* heeft in 1994, 50.000 gulden betaald om de naam Aachen op te laten nemen met als doel dat meer Duitsers via de luchthaven zouden gaan vliegen. Dat geldt natuurlijk ook voor goederen.

Uit niets blijkt dat Ecorys ook de regio Aachen en Genk in België (beide in een straal van 30 km rond MAA) in haar onderzoek heeft betrokken, noch bedrijven noch lokale overheden.

Als dit zou zijn gedaan zou er meer concreet antwoord naar voren komen op vragen als de huidige feitelijke betekenis is voor de regio, het huidige en verwachte potentieel voor het

toerisme, de aantrekkingskracht voor industrie en beurzen/congressen. Onder de zogenaamde voorwaartse effecten worden zaken eveneens onvoldoende onderbouwd.

De huidige economische betekenis van MAA vertaalt zich in het rapport naar werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Het is onduidelijk waar deze huidige getallen op gebaseerd zijn.

### **Bevindingen op gebied van passagiers:**

Volgens Ecorys meldt een aantal maatschappijen in de leisure en het low cost segment concrete plannen te hebben en de samenwerking te willen voortzetten. Echter, in de lijst met geraadpleegde bronnen staat alleen Corendon en voorts geen andere gebruikers.

Er schijnen ook maatschappijen, volgens To70, na het Corona tijdperk op MAA te willen gaan vliegen. Echter, een nadere duiding van deze maatschappijen en van hun volumes e.a. ontbreekt.

### **Scenario's en plausibiliteit:**

Er heeft geen marktstudie plaats gevonden. Dus hoe en waarop volumes zijn gevalideerd is onduidelijk. Ook wordt niet zichtbaar welke andere relevante marktstudies zijn geraadpleegd.

Er is gekeken naar de waarschijnlijkheid van vluchten. Om op dit moment een inschatting van 10 jaar te maken is haast onmogelijk, m.i. daar zijn gewoon teveel onzekerheden voor.

Ecorys gaat bovendien volledig voorbij aan het tijdsbeeld waarin wij leven. Er wordt geen rekening gehouden met zaken als luchtkwaliteit of andere milieu gerelateerde actualiteiten. Bijvoorbeeld het akkoord van Parijs waarin juist wordt gepleit voor minder CO2 uitstoot m.n. door vliegtuigen. Frankrijk heeft bijvoorbeeld nu al bepaald dat binnenlandse korte afstandsvluchten onder de 500 km niet meer zijn toegestaan in 2021. Genoemde zakenbestemmingen als München, Geneve, Berlijn vallen in die radius rond MAA en met de sterk verbeterde en aanstaande investeringen in railverbindingen mag verwacht worden dat dit ten koste van de airlines en hun routenetwerk zal gaan.

### **Potentiële groei luchtvracht:**

De verwachting voor 2030 van 289.000 ton is niet onderbouwd. De recente groei is voor een belangrijk deel het gevolg van externe niet door MAA te beïnvloeden ontwikkelingen, zoals de vlucht/slot beperkingen van Schiphol. Verwacht mag worden dat maatschappijen terugkeren naar Schiphol e.a. als ze de kans krijgen, waar geen baanbeperkingen e.a. zijn.

Omdat het wel nog 3 jaar kan duren voordat de luchtvaart weer terug is op het niveau van 2019, als dat al gaat gebeuren, want ook de moraal van de gemiddelde passagier gaat veranderen, aldus IATA zelf, is er op Schiphol plotsklaps genoeg ruimte voor vrachtluchten. Als dat echt zo is, verandert ook de verwachting van MAA.

Ook moet nog opgemerkt worden dat luchtvracht als zodanig eerder zal gaan afnemen dan toenemen zodra de wereld COVID-19 te boven is. De groeisegmenten in de vracht zijn de zogenaamde integrators zoals UPS, DHL en in toenemende mate ook Chinese bedrijven als Alibaba en Amazon. In principe hebben dit type bedrijven al hun hub in Europa en mochten ze in de toekomst op nieuwe locaties willen uitbreiden dan zullen ze vanwege de nachtvlucht beperkingen niet naar MAA kijken.

