

# Nota van antwoord

inzake

uitgangspunten MKBA

Maastricht Aachen Airport

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
Lid omwonenden CRO 1	Persoonlijke titel	25-08-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	Het stuk ademt heel erg de notitie van Van Geel. Zonder dat dit stuk ergens een stempel heeft gekregen als dé rode draad voor de ontwikkeling van de luchthaven. Lang niet iedereen, iedere stakeholder, schaart zich zonder meer achter zijn stuk zonder overigens de waarde van zijn verkenning in twijfel te trekken. Maar er is meer dan Van Geel.	De uit te voeren maatschappelijke kosten baten analyse is een van de bouwstenen om tot besluitvorming te komen voor de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Daarbij zullen verschillende varianten van doorrekening voorzien worden voor zover deze aspecten conform de nationale leidraad aan de orde zijn. Provinciale Staten hebben eerder aangegeven inzicht te willen hebben in de effecten van de pakketten die in het advies van de heer van Geel zijn voorgesteld. Het College van Gedeputeerde Staten heeft in september 2021 aangegeven dat in de MKBA het volledige spectrum van mogelijkheden onderzocht zal worden. Dit betekent dat naast een volledige benutting van de huidige vergunning, een klein verkeer variant en de alternatieve gebiedsontwikkeling als opties in beeld gebracht zullen worden. Het is uiteindelijk aan Provinciale Staten om een brede afweging te maken waarin de MKBA een van de bouwstenen is om te kiezen uit de verschillende beleidsopties voor de toekomst.	Geen vervolgactie.
2.	Wat ik mis, zonder het stuk precies te volgen is bv de onderbouwing van de keuze passagiers, vracht of een mix van beide. Wat ik mis is het gegeven dat passagiers wellicht minder toegevoegde opleveren dan vracht maar dat in het algemeen passagiersvliegtuigen minder geluid produceren. Telt dat mee in de keuze?	In de MKBA maken de onderzoekers geen keuze, maar door verschillende samenstellingen te beschouwen van passagiers, vracht of mix, in de te onderzoeken alternatieven voor de luchthaven ontstaat wel beleidsinformatie om later beleidskeuzes te maken. In de uitwerking van die varianten zullen de verschillen daarvan in beeld gebracht worden. De verschillende activiteiten/samenstellingen hebben verschillende effecten op geluid, economie, investeringen en exploitatie	Dit aspect zal in de verdere uitwerking in beeld worden gebracht

		van de luchthaven en de andere effecten die we beschouwen en tot een verschil in uitkomsten leidt van de MKBA. Omdat vliegverkeer met stillere toestellen gebeurt dan luchtvrachtverkeer is de verwachting dat de impact op leefomgevingsaspecten lager zal zijn dan bij luchtvracht. Omgekeerd is de verwachting dat luchtvracht voor meer economisch toegevoegde waarde heeft, hetgeen bij de uitwerking van de varianten in beeld gebracht zal worden.	
3.	Wat ik mis is, hoewel Corona-affecten hier en daar wel genoemd worden, is het Corona-effect op meer vrachttoestellen omdat er geen vracht kon worden meegenomen door het stilgevallen passagiersvervoer. Hoe gaat die ontwikkeling verder? Worden het post-corona dan ook weer minder vrachttoestellen?	De te onderzoeken alternatieven zijn zo samengesteld dat ze zowel inzicht geven in de kosten en baten van meer/minder luchtvaart in alle segmenten, maar ook specifiek verschillen tussen focus op passagiers of juist vracht. In de berekeningen weegt mee dat een vrachtlucht een andere toegevoegde waarde heeft, maar ook een ander hinderprofiel (dus binnen dezelfde geluidsruimte minder vluchten mogelijk) dan een passagiersvlucht. In de onderliggende modellen ligt de verwachting dat het aantal vrachtluchten weer zal normaliseren.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA
4.	Over de vlootsamenstelling: voor de omwonenden zou het verdwijnen van toestellen in de 747 categorie een verlichting betekenen. Nu kunnen deze toestellen op publieke infrastructuur niet geweigerd worden, hoogstens ontmoedigd. Waarom zou je deze toestellen om milieuredenen niet kunnen weigeren. Steden als Amsterdam, Utrecht kunnen om milieuredenen toch ook oude dieselauto's op de eveneens publieke infrastructuur weigeren. Die suggestie is aan Van Geel meegegeven maar er is niets mee gedaan.	Internationale en nationale wetgeving staat dit niet toe. Wel kan een luchthaven haar tarieven differentiëren en dit wordt ook door Maastricht Aachen Airport toegepast voor de verschillende vliegtuigtypes. Dit kan indirect effect hebben op de vliegtuigtypes die de luchthaven aandoen.	Geen vervolgactie.
5.	In het stuk staat dat het vliegveld voor zijn exploitatie overheidsgeld zal blijven krijgen. Dat wordt de luchthaven/provincie vaak tegen geworpen. Maar publieke infrastructuur kost nou eenmaal geld. Wie vraagt er naar de opbrengst van bv de A2 of de WA tunnel in Maastricht?	De reactie is voor kennisgeving aangenomen.	Geen vervolgactie.

