

Publieke waarde	Omschrijving	Parameter	Bouwsteen	Paginanummer	Beschrijving	Huidige situatie	Groeirimte benut				Omgevingsbewuste luchthaven				Innovatief en duurzaam vliegen				Alternatieve gebiedsontwikkeling				
							WLO Hoog		WLO Laag		WLO Hoog		WLO Laag		WLO Hoog		WLO Laag		WLO Hoog		WLO Laag		
							2030	2050	2030	2050	2030	2050	2030	2050	2030	2050	2030	2050	2030	2050	2030	2050	
Gezondheid	Bijdrage aan een gezonde leefomgeving, die als prettig, schoon en met voldoende rust wordt ervaren door de inwoners.	Gehinderden	MKBA, Expert judgement To70	MKBA p. 26 & 82, To70, slide 12	Alle gehinderden (≥48 dB(a))	5.592	13.370					5.250				4250				0			
		Slaapverstoring	MKBA, Expert judgement To70, Adviesrapport dhr. Van Geeld	MKBA p. 30, To70 Slide 12. Van Geel p.41	Aantal slaapverstoorden (≤40 dB Lnight)	1714	2000					0				0				0			
		Luchtkwaliteit	MKBA, Lievense WSP, Rapport: Kansen voor lage-emissie Luchtvaart	MKBA vanaf p. 76, Rapport Kansen voor lage-emissie luchtvaart p.15.	Uitstoot vluchten stikstof (NOx) in tonnen	PM	205	163	120	124	165	135	128	129	45	14	37	19	0	0	0	0	
					Uitstoot vluchten zwavel (SO2) in tonnen	PM	5	4	0	3	4	4	-1	2	1	1	-3	1	0	0	0	0	
					Uitstoot vluchten fijnstof (PM10) in tonnen	PM	6	4	3	4	5	4	4	4	1	0	1	1	0	0	0	0	
					Ultrafijnstof	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	onbekend	0	0	0	0						
		Hinderbeleving	Rapport: Geluidshinder rond Nederlandse luchthavens	Vanaf p. 32	Beleving van de hinder door inwoners	In de gemeenten Beek en Meerssen rapporteert 8% van de bevolking ernstige geluidshinder, tegenover berekende waarden van respectievelijk 12% en 13%." (2016, GGD)	Luchthaven groeit, hinder zal frequenter voorkomen. De verwachting is dat de hinderbeleving dan ook zal toenemen. Maatregelen uit het omgevingspakket kunnen effectief werken tegen de beleving van hinder door de omgeving.	De balans tussen omgeving en de luchthaven staat centraal in dit scenario. Hinder zal beduidend minder zijn dan bij scenario 1, ongeveer vergelijkbaar met de huidige situatie. Echter niet alle hinder zal weggenomen kunnen worden. Maatregelen uit het omgevingspakket kunnen effectief werken tegen de beleving van hinder door de omgeving.	Gedurende de transitiefase zal de hinderbeleving van de vluchtverhalen vergelijkbaar zijn met de huidige situatie. Naarmate de duurzame luchtvaart zich ontwikkelt zal ook de hinderbeleving van de omgeving minder worden. De luchtvaart wordt immers stiller.	De hinderbeleving van de luchthaven verdwijnt met de sluiting van de luchthaven.													
		Gebruik (vrijgekomen) luchtruim	Expert Judgement To70		kwalitatieve inschatting gebruik luchtruim bij wegvallen van vertrekkende en opstijgende vliegtuigen	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	De bevoegdheid omtrent inrichting en gebruik van het luchtruim is in Nederland belegd bij het ministerie van Defensie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). In de Wet luchtvaart is geregeld dat binnen het Nederlands luchtruim (Amsterdam FIR) luchtverkeersdiensten kunnen worden verleend door LVNL, Eurocontrol (Maastricht Upper Area Control) en de Minister van Defensie. In artikel 5.14b van de Wet luchtvaart is geregeld dat deze aangewezen luchtverkeersdienstverleners overeenkomsten met buitenlandse luchtverkeersdienstverleners kunnen sluiten. Deze overeenkomsten vereisen instemming van de Minister van IenW.			