Wellicht zijn er wel kansen voor distributie centra, maar deze zijn meer wegtransport gerelateerd.

## **Passagiersvolumes:**

Ecorys verwacht 747.000 passagiers in 2030. Ook hier ontbreekt een overzicht van geconsulteerde maatschappijen en ook hier wordt er geen rekening gehouden met een mogelijk veranderend reisgedrag.

Juist omdat Ecorys vermeldt dat er nogal wat maatschappijen kwamen en vertrokken van MAA vanwege de onderlinge concurrentie tussen luchthavens is men voorzichtig.

Daar komt bij dat vliegen zeker veel duurder zal gaan worden in de komende 10 jaar. Veel luchtvaartbedrijven zullen door gebrek aan passagiers in de komende 3 jaar verdwijnen en er zal capaciteit schaarste gaan ontstaan wat de ticket prijzen zal doen stijgen. Dat geldt overigens ook voor de luchtvrachttarieven.

## **Toekomstige positie MAA**

De vergelijking met luchthavens als Zurich en Wenen zijn misplaatst. Het achterland van deze luchthavens met hun bevolking en hun industrie zijn van een andere orde dan de regio rond MAA, zelfs als Aachen en Genk zouden worden meegenomen.

Bovendien zijn deze luchthavens, vergelijkbaar met Schiphol, overstap luchthavens waar zich ook grote winkelcentra bevinden.

Het verdienmodel van dit type luchthavens is dat van een vastgoed bedrijf waar het gaat om exploitatie van vastgoed zoals winkels, parkeergarages, afhandelingsgebouwen, enz. De landingsbanen zijn noodzakelijk maar de exploitatie daarvan is kostbaar en brengt relatief weinig op.

In het rapport is dan ook niets terug te vinden wat MAA nu precies voor een verdienmodel zou moeten hebben en wat haar functie moet worden op passagiers en vracht gebied.

## **Conclusie**

Volgens de website van MAA koerst MAA op de functie van een regionaal vliegveld waarbij kwaliteit en de betekenis van de regio voorop staat. Hoe groot die regio precies is blijkt nergens uit. Ook blijkt niet wat dan de rol voor die regio zou moeten zijn. Ook wordt in het rapport niet duidelijk welke bedrijven in de regio een relatie hebben met MAA.

Omdat de Provincie eigenaar is van MAA komt het mij voor dat het rapport meer een droom scenario is, waarin geen rekening is gehouden met het huidige en toekomstige tijdbeeld qua milieu, reis en transportgedrag.

Ook een schets van de ontwikkeling en de invloed van de sterk te verbeteren spoorwegen in West Europa ontbreekt alsmede bijvoorbeeld de veel striktere milieu wetgeving, mede voortvloeiend uit het akkoord van Parijs en de wettelijk vastgelegde CO2 en geluidsreducties per 2030.

In ieder geval is het rapport niet doorwrocht met onderzoeken, cijfers en verwachtingen van luchtvaart gerelateerde bedrijven.

De ontwikkeling van de toeristische recreatieve sector lijkt sinds 2013 gunstig te verlopen. Echter, de ontwikkelingen van MAA en het toerisme vervolgens in één schema zetten en vervolgens conclusies trekken over positieve dan wel negatieve correlaties mist een wetenschappelijke basis.

Al met al heeft Ecorys een tamelijk zwak rapport geproduceerd wat mij onbruikbaar lijkt om een realistisch toekomstbeeld te schetsen.

Paul Parramore

[paul.parramore@gmail.com](mailto:paul.parramore@gmail.com) 00 41 79 612 31 85

## **Bijlage 2:**

# **Artikel over de razendsnel gestegen CO2-emissieprijs**

**NRC van 4 jan. 2022**

2021 is het jaar van het dure aardgas en van de benzine die langs de snelweg ruim 2 euro per liter kost. 2021 is ook het jaar van een voortdurend stijgende emissieprijs. Grote industriële bedrijven en energieproducenten hebben de kosten van hun uitstoot in twaalf maanden ruim zien verdubbelen.