6.	<p>In het stuk staat dat de suggestie van Van Geel over een omgevingsfonds niet wordt meegenomen in het stuk. De reden is arbitrair. Er wordt uitvoerig gewag gemaakt van de kosten van baanrenovatie en vele andere investeringen maar investeringen via dit fonds in de samenleving die een-op-een te maken heeft met de luchthaven, worden niet in ogenschouw genomen. Terwijl dat toch ook bij uitstek maatschappelijke kosten zijn die in de lokale samenleving baten overleveren. En dus in een mkba kunnen worden meegenomen.</p>	<p>De kosten voor een omgevingsfonds zullen op een andere wijze tot uitdrukking komen in de MKBA. In de MKBA zal namelijk overlast en hinder als kostenpost in beeld worden gebracht. Een omgevingsfonds heeft in de methodiek van een MKBA hetzelfde netto-effect. Dan worden de kosten voor het fonds meegeteld en tegelijkertijd nemen de overlast en hinder af waardoor de kosten die daarvoor gerekend worden zullen afnemen. Voor de uiteindelijke weging wordt er nu voor gekozen om de kosten voor overlast en hinder conform de nieuwe werkwijzer te hanteren omdat dit een objectieve maat geeft en niet leidt tot een discussie of en welke omvang een omgevingsfonds in staat is overlast en hinder terug te dringen.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>
7.	<p>Over de openingstijden: het stuk leunt veel erg op Corendon met zijn bestemmingen. Als Corendon morgen een betere propositie elders krijgt is het weg. Inderdaad, twee keer naar Turkije tussen 07 en 23 uur lukt niet. Maar bv twee maal Zuid Frankrijk of Noord Spanje, in dat tijdsbestek wellicht wel. In plaats van de openingstijden aan te passen aan het schema van Corendon kun je toch ook de reisschema's aanpassen aan de openingstijden.</p>	<p>In de MKBA wordt niet met een specifiek businessmodel van een luchtvaartmaatschappij rekening gehouden. De openingstijden hebben voor luchtvaartmaatschappijen consequenties voor de aan te bieden bestemmingen. In de regel zal gelden dat met ruimere openingstijden, de luchthaven voor meer luchtvaartmaatschappijen aantrekkelijk is, omdat er daarmee een grotere Europese markt bediend kan worden. Dit zal in de MKBA echter alleen kwalitatief geduid worden.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
Lid omwonenden CRO 2	Persoonlijke titel	03-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	Wat mij stoort is dat we precies twee weken hebben om dit vorm te geven en de inhoud dermate gespecialiseerd is, ook toegezegde schriftelijk exemplaar nog steeds niet gekregen, dat het vrijwel ondoenlijk lijkt op details in te gaan en dus beperk ik me tot hoofdlijnen.	Wij realiseren ons dat de materie op onderdelen complex is en specialistische expertise vergt binnen een strak tijdspad. Na de doorrekeningen zal in ieder geval de concept-rapportage opnieuw ter bespreking met alle betrokkenen voorgelegd worden alvorens er een definitief rapport opgesteld zal worden.	Geen vervolgactie.
2.	Wat mij verbaast is dat het Ecorys rapport nog steeds niet gerectificeerd deel uitmaakt van de uitgangspunten	In de MKBA nemen de onderzoekers <i>alle</i> relevante onderzoeken mee en beoordelen deze op hun waarde. Waar er onzekerheid bestaat over wat 'de juiste' inputvariabelen zijn, wordt gewerkt met een bandbreedte om de impact te laten zien van verschillende uitgangspunten. Dit zal in de uiteindelijke rapportage transparant zichtbaar gemaakt worden.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA
3.	Voor mij persoonlijk wordt een keuze waarschijnlijk versie 3 of 4. Ik kan mij voorstellen dat hierin verschil van mening onderling is. Zelfs in deze keuze blijven voor mij vraagtekens en onzekerheden.	De reactie is voor kennisgeving aangenomen.	Geen vervolgactie.
4.	2750 meter is in alle scenario's terugkerend (staat zelfs gelijk aan gebruik in de huidige praktijk) sinds wanneer? Ik verbind aan 2750 mtr het vertrek van de B747-400 op MAA.	De baanlengte van 2.750 meter komt alleen terug in alternatief 1 en alternatief 3. De te benutten baanlengte van 2.500 meter is de huidige situatie en daarmee dus ook het 0-alternatief.	Wordt aangepast en verduidelijkt in de definitieve uitgangspuntennotitie.
5.	Bij alle scenario's verwacht ik eerst een oplossing van het dakpannenprobleem. Is dit niet mogelijk dan zal dat invloed hebben op de veiligheid en dus op de scenario's.	Parallel aan de MKBA-studie wordt op dit moment onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om maatregelen te treffen om de kans op schade aan daken als gevolg van vortex te verminderen. Op korte termijn zal hierover meer duidelijkheid komen.	Geen vervolgactie.
6.	Het aantal zware vliegbewegingen moeten voor mij jaarlijks gekwantificeerd worden om grip op de ontwikkelingen te houden.	De systematiek van de MKBA is bedoeld om de effecten van beleidskeuzes in beeld te brengen. De uiteindelijke	Geen vervolgactie