		Veiligheid	Bijdrage aan een veilige leefomgeving, waarin inwoners zorgeloos kunnen werken, wonen en recreëren.	Veiligheid operatie	Rapport: Kansen voor lage-emissie Luchtvaart	Pagina 8	Om de veiligheidssituatie rond een luchthaven in kaart te brengen, gebruikt de overheid risicomodellen. Het NLR heeft deze modellen ontwikkeld. Veiligheid is in alle toekomstscenario's een essentiële randvoorwaarde, waardoor de toekomstscenario's vanuit de publieke waarde beperkt van elkaar zijn te onderscheiden.	De huidige veiligheidscontouren worden niet volledig benut.	Voor alle toekomstscenario's gelden dezelfde veiligheidscontouren. Het verschil zit hem in de mate waarop deze ruimte wordt opgevuld. Richting 2035 zal deze ruimte volledig worden opgevuld.	De veiligheidscontouren worden ook in dit toekomstscenario volledig vol gevlogen.	De veiligheidscontouren zullen in dit scenario niet volledig worden opgevuld. De komst van nieuwe technieken zal niet zonder uitdagingen gaan. Voordat nieuwe vliegtuigen in gebruik kunnen worden genomen moet een lang en zorgvuldig proces van certificering doorlopen worden om zeker te zijn dat een vliegtuig aan de hoge veiligheidseisen in de luchtvaart voldoet. Ook zullen er aanpassingen in het luchtruim nodig zijn om deze nieuwe verkeerstromen in te passen.	Met sluiten van de luchthaven verdwijnt ook de veiligheidsrisico's van de luchtvaart voor de omgeving.											
				CO2-emissie	MKBA, Expert judgement To70	MKBA vanaf p. 76, Rapport Kansen voor lage-emissie luchtvaart p.15.	Bruto ton CO <sub>2</sub> -uitstoot door vluchten van en naar MAA	16.726	881.684	688.623	515.810	535.149	680.010	558.392	515.810	528.218	373.433	157.625	346.436	195.269	0	0	0

<b>Klimaat</b>	Bijdrage aan een duurzame en klimaatbestendige leefomgeving, waarin inwoners en bedrijven zijn beschermd tegen overstromingen, droogte en hitte(stress).	Overige klimaateffecten	MKBA	MKBA vanaf p. 79	Opwarmende effect van niet CO <sub>2</sub> -componenten door vluchten van en naar MAA	Onbekend	Kwantificering van niet-CO <sub>2</sub> effecten is lastig omdat er geen modellen beschikbaar zijn. De MKBA hanteert een opslagfactor van 2 t.o.v. de CO <sub>2</sub> -effecten, omdat kwantificering lastig is door ontbreken van geschikte modellen	zie toelichting scenario 1	zie toelichting scenario 1	0	0	0	0
		Duurzame energie	Expert judgement Enexis		Potentiële bijdrage aan energievraag van de regio	n.v.t.							
<b>Natuur en landschap</b>		Stilte en duisternis	MKBA, Regelgeving Stilte en Duisternisgebieden, Onderzoek geluidbelasting Limburgse Stiltegebieden 2019	MKBA 5.2.3.	De effecten ten aanzien van natuur zijn in de MKBA opgenomen onder omgevingseffecten. Voor de luchtvaart is er geen verbod voor routes boven stiltegebieden. Regelgeving voor luchtvaart richt zich voornamelijk op bebouwd gebied.	Uit het geluidonderzoek 2019 komt naar voren dat verstoringen van het Limburgse stiltegebied ook het gevolg kan zijn van hoog en laag vliegverkeer. In de MKBA wordt het uitgangspunt gehanteerd van 40db (Laeq). De aeralen van 40db (Laeq) zijn in beeld gebracht. In de huidige situatie bevindt 16% van het totaal oppervlak zich buiten 40 db (Laeq).	35% totaal oppervlak (areaal bos en recreatiegebied) Zuid-Limburg buiten 40 db (Laeq).	14% totaal oppervlak (areaal bos en recreatiegebied) Zuid-Limburg buiten 40 db (Laeq).	onbekend	0% totaal oppervlak 9areaal bos en recreatiegebied) Zuid-Limburg buiten 40 db (Laeq).			