Begin december liep de zogeheten CO2-prijs zelfs op tot bijna 90 euro, te betalen voor de uitstoot van elke ton broeikasgassen. In de laatste week van het jaar is dat ruim 75 euro, tegen 33 euro in januari.

„Je kan wel zeggen dat deze snelle prijsstijging iedereen heeft verrast”, zegt adviseur Jos Cozijnsen, verbonden aan de Climate Neutral Group. „En je kan ook zeggen dat bedrijven zich zorgen maken, vooral omdat alles duurder wordt. Van transport en grondstoffen tot aan energie.”

## **Wat is die CO2-prijs ook alweer?**

1 Sinds 2005 betalen de grootste Europese bedrijven voor de uitstoot van broeikasgassen, zoals CO<sub>2</sub>, die de opwarming van de aarde veroorzaken. Het gaat om 11.000 bedrijven die onder het zogeheten Emission Trading System (ETS) vallen. In Nederland moeten zo'n 400 bedrijven - onder meer elektriciteitscentrales, raffinaderijen en luchtvaartmaatschappijen - over voldoende ETS-rechten beschikken.

Lange tijd bleef de CO2-prijs laag. Na 2011 kostten emissierechten ruim zes jaar minder dan 10 euro per ton. Gevolg was dat veel critici het systeem niet serieus namen.

Daar kwam bij dat bedrijven veel rechten gratis kregen en krijgen om niet benadeeld te worden ten opzichte van concurrenten van buiten de EU. Aanvankelijk was het ETS een uniek systeem. Nu vindt in delen van de Verenigde Staten ook emissiehandel plaats, evenals in Canada, Zuid-Korea en Nieuw-Zeeland. En China bereidt een eigen systeem voor.

„Ook bij lage prijzen bleek het ETS te werken”, zegt onderzoeker Corjan Brink van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). „Studies toonden aan dat bedrijven die net wel binnen het ETS vielen, meer aan duurzaamheid deden dan bedrijven die er net buiten vielen.”

## **Waarom is die prijs in 2021 zo gestegen?**

2 De prijsstijging is vooral een gevolg van het verscherpte Europese klimaatbeleid.

---

De uitstoot moet in 2030 55 procent lager liggen dan in 1990, terwijl de doelstelling aanvankelijk 40 procent was. De plannen zijn nog niet uitgewerkt, maar alle EU-landen hebben al wel ingestemd met het einddoel over negen jaar. Gevolg is dat het aantal rechten de komende jaren veel sneller terugloopt, want de voorgenomen uitstootreductie gaat hand in hand met het aantal beschikbare rechten. „En in Brussel is deze zomer ook afgesproken dat de netto-uitstoot in 2050 nul moet zijn. Dan zijn er dus geen rechten meer”, zegt PBL-onderzoeker Brink. „Eerder zou het aantal rechten in 2057 op nul uitkomen, maar het is nu dus eerder. Dat is voor veel bedrijven minstens zo belangrijk als het doel voor 2030.”

Tekenend voor de snelheid van de stijging van de CO2-prijs: in zijn [Klimaat- en Energieverkenning](#) van dit najaar rekent het PBL nog met veel lagere CO2-prijzen, namelijk 30 euro in 2021 en 62 in 2030. „Wij maken al in het voorjaar een raming en die is gebaseerd op vastgesteld beleid. De markt anticipeerde al heel snel op de komende plannen uit Brussel, en dat zie je terug in de prijs”, zegt Brink.

De aanscherping van het Europese klimaatbeleid kwam niet als verrassing, wat de geleidelijke stijging vóór de zomer verklaart. Maar ook al eerder aangepaste spelregels binnen het ETS hadden invloed. Zo wordt het aantal beschikbare rechten sneller afgeroomd om te voorkomen dat er te veel op de plank blijven liggen. Overtollige rechten zorgen voor prijsbederf.