		waardering en keuzes zijn onderdeel van het politiek besluitvormingsproces. In de uitwerking van de MKBA zal de vlootsamenstelling die behoort bij de verschillende passagiers- en vrachtvolumes opnemen.	
7.	De financiële consequenties van het van Geel rapport zijn nog niet eens doorgerekend. Zolang dit niet het geval is kan je niet aan een voorontwerp beginnen.	Aan de financiële consequenties voor de luchthaven in relatie tot de verschillende varianten wordt momenteel de laatste hand gelegd. Deze inzichten komen voor de doorrekening van de MKBA beschikbaar, zodat behalve de maatschappelijke ook de financiële consequenties in beeld zijn. Ook zal er voor Provinciale Staten een technische briefing hierover in november worden georganiseerd.	Financiële consequenties worden aangeleverd aan de onderzoekers om door te rekenen in de uitwerking van de MKBA.
8.	M.B.T proefdraaien acht ik de uitgewerkte situatie volstrekt onvoldoende en kan ik mij vinden in de reactie hierover van de gemeente Meerssen.	In de verdere uitwerking zal het effect van proefdraaien in relatie tot het totale geluids- en milieueffect worden bepaald.	Wordt meegenomen in de MKBA.

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
LWV	Gezamenlijke reactie namens LWV, ACN, Evofenedex	10-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	MKBA voor de komende 100 jaar. Van absolute noodzaak is het besef dat deze MKBA-analyse voor de langere tijd wordt gemaakt. Dit betekent dat de luchthaven de komende jaren ontzettend veranderd, onder andere door Europese en nationale regelgeving. De MKBA-analyse is daarom alles behalve een moment opname. Er moet voorkomen worden dat de MKBA-analyse de politiek stuurt op korte termijn ontwikkelingen.	De MKBA is een objectief afweeginstrument, neemt volgens de richtlijnen lange termijneffecten mee en daarmee ook de lange-termijn-consequenties van keuzes die op de korte termijn worden gemaakt.	Geen vervolgactie.
2.	Inhoudelijke onduidelijkheid. Het huidige stuk is af en toe moeilijk te volgen door de verschillende alternatieven en de diverse pakketten door elkaar te gebruiken. We verwachten in een definitief stuk meer duidelijkheid hierover.	In de uiteindelijke rapportage zullen we hierbij stil staan en dit te verduidelijken. De uitwerking van effecten helpt ook voor dat begrip is de ervaring in MKBA's.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
3.	In het totale stuk zien wij relatief veel aandacht voor passage terug komen terwijl voor MAA juist ook luchtvracht belangrijk is voor.	Vracht en passagiers worden gelijkwaardig meegenomen in de MKBA. De rekenprincipes voor passagiers gelden ook voor vracht.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
4.	Pagina 17: de onderhouds- en renovatieplannen. We begrijp goed dat de onderhouds- en renovatieplannen meegenomen worden in het MKBA. Toch moet voorkomen worden dat de politiek een te eenzijdig beeld aan kosten krijgt van de luchthaven. Helaas is het politieke landschap op dit moment niet zo gunstig ten aanzien van de luchthaven. Toevallig komt er de komende jaren een aanzienlijke renovatie opgave aan voor de luchthaven. We moeten voorkomen dat de politiek een verkeerde beslissing neemt omdat ze op de korte termijn willen besparen op renovatie, terwijl dit op de lange termijn niet positief uitwerkt. We gaan er dan ook vanuit dat de eigenaren (provincie) gedurende de afgelopen jaren geld gereserveerd hebben voor renovatie, zoals dit bij een normaal bedrijf ook gebeurt.	Binnen de meerjarenbegroting van de Provincie is geld gereserveerd voor de zogeheten 'Niet economische diensten van algemeen belang' (NEDAB-kosten) en het onderhoud. Voor de grootschalige renovatie van de start- en landingsbaan is een besluit aan de orde door Provinciale Staten om een nader uitgewerkt investeringskrediet ter beschikking te stellen. Ten behoeve van dit besluit zal de MKBA een bouwsteen zijn om tot een goede afweging te kunnen komen.	Geen vervolgactie