		Kwetsbare natuurgebieden en soorten	Natura 2000-gebieden. Onderzoek Lievense 28 juli 2016 in opdracht van MAA t.b.v. luchthavenbesluit (ism NLR/DNVGL).	stikstofdepositie (mol/ha/ja)	Natura 2000-gebieden in de nabijheid van de luchthaven zijn het: Bunder- en Elslooërbos, definitief aangewezen d.d. 23 mei 2013. Het Geuldal, definitief aangewezen d.d. 22 juni 2015 en het Geleenbeekdal, definitief aangewezen d.d. 4 juli 2013.	De huidige vergunning is verleend met in achtname van de aanwezige Natura2000-gebieden. Uit het genoemde onderzoek blijkt dat een toename van 0,42 mol/ha/ja te verwachten is, hetgeen passend is bij de gereserveerde ontwikkelruimte. Basis onderzoek, 250.000 ton luchtvracht en 700.000 passagiers, 25.500 vliegbewegingen.	Het 1e toekomstscenario zeer waarschijnlijk sprake zijn van toename van stikstofdepositie ten opzichte van 2019, dat een extra druk legt op de omliggende natuurgebieden: voor in eerste instantie het Bunder- en Elslooërbos, en in mindere mate het Geuldal en het Geleenbeekdal	De stikstofemissie zal in het 2e toekomstscenario nagenoeg gelijk blijven ten opzichte van de huidige situatie.	In het 3e toekomstscenario zal de stikstofreductie een positief effect hebben op de verbetering en uitbreiding van de aanwezige soorten.	Bij sluiting van de luchthaven verdwijnt de stikstofdepositie als gevolg van de vluchten, hier tegenover staat wel de mogelijke depositie als gevolg van de (de realisatie van de) nieuwe inrichting.			
		bijdrage aan een diverse leefomgeving, waarin de ecologische en landschappelijke kwaliteit van een gebied en het gebruik daarvan in balans is.	Verbondenheid en versnippering	POVI	Uitgangspunt is het behouden van de unieke natuur en biodiversiteit in Limburg. Ruimte en robuustheid is hiervoor nodig. De Natura 2000-gebieden, vormen samen het Natuurnetwerk Limburg. Gestreefd wordt naar goede overgangen naar de omliggende gebieden (bufferzones).	De luchthaven vormt, net zoals de A2, een fysieke barrière tussen de natuurgebieden.	Nieuwe natuurverbindingen tussen de aanwezige Natura2000-gebieden komen niet tot stand.	Nieuwe natuurverbindingen tussen de aanwezige Natura2000-gebieden komen niet tot stand.	Nieuwe natuurverbindingen tussen de aanwezige Natura2000-gebieden komen niet tot stand.	De helft van het gebied ingericht voor natuurontwikkeling.			
		Waardevolle landschappen	Beleid Beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg		Het beleid binnen het Nationaal Landschap is erop gericht om de stad-land relaties te versterken en binnen het beschermingsgebied de landschappelijke kernkwaliteiten te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Het doel is, vanuit het landschap als drager, het toevoegen van kwaliteit aan de verschillende transitieopgaven in Limburg.	Het luchthaventerrein als zodanig is bepaald.	Geen nieuwe ruimteclaims buiten de begrenzing van het luchthaventerrein.	Geen nieuwe ruimteclaims buiten de begrenzing van het luchthaventerrein.	Geen nieuwe ruimteclaims buiten de begrenzing van het luchthaventerrein.	De helft van het gebied ingericht voor natuurontwikkeling en kan zo een kwalitatieve bijdrage leveren.			