„Verder loopt ook het aantal gratis rechten terug. De afspraak is nu dat 57 procent van de rechten daadwerkelijk wordt geveild”, zegt Brink. „Tegelijkertijd worden de duurzaamheidseisen per sector aangescherpt. Wie meer uitstoot dan de 10 procent schoonste bedrijven in elke sector – de benchmark – moet daadwerkelijk betalen.”

Los van het Europese beleid is de stijging van de CO2-prijs ook een gevolg van de spanningen op de energiemarkt. Door de hoge gasprijs in de afgelopen maanden wordt het na lange tijd weer rendabel om stroom op te wekken via steenkool. Voor dezelfde hoeveelheid elektriciteit stoot een kolencentrale het dubbele uit van een gascentrale. Het gevolg is dat er meer CO2-rechten nodig zijn, zonder dat het aantal beschikbare rechten stijgt.

### **Welke consequenties heeft die hogere CO2-prijs?**

3 Bedrijven mogen bezorgd naar de hoge emissieprijsen kijken, adviseur Cozijnsen ziet in de praktijk een extra prikkel voor innovatie. „Veel industriële bedrijven krijgen nog in meerderheid gratis rechten. Nu die prijs zo hoog is, loont het meer in duurzaamheid te investeren dan je concurrent. Vervolgens kan

je de rechten die je overhoudt lucratief verkopen.”

Dan moet de prijs wel voor langere tijd hoog blijven. Het gaat vaak om investeringen die voor meer dan tien of twintig jaar worden gedaan. En die investeringen moeten wel hun rendement houden. Een beslissing voor zo'n ingrijpende investering kost tijd, zegt Cozijnsen. „Bedrijven maken zich fundamenteel zorgen, en zo moet het systeem ook werken. De emissienormen worden aangescherpt, het ETS wordt verder hervormd, en wat mij betreft zorgt een minimumprijs voor zekerheid.”

In Duitsland heeft de nieuwe regering zo'n minimumprijs voorgesteld. Ook het Nederlandse regeerakkoord noemt het (nog niet uitgewerkte) voornemen. Cozijnsen: „Als de rechten minimaal 60 euro gaan kosten, oplopend tot 90 in 2030, prijs je kolen op termijn uit de markt. Dan wordt ook ondergrondse opslag van CO2 rendabel. Dat vind ik logisch beleid, veel logischer dan een extra nationale heffing die wij nu in Nederland kennen.”

Die nationale heffing komt naast de Europese en bedraagt voor 2021 30 euro. Deze heffing speelt alleen een rol als de Europese prijs lager is en sorteert nu weinig effect, zegt Brink van het PBL. „Maar bedrijven weten ook dat de Nederlandse CO2-prijs in 2030 minimaal 125 euro is. Dat is nu al belangrijk bij grote investeringsbeslissingen.”

Brink is ervan overtuigd dat de CO2-prijs verduurzaming structureel stimuleert. „Zeker met deze tarieven gaat de bereidheid om in duurzame alternatieven te investeren omhoog. Het loont nu meer dan ooit om de uitstoot te beperken.” Een manier om uitstoot te beperken, is afvangen en ondergronds opslaan van CO2, Carbon Capture and Storage (CCS). „Met de huidige CO2-uitstootprijs besparen bedrijven hiermee mogelijk al geld. Gevolg is dat zij voor CCS dan geen subsidie meer hoeven krijgen.”

Het subsidiegeld, afkomstig uit de zogeheten SDE++-regeling, komt dan later beschikbaar voor andere vormen van uitstootreductie. Of, zoals de milieubeweging zegt, dan komt er meer geld voor echte verduurzaming. Brink: „Bedrijven zijn op zich niet goedkoper uit, maar door de hoge ETS-prijs hoeft de overheid minder bij te dragen aan de kosten.”

Die meevaller geldt dit jaar wellicht ook voor de veilingopbrengst van de duurder geworden ETS-rechten. Die brachten de afgelopen twee jaar telkens al zo'n 440 miljoen euro op. Brink: „En die opbrengst moet de overheid volgens Europese voorstellen gaan gebruiken voor verduurzaming.”