5.	Baanlengte (tekstuele fout). In het verlengde daarvan is bij ons niet helder hoe omgegaan wordt met de baanverleningen. Op pagina 2 (bij alternatief 2) wordt gesproken over een 2750 meter baan, terwijl op pagina 9 gesproken wordt over een 2500 meter baan. We gaan ervanuit dat bij alle alternatieven gebruik gemaakt gaat worden van de 2750 meter baan.	In Alternatief 2 is de baanlengte 2.500 meter. We zorgen dat dit consistent wordt op iedere pagina in de definitieve uitgangspuntennotitie.	Wordt aangepast in definitieve uitgangspuntennotitie.
6.	Baanlengte (economische betekenis). De baanlengte van 2750 meter is van groot belang voor de ontwikkeling van de luchthaven om twee redenen. Allereerst komen hierdoor extra markten beschikbaar. Door de 2750 meter baan kan ook Noord-Amerika en Azië bediend worden door de luchthaven. Zeker voor de voorkeur voor luchtvracht biedt dit mogelijkheden. Ten tweede versterkt dit de beladingsgraad voor de luchtvracht. Zo kan er meer vracht vervoerd worden met dezelfde hoeveelheid vluchten. Het is dus belangrijk dat dit meegenomen wordt in de analyse.	Exacte bestemmingen worden niet expliciet meegenomen (bestemmingen blijven bereikbaar, maar via andere luchthavens/hogere kosten), de aantrekkelijkheid van de luchthaven voor verschillende luchtvaartsegmenten speelt echter wel een rol. Het effect op de bereikbare bestemmingen vanaf MAA, worden uiteraard wel beschreven in de MKBA.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
7.	Landelijk netwerk. De indicatoren van de voorliggende gaan volledig voorbij aan het (inter)nationale netwerk waarbinnen MAA opereert. We pleiten daarom om extra stil te staan bij deze thematiek, want dit is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de luchthaven.	Bij de waardering van het belang van luchtvracht zal aandacht besteed worden aan de internationale context waarin MAA opereert.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
8.	Pagina 21: wij begrijpen dat vanuit de landelijke MKBA-kaders gekeken wordt naar het aantal passagiers uit Nederland. Voor andere luchthavens en met name Schiphol, is dit natuurlijk helder. Voor MAA ligt dit natuurlijk anders. Zoals berekend komt 20% van de reizigers niet uit Nederland, dit betekent echter niet dat deze geen maatschappelijke opbrengsten voor Nederland genereren. Zo zijn bijvoorbeeld de inkomsten van Corendon ook een maatschappelijke inkomst voor Nederland door hoofdkantoor in Nederland.	De richtlijnen van de MKBA schrijven voor naar effecten op Nederlandse schaal te kijken, maar ook naar verdelingseffecten. Baten die in het buitenland vallen, zullen in beeld gebracht worden en expliciet zichtbaar gemaakt waar dit aan de orde is.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
9.	Sta in het verlengde hiervan ook stil bij de MKBA van Schiphol. Zo wordt hier nadrukkelijk benoemd dat MAA veel extra vluchten krijgt indien Lelystad Airport niet open gaat. Dit benadrukt nogmaals de	Het aspect van het landelijk luchtvaartnetwerk zit in de scenario's en gevoeligheidsanalyses die onderzocht en doorgerekend worden.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.