Economie	Werkgelegenheid	Doorrekening naar de 2030 en 2050 uit MKBA (als expert Judgement over verschillende rapporten waar onder, Ecorys 2020 en Denktank MAA 2021). Huidige werkgelegenheid uit Ecorys 2022	MKBA vanaf p. 60, Ecorys 2022	Aantal extra arbeidsplaatsen, gelieerd aan MAA (directe werkgelegenheid), let op: in de scenario's worden deze gepresenteerd ten opzichte van het nulalternatief in de MKBA.	Ecorys (2022) 1130 WP, MKBA 1080 WP.	437	0	731	108	33	0	317	79	-1616	-1616	-1308	-1576
	Vestigingsklimaat/concurrentiepositie	MKBA	MKBA p. 65 - 5.1.4.	In MKBA aangegeven geen studies naar agglomeratie-baten luchtvaart.	Rond MRO-bedrijven sprake van clustering. Ook door (vracht)vervoer ontstaat clustervorming. Bedrijven optimaliseren processen en benutten elkaars aanwezigheid en kennis.	Positief effect vanwege schaal en omvang	Effect gering	Onbekend	Geen								
	Bijdrage aan de economische groei in de regio, waarin werkgelegenheid, innovatie en kennisontwikkeling de basis vormen voor een stabiele leefomgeving voor de inwoners en bedrijven in de regio	Kennisontwikkeling	Provinciaal beleid (MEB)	Behouden en uitbouwen van een breed, toekomstbestendig en kwalitatief goed onderwijs en het versterken van de wendbaarheid en inzetbaarheid van de Limburgse beroepsbevolking. De Provincie heeft weliswaar geen directe wettelijke taken en/of bevoegdheden op onderwijs, arbeidsmarkt en sociaal domein, maar kan wel andere overheden, onderwijs en ondernemers faciliteren en regionale belangen agenderen.	Nauwelijks sprake van kennisontwikkeling. Alleen het Vista College is gelieerd aan de MRO-bedrijven/Luchtvaart.	Kennisontwikkeling krijgt een impuls door uitbreiding van de mogelijkheden van bedrijven.	Nauwelijks sprake van kennisontwikkeling. Alleen het Vista College gelieerd aan de MRO-bedrijven.	De focus op duurzame luchtvaart zorgt dat MAA nieuwe vormen van bedrijvigheid aan zich tracht te binden. De luchthaven biedt niet alleen onderdak aan bedrijven uit de sector, maar ook aan onderwijsinstellingen, wetenschappers, overheid en startups en zoals een "field lab" betaamd tevens partner in een breed kennis- en innovatienetwerk. De verbinding tussen MAA en de nabijgelegen RWTH, als hotspot van de ontwikkelingen rond batterij en de elektromotor wordt daarnaast ook versterkt.	Verdwijnen onderwijsinstelling(en) op het gebied van luchtvaart en onderhoud op het luchthaven terrein.								
	Toerisme	MKBA Peeters, Expert Judgement, Rapport Ecorys	MKBA vanaf p. 66.	Luchthavens kunnen op verschillende wijzen het toerisme beïnvloeden. Allereerst via het inkomend en uitgaand toerisme dat verandert als de luchthaven groeit of krimpt. Daarnaast zijn er mogelijke negatieve effecten van geluidshinder op het toerisme.	Toeristische en recreatieve sector maakt onderdeel uit van de vrijetijdseconomie. Ontwikkeling is beschouwd ten opzichte van ontwikkelingen in de luchtvaart.	4,8 - 9%	Niet bekend	De hinder, afkomstig van MAA zal op termijn minder worden en wellicht grotendeels verdwijnen naarmate de luchtvaart stiller wordt. Hiermee verdwijnt het aandeel van hinder afkomstig van MAA op toeristisch product in Limburg.	De hinder van MAA op het toeristisch product valt weg. Volgens de het onderzoek van de heer Peeters is slechts 17% van het aantal gewogen vliegbewegingen boven Zuid-Limburg (onder de 3000 voet) afkomstig van MAA. Specifiek voor de gemeenten in het Heuvelland is dat 11%. De hinder van overige vliegtuigbewegingen blijft bestaan. Voor Zuid Limburg is dat 83% en voor het Heuvelland 89%. Het effect op de huidige situatie zal daarom zeer beperkt zijn.								