	samenhang binnen het landelijk luchtvaartnetwerk. Bij de Statenleden moet dit ook in beeld komen om een gewogen beslissing te nemen. Daarom pleiten we ervoor om dit mee te nemen in dit onderzoek.		
10.	Luchtvracht Ondanks dat het accent op luchtvracht meermaals wordt benoemd, wordt er relatief weinig onderzocht over luchtvracht. Dit is een subthema dat verder uitgezocht dient te worden. P. 25/26: Luchtvracht. Wij begrijpen dat Schiphol en Luik concurrenten zijn van MAA en vragen om goederenvervoer niet alleen te kwantificeren in euro's per kilo, maar ook in (proces)tijd. We hebben diverse sessies gehad met logistieke ondernemers en de USP van MAA is de snelheid van de afhandeling van goederen. Dat is een USP die vele malen belangrijker is dan euro's per kilo. Ook bij een navraag bij enkele bedrijven blijkt de vrachtafhandeling bij concurrenten als Luik en Brussel onbetrouwbaar, waardoor de eventuele meer prijs bij Maastricht voor lief genomen wordt. Dit is een afweging die meegenomen moet worden.	De kosten, opbrengsten en vraagontwikkeling van vracht bij MAA sluiten aan bij de huidige kosten, opbrengstenstructuur en bijbehorende kwaliteit. Uitgangspunt is dat de huidige randvoorwaarden (zoals specifieke 'unique selling points') blijven en de huidige vraag ook daarbinnen past. Als de vraag (naar het huidige luchtvrachtproduct) niet langer geaccommodeerd kan worden op de luchthaven, ontstaan er welvaartsverliezen bij het goederenvervoer die we in beeld brengen. Voor de waarderingsmethode beschouwen we een aantal opties.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
11.	Vanuit de markt zien we dat MAA bij uitstek de overloop luchthaven van Schiphol is voor luchtvracht. In de jaren 2017-2018 zagen we dat passagiersvluchten de vrachtluchten op Schiphol verdrongen (Schiphol was door het Aldersplafond 'vol' en de vrachtvliegtuigen konden hun grandfather-rights maar moeilijk verdedigen). Het was toen voor de vrachtluchten heel lastig om in de EU een goede vracht luchthaven te vinden. Tot en met Oostende, Vatry (Frankrijk), Enschede, Frankfurt is toen gekeken door carriers voor alternatieven. Geen van de alternatieven bleek zo goed als MAA. Nederland krijgt bij veel logistieke partijen sowieso de voorkeur voor luchtvracht ten opzichte van andere Europese landen. Dit ligt met name aan de volgende redenen: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De kwaliteit van de afhandeling beter is waaronder een betere workforce;</li> <li>2. De Douane / NVWA clearance beter is;</li> <li>3. De fiscale zaken (BTW, rulings etc) beter is;</li> </ol>	De alternatieven veranderen de kwaliteit van de luchthaven van Maastricht niet. Bij de huidige kwaliteit hoort een bepaalde markt. Deze groeit naar verwachting (en groeit harder als Schiphol aan haar limiet en langzamer als dat niet het geval is, of als er steeds strenger milieubeleid komt). Het feit dat de vraag er is, betekent automatisch dat Maastricht aantrekkelijker is dan een alternatieve luchthaven. Het verschil in aantrekkelijkheid is uiteindelijk bepalend. In het MKBA-model wordt getracht om zo goed mogelijk te schatten hoe groot dat verschil is.	Geen vervolgactie.

	<p>4. Concentratie van knooppunten, en betere verbindingen met knooppunten (zoals Distributie centra / Warehouses met Electronica, Bloemen, Olie gerelateerde apparatuur etc);</p> <p>5. Gedurende de COVID crisis bleken AMS / MST langer open te blijven dan vracht luchthavens in de omliggende landen, en had men een betere kwaliteit;</p> <p>6. Diezelfde periode toont aan dat grenzen in de EU er meer toe doen dan gedacht. Ook om die reden zou Nederland zelf in de hand moeten willen hebben hoeveel luchtvracht er tbv Nederland / West Europa afgehandeld kan worden;</p> <p>7. Nederland heeft vanaf 1970 allerlei distributiecentra en warehouse vanuit de USA, Japan en China (onder meer) naar Nederland gehaald. Nederland heeft geadverteerd met de excellente logistieke infrastructuur. Deze partijen vertrouwen op een Nederlandse oplossing voor krapte op luchthavens.</p> <p>8. Met de aanscherping van geluid en milieumaatregelen (&amp; mogelijk het niet opengaan van Lelystad) wordt de druk op luchthaven infrastructuur alleen maar groter.</p> <p>De omliggende infrastructuur voor de aan- en afvoer van vracht is beter dan bij omliggende luchthavens.</p>		
12.	<p>Pagina 18: We zijn niet in de veronderstelling dat de inkomsten van MAABI gelijk gehouden kunnen worden bij alle alternatieven. Er bestaat een reële kans dat de huurders vertrekken van de luchthaven als bijvoorbeeld voor alternatief 4 gekozen wordt. Het lijkt ons ongeloofwaardig om te zeggen dat deze inkomsten niet zouden dalen.</p>	<p>Dat is correct, voor dat alternatief gaan we nader in op de consequenties voor de businesscase.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>
13.	<p>De milieuaspecten/kansen worden slechts beperkt meegenomen in de MKBA-analyse. Zo leidt overheveling van vluchten naar concurrenten bijvoorbeeld tot meer vrachtvervoer over weg, terwijl de kansen zoals het elektrisch en waterstof vliegen, waar Maastricht Aachen Airport koploper in is, niet genoemd worden. Terwijl deze kansen wel het binnenlandse luchtverkeer versterkt en de luchthaven in die hoedanigheid zal versterken.</p>	<p>Bij de varianten waarbij luchtvracht naar elders zal verplaatsen, zal bekeken worden hoe dit verdelingseffect te vertalen is naar deze MKBA. De kansen voor innovatie zullen beschouwd worden bij de uitwerking van de beleidsvariant klein vliegverkeer</p>	<p>Genoemde aspecten meennemen in de verdere uitwerking van de MKBA en bekijken of de ontwikkeling/context kwalitatief of kwantiteit</p>