	Connectiviteit	MKBA	Connectiviteit wordt ingevuld door te kijken naar de positie die de luchthaven inneemt in het modaliteitennetwerk, de kwaliteit van de verbindingen en de samenhang tussen luchthavens. Een onderscheid wordt gemaakt tussen personen- en goederenvervoer.	Op dit moment zorgt MAA nauwelijks voor inkomend of uitgaand toerisme voor de regio. MAA speelt vooral op het gebied van GA een rol in de connectiviteit van de regio. Op het gebied van vracht speelt een prominentere rol in de connectiviteit van de regio.	Een uitbreiding van het aanbod en de toename van de frequentie van passagiersvluchten zorgt voor een positieve bijdrage aan de connectiviteit van de luchthaven. Ditzelfde geldt ten aanzien van het goederenvervoer.	De passagiersvluchten nemen een minder prominente plek in waardoor de connectiviteit op dit vlak zal afnemen. Wat betreft het goederenvervoer is de connectiviteit vergelijkbaar met de huidige situatie.	Een nieuw fijnmazig netwerk zal ontstaan tussen (Europese) luchthaven/steden. In eerste instantie gericht op het zakelijke verkeer maar in een later stadium ook faciliterend voor het toeristische verkeer.	Door het verdwijnen van de luchthaven, verdwijnt deze modaliteit.									

<b>Mobiliteit</b>	Bijdrage aan de bereikbaarheid en connectiviteit van de regio	Bereikbaarheid	MKBA, IMA, Actie- & uitvoeringsprogramma Logistiek	Voor luchtvracht is geen indicatoren opgenomen in de IMA. Geconcludeerd wordt dat de luchtvracht een klein deelsegment bedient dat betrouwbaar en snel transport van tijd kritische en hoogwaardige goederen vereist. Dit segment blijft naar verwachting jaarlijks met enkele procenten groeien. MAA hoogwaardige schakel, kracht gelegen in snelle doorlooptijden, goede verbinding met Nederland en Europa. Nichemarkten. De effecten op de omliggende infrastructuur en ten aanzien van het OV worden in de MKBA verwaarloosbaar geacht te zijn.	Geconcludeerd wordt dat de luchtvracht een klein deelsegment bedient dat betrouwbaar en snel transport van tijd kritische en hoogwaardige goederen vereist. Dit segment blijft naar verwachting jaarlijks met enkele procenten groeien. MAA is een hoogwaardige schakel, kracht gelegen in snelle doorlooptijden, goede verbinding met Nederland en Europa. Op het gebied van Passagiers zorgt MAA nauwelijks voor inkomend toerisme.	Bereikbaarheidseffecten worden groter naarmate de luchthaven groeit. Zowel op het gebied van vracht en passagiers zorgt MAA voor een betere bereikbaarheid van de regio.	Bereikbaarheid is vergelijkbaar met de huidige situatie.	In de transitiefase zal het aantal vrachtluchten na 2023 eerst toenemen. Door de inzet van SAF en later waterstof als brandstof zal de overstap naar duurzaam vliegen worden ingezet. De fossiele vracht- en passagiersvluchten zal in de loop van de jaren worden uit gefaseerd. De bereikbaarheid op het gebied van vracht zal naar verwachting afnemen. Daarentegen zal MAA een soort intercity station worden en in directe verbinding staan met Europese steden. Het aantal passagiers en daarmee de bereikbaarheid van de regio zal toenemen. Je biedt een regionale reiziger met een bestaande mobiliteitsbehoefte een nieuwe mobiliteit.	Bereikbaarheid via de luchthaven verdwijnt.
-------------------	---	----------------	--	--	---	--	--	--	---

<b>Ruimte</b>	bijdrage aan de ruimtelijke mogelijkheden in de regio, waaronder goede, passende en betaalbare woonruimte voor de inwoners in de regio en kansen voor bedrijvigheid	Ruimtevrraag	Grond- en Vastgoedstrategie, bestaand planologisch kader, POVI, MKBA	In de POVI is opgenomen dat de luchthaven een belangrijk onderdeel is van onze internationale én regionale (lucht)infrastructuur. Voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven is opgenomen dat het van belang is om te sturen op de balans tussen de economische kansen die de luchthaven biedt, veiligheid en de belangen van de leefomgeving, zoals milieu en gezondheid.	De ruimtevrraag op de luchthaven van geïnteresseerde partijen kan op verschillende locaties worden gefaciliteerd. Aan de A2-zone voor de meer passagiersgerichte functies, de Oostzijde voor de meer MRO & Cargo gerelateerde functies. Op de in de omgeving liggende bedrijventerreinen zijn nog enkele kavels beschikbaar.	De ruimtevrraag zal in dit scenario toenemen.	De ruimtevrraag zal vergelijkbaar zijn met de huidige situatie.	De ruimtevrraag zal afkomstig zijn van partijen gerelateerde aan het scenario.	De ruimtevrraag zal ten aanzien van het luchthaventerrein verdwijnen.
		Ontwikkelingsmogelijkheid en	Grond- en Vastgoedstrategie, bestaand planologisch kader, POVI, MKBA	vanaf p. 70	In de MKBA is aangegeven dat de effecten op het ruimtegebruik (de effecten die bepaalde toekomstige ontwikkelingen mogelijk of onmogelijk maken) lastig te waarden zijn. De aanwezigheid van de luchthaven maakt dat bepaalde ontwikkelingen niet mogelijk zijn. In de Omgevingswet en in het Omgevingsbesluit zijn regels over participatie opgenomen bij wijziging van het planologische kader.	In de luchtvaartscenario's blijven de bestaande vluchtroutes bestaan, waardoor de beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio ongewijzigd blijven. Vrachtloods Noord zal op termijn worden vervangen door een nieuwe vrachtloods aan de Oostzijde, uitbreiding parkeerfaciliteiten, naast de reeds autonoom voorziene ontwikkelingen.	Cargoloods Fase II, Vrachtloods Noord wordt vervangen door een nieuwe vrachtloods aan de Oostzijde, uitbreiding passagiersterminal, uitbreiding parkeerfaciliteiten. Naast de reeds voorziene autonome ontwikkelingen. Herontwikkeling locaties aan de A2-zone.	Cargoloods Fase II, vrachtloods Noord wordt vervangen door een nieuwe vrachtloods aan de Oostzijde. Naast de autonome voorziene ontwikkelingen.	In tegenstelling tot scenario 2 is er geen behoefte aan uitbreiding voor vrachtloodsen, deze ruimte is beschikbaar voor nieuwe (innovatie) ontwikkelingen zoals bijv. MRO bedrijven. Er zal ook een energiegrid worden aangelegd.

	Vracht	MKBA vanaf p. 53	MKBA	92% van de geïmporteerde vracht is bestemd voor Nederland. 13% van de vracht is bestemd voor Limburg. Voor de herkomst voor exportstromen is geen data beschikbaar. Daarom nemen we aan dat voor exportvracht de verdeling hetzelfde is.	13% van de geïmporteerde vracht is bestemd voor Limburg.	Het aandeel vracht zal doorgroeien naar 330 duizend ton vracht per jaar. Om aan deze aantallen te doen zal er naar verwachting meer volumes afkomstig buiten de regio via MAA getransporteerd/geïmporteerd worden. Het regionale aandeel zal naar alle waarschijnlijkheid afnemen.	Het aandeel vracht zal in dit scenario doorgroeien naar maximaal 270 ton vracht per jaar. De verwachting is dat de verhouding, en dus de regionale verankering, gelijk zal blijven met de huidige situatie.	In de transitiefase zal het aantal vrachtluchten na 2023 eerst toenemen. Door de inzet van SAF en later waterstof als brandstof zal de overstap naar duurzaam vliegen worden ingezet. De fossiele vracht- en passagiersvluchten zal in de loop van de jaren worden uit gefaseerd. MAA zal een soort intercity station worden en in directe verbinding staan met Europese steden. Het	n.v.t.