			te beschrijven is in de MKBA.
--	--	--	-------------------------------

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
Omwonenden MAA 1 en 2	Omwonenden MAA	14-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	De probleemanalyse is reeds achterhaald door de sluitingsvariant/ gebiedsontwikkeling toe te voegen. Deze probleemanalyse dient aangepast te worden.	De probleemanalyse (verschillen in effecten en posities provincie, omwonenden en bedrijfsleven) blijft staan omdat de huidige situatie is dat er een luchthaven is en deze als 0-alternatief en referentie wordt genomen. Wel wordt er een sluitingsvariant met een drietal alternatieve gebiedsontwikkelingen toegevoegd aan de door te rekenen alternatieven. Gedeputeerde Staten hebben in de mededeling portefeuillehouder van 8 september 2021 aangegeven voornemens te zijn om ook deze variant van alternatieve gebiedsontwikkeling te willen laten onderzoeken. Hiermee is de probleemanalyse niet achterhaald, maar wordt bereikt dat in de te maken afweging door Provinciale Staten het volledige spectrum aan toekomst-alternatieven inzichtelijk wordt gemaakt en kan worden gewogen in de uiteindelijke besluitvorming over de toekomst van MAA.	De definitieve uitgangspuntennotitie wordt ten aanzien van dit vijfde alternatief aangepast.
2.	De variant gebiedsontwikkeling toevoegen en hier verschillende subvarianten uitwerken. Kantoren, woningen, energie, park of een combinatie van deze aspecten.	De variant van alternatieve gebiedsontwikkeling wordt toegevoegd aan de MKBA. Zonder daarin limitatief te willen zijn zullen daarbij in ieder geval de volgende effecten beschouwd worden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- financiële consequenties (o.a. afname provinciale bijdrage, geen kosten baanrenovatie, wel eenmalige kosten van sluiting: uitkoop, sociaal plan e.d.)</li> <li>- afname hinder en effecten klimaat (CO2)</li> <li>- verandering (luchthaven gerelateerde) werkgelegenheid bruto/netto</li> <li>- verandering in effecten voor gebruikers (vracht en passagiers)</li> <li>- kosten en opbrengsten van alternatieve gebiedsontwikkeling. Daarbij een inschatting gevend van</li> </ul>	Uitgangspuntennotitie wordt aangepast.

		wat de grondopbrengsten van een aantal mogelijke functies kunnen zijn.	
3.	De vraag is: Hoe kan het terrein van 200 ha ontwikkeld worden tot een toekomstbestendig en duurzaam gebied waarbij leefbaarheid en economie toenemen.	Een analyse naar de beste alternatieve invulling voor het terrein is geen onderdeel van de scope van een luchthaven MKBA (daarbij hoort namelijk ook de vraag: zou de alternatieve ontwikkeling niet ook elders kunnen). In dit geval gaat het om een uitwerking in potentiële grondopbrengsten en bijbehorende kosten, afgewogen tegen de te realiseren hinderreductie. In de MKBA zullen in algemene zin met een drietal onderscheidende functies gerekend worden voorzien van een reële door de onderzoekers gevalideerde bandbreedte. Het gaat om de functies, woningbouw, bedrijventerreinontwikkeling en energielandschap, waarbij de mogelijkheden voor opbrengsten doorgerekend zullen worden afgezet tegen de gerealiseerd hinderreductie. Uiteraard zijn hier er ook verschillende gecombineerde functies denkbaar voor een alternatieve gebiedsontwikkeling, maar zuiverheidshalve zullen deze drie hoofdfuncties op zichzelf doorgerekend worden.	De variant van alternatieve gebiedsontwikkeling van het terrein zal in de definitieve uitgangspuntennota opgenomen worden en doorgerekend worden in de MKBA.
4.	Neem de grondkosten mee in de varianten van de 200ha. De luchthaven is overgenomen voor 1 euro door de Provincie inclusief een negatieve exploitatie waar jaarlijks miljoenen gemeenschapsgeld bij moeten. Bij de variant gebiedsontwikkeling zal de grondwaarde van de 200 ha stijgen als gevolg van de nieuwe functies daarnaast zal hier jaarlijks geen miljoenen gemeenschapsgeld bij moeten. Deze nieuwe invulling zal zelf een positieve exploitatie opleveren.	Dit maakt onderdeel uit van de analyse.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
5.	Bij behoud van het vliegveld in welke variant dan ook dient er grootschalig onderhoud gepleegd te worden aan de landingsbaan en diverse gebouwen. Deze (ergens tussen de 25- 40 miljoen) hoeven bij de variant gebiedsontwikkeling niet uitgegeven te worden. De	Dit maakt onderdeel uit van de analyse.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.

	baan kan een andere functie krijgen ten gunste van de gebiedsontwikkeling.		
6.	Bij de variant gebiedsontwikkeling wordt het mogelijk om functies zoals duurzame energie opwekking te realiseren voor de regio, zie <a href="http://www.maasterplan.eu">www.maasterplan.eu</a> . Het voordeel is dat het Zuid-Limburgse 5 sterren landschap vrij blijft van zonneweides en haar natuurlijke kracht en uitstraling behoud.	Met deze functie invulling zal in de doorrekening van de variant rekening gehouden worden.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
7.	Een vliegveld en balans met de omgeving is onzin. De ligging van MAA en de 20 woonkernen maakt dit onmogelijk. De overlast zal, bij een luchthaven, onaanvaardbaar blijven.	De MKBA is als methode bedoeld om alle effecten op een objectieve manier met elkaar te kunnen vergelijken. De overlast zal conform de nieuwe werkwijzer luchtvaart specifieke MKBA's in beeld gebracht worden. De MKBA doet geen uitspraak over de wenselijkheid en mate van acceptatie van bepaalde aspecten. Dat is uiteindelijk een politiek bestuurlijke afweging.	Geen vervolgactie.
8.	Op dit moment is de werkgelegenheid op de 200 ha ca 500 fte gekoppeld aan een luchthaven. Dit is 0,4 fte per ha. Bij de varianten luchthaven zal dit aantal fte in deze lijn blijven. Bij de variant gebiedsontwikkeling komt er meer ruimte voor werkgelegenheid op deze 200 ha. Het wordt mogelijk om kantoren te realiseren op het MAA terrein. Deze extra werkgelegenheid meenemen.	In de methodiek van MKBA's zal dit alleen als extra werkgelegenheid worden meegenomen als die op een andere manier niet ook al in de regio terecht zou komen. In de MKBA worden alleen de <i>netto</i> werkgelegenheidseffecten meegenomen.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
9.	Gebruik de juiste cijfers en feiten!	Alle beschikbare cijfers, bronmateriaal, analyses en feiten zullen bestudeerd worden om tot een gepaste weging en duiding te komen. U krijgt de kans dit te controleren bij de presentatie van onze conceptresultaten.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
10.	Neem de daling- stijging van de WOZ waarde van de huizen in de omgeving mee bij de varianten.	Daar waar dit aan de orde is en niet tot een dubbeltelling leidt zal dit meegewogen worden. In zijn algemeenheid komt in de huizenprijs ook de hinder, overlast en schade die via andere indicatoren wordt weergegeven (geluidshinder, luchtkwaliteit, veiligheid) tot uitdrukking.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.

11.	Neem de gezondheid van de omwonenden mee, aspecten zoals fijnstof, geluid, piekgeluid, grondgeluid, enz. De kerosine stank en de invloed van andere chemische stoffen afkomstig van de luchthaven op de gezondheid van omwonenden meenemen.	Alle effecten worden in beeld gebracht, zo ook de omgevingseffecten als beschreven. Mogelijk is niet voor alles een waardering mogelijk, maar wel een indicatie van het aantal gehinderden die met overlast en gezondheidsrisico's van doen hebben. Deze zijn beschreven in de paragraaf van 'omgevingseffecten'.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
12.	De "negatieve" tijd en energie welke door de omgeving onbetaald hier wordt ingestoken kwantificeren en meenemen. Daarnaast besteden ook de Zuid-Limburgse gemeenten, Provincie Limburg en andere vele stakeholders hier veel tijd en energie aan. Ook de kosten van de externe onderzoeksbureaus lopen flink op. Deze totale betaalde en onbetaalde tijd meenemen.	Deze aspecten hangen niet samen met het alternatief dat straks gekozen wordt en is daarmee in beginsel niet onderscheidend om mee te nemen in de MKBA.	Geen vervolgactie.
13.	Geen sloop van huizen in de kernen van Geverik en Schietecoven. Dit is het probleem doorschuiven naar de gemeenten Meerssen en Beek.	Er liggen geen voorstellen of varianten waaruit de noodzaak tot sloop van woningen volgt. De MKBA is bedoeld om alle effecten van een variant beleidskeuze geobjectiveerd in beeld te brengen. De afweging welke hinder acceptabel is, is uiteindelijk een politiek bestuurlijke afweging.	Geen vervolgactie.
14.	Neem een begroting op van het omgevingsfonds voorgesteld door van Geel.	De MKBA richtlijnen schrijven voor alleen kosten op te nemen die onlosmakelijk verbonden zijn met een bepaald alternatief. Dat geldt niet voor het door Van Geel voorgestelde omgevingsfonds: dat is een advies, maar de kosten van dat fonds moeten tegen de baten worden afgewogen. Deze baten zouden dan dus ook in beeld gebracht moeten worden.  In de besluitvorming over de toekomst van de luchthaven zal uiteindelijk ook een afweging moeten plaatsvinden over de wenselijkheid van een omgevingsfonds. Wel zal in de MKBA overlast en hinder als kostenpost in beeld worden gebracht. Een instrument als een omgevingsfonds heeft in de methodiek van een MKBA in feite hetzelfde netto-effect. Dan worden de kosten voor het	Geen vervolgactie

		fonds meegeteld en tegelijkertijd nemen de overlast en hinder af waardoor de kosten die daarvoor gemaakt worden zullen afnemen. Voor de uiteindelijke wegging wordt er nu voor gekozen om de kosten voor overlast en hinder conform de nieuwe werkwijzer te hanteren, omdat dit een objectieve maat geeft en niet leidt tot een discussie f en welke omvang een omgevingsfonds in staat is overlast en hinder terug te brengen.	
15.	Neem de waarde van groen mee zie hiervoor <a href="http://www.natuurverdubbelers.nl">www.natuurverdubbelers.nl</a>	De hoeveelheid groen verandert niet als gevolg van de opties voor MAA. De waarde van het groen (recreatie en natuur) wel. Dit zit in de waardering van de effecten op het gebied van luchtkwaliteit en toerisme en recreatie. Deze nemen we mee in de analyse.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
16.	Neem de beleidsuitgangspunten van het nationaal landschap Zuid Limburg, de NOVI status Zuid Limburg, visie Soete van het middengebied, gezonde regio ed mee in de afweging en kijk met name naar de invloed en ligging van MAA op deze aspecten	De MKBA kijkt naar de effecten van alternatieven voor de luchthaven. Het valt buiten de scope om de bijdrage of hinder op diverse beleidsuitgangspunten van derde te beoordelen. Uiteindelijk zal er een brede politiek-bestuurlijke afweging volgen na het MKBA-proces waarin diverse aspecten en ontwikkelingen in de regio betrokken kunnen worden.	Geen vervolgactie.
17.	Neem het 5 sterren landschap en het toerisme mee.	Als het gaat om de aantrekkelijkheid van het toeristisch 'product' zal bezien worden op welke wijze de inzichten zoals die door Breda University of Applied Sciences (de heer Paul Peeters c.s.) zijn onderzocht een plek kunnen krijgen in de MKBA. Hier zal een nader gesprek met de heer Peeters over gevoerd worden.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
18.	Ook het taxigeluid, hulpmotor, proefdraaien Samco, grondgeluid dient meegenomen te worden. Voor de omwonenden vormt dit een zeer belangrijke vorm van overlast.	Deze aspecten zullen vooral kwalitatief en waar mogelijk kwantitatief behandeld worden in de uiteindelijke definitieve MKBA.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
19.	De schade aan dakpannen! Vortex dient meegenomen te worden. Hier lopen reeds handhavingsverzoeken. Dit geeft eigenlijk aan dat MAA verkeerd ligt. Het is wachten dat er gewonden of erger vallen. Wat is een mensen leven waard?	Schade door de luchthaven en ongevalskansen dienen inderdaad te worden meegenomen in landelijke systematiek. Dit aspect wordt meegenomen.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.



20.	Er is geen beschikbare ruimte op het MAA terrein voor verdere ontwikkeling. Het ontbreken van een taxibaan en langere lengte voor en achter de baan zal leiden tot gevaarlijke situatie. Aankoop van alle huizen in Schietecoven en Geverik en bijbehorende gronden in de breedte en lengte dient meegenomen te worden.	De MKBA zal de kosten van hinder meenemen. Aankoop van huizen is geen onderdeel van de varianten en wordt daarom niet meegenomen.	Geen vervolgactie.
21.	In de Nota opgenomen onder Punt 3.5.3. Veiligheid. Hierin wordt de ongevalskans beschreven. Deze is zo klein omdat in Nederland weinig mensen in de directe omgeving van een luchthaven wonen! waardoor deze geen aandacht nodig heeft. MAA is in deze door z'n ligging een uitzondering. De ongevalskans (lees o.a. dakpannenincidenten) in die directe omgeving op 150mtr afstand is niet meer alleen Geverik en Schietecoven maar is inmiddels ook het centrum van Beek en Meerssen! En vliegtuigen op een hoogte van 40 mtr boven je hoofd, de impact hiervan als compensatie in geld opnemen