--	--------	------------------	------	--	--	--	---	--	--------

<b>Regionale verankering</b>	Passagiers		MKBA vanaf p. 45	De MKBA maakt alleen gebruik van de cijfers van Corendon. De gegevens van Ryanair zijn naar verwachting vergelijkbaar.	28% van de (uitgaande) passagiers die gebruik maken van MAA komen uit Limburg. 51% van de passagiers komt elders uit Nederland.	Het aantal passagiers zal in dit scenario groeien naar 1.1 miljoen passagiers per jaar. De verwachting is dat de verhouding nationaal/regionaal, en dus de regionale verankering, gelijk of kleiner zal worden.	Het aandeel vracht zal in dit scenario doorgroeien naar maximaal 500.000 passagiers per jaar. De verwachting is dat de verhouding, en dus de regionale verankering, gelijk zal blijven met de huidige situatie.	aantal passagiers en daarmee de regionale verankering zal toenemen in de loop van de jaren. Je biedt een regionale reiziger met een bestaande mobiliteitsbehoefte een nieuwe mobiliteit.	n.v.t.	
	Klimaat			Treden geen verdelingseffecten op. Effecten op de luchtkwaliteit, veiligheid en geluid zijn allemaal lokale en regionale effecten.	Klimaat is een wereldwijd probleem. In het kader van internationale afspraken en klimaatdoelen waar Nederland zich aan gecommitteerd heeft, worden in de MKBA effecten van Nederlands beleid op de mondiale uitstoot gewaardeerd.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
	Financieel	Bijdrage aan een evenredige verdeling van de lasten en de baten tussen regio en de Nederlandse economie			Treden geen verdelingseffecten op de provincie is 100% eigenaar.	De provincie Limburg is voor 100% eigenaar van de Luchthaven. Alle financiële effecten die samenhangen met investeringen in en exploitatie van de luchthaven zijn dus een regionaal effect	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Werkgelegenheid			MKBA vanaf p. 60	Op nationale schaal is dit effect zeer beperkt. Regionaal zijn er effecten in termen van regionaal werkgelegenheidsverlies bij sluiting, of extra banen in geval van groei van de luchthaven.	Huidige situatie is volgens de MKBA 1080	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Regionaal zijn er effecten in termen van regionaal werkgelegenheidsverlies bij sluiting. De verwachting is dat 2/3 een baan in Limburg zal vinden, terwijl 1/3 een baan elders in NL zal vinden.
	Luchtkwaliteit, veiligheid en geluid				Treden geen verdelingseffecten op. Effecten op de luchtkwaliteit, veiligheid en geluid zijn allemaal lokale en regionale effecten.	Effecten op de luchtkwaliteit, veiligheid en geluid zijn allemaal lokale/regionale effecten. Ze slaan voor 100 procent neer in Limburg en zijn op nationaal niveau daaraan gelijk verondersteld.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Toerisme		Studie BUAS, MKBA	MKBA vanaf p. 66	De aanname is dat verblijfstoeristen niet uit Limburg komen en dagtoeristen voor de helft uit Limburg komen, waarmee 25% van de effecten in Limburg landt. "Effecten voor het toerisme zijn gebaseerd op basis van de herkomst van toeristen. De hinderbeleving van de Nederlandse respectievelijk Limburgse toeristen is gewaardeerd."	Op dit moment zorgt MAA nauwelijks voor inkomend of uitgaand toerisme voor de regio.	In dit scenario zal het aandeel inkomend toerisme voor de regio klein blijven.	In dit scenario zal het aandeel inkomend toerisme voor de regio klein blijven.	In dit scenario is de potentie van inkomend toerisme groter. Met de komst van voornamelijk kleine elektrische vliegtuigen zal de rol van MAA als "intercity" station zorgen voor inkomend toerisme. De luchtvaart in dit scenario biedt namelijk een alternatief voor de verschillende modaliteiten waar inkomend toerisme op dit moment gebruik van maken.	Met verdwijnen van MAA verdwijnt ook het inkomend toerisme via MAA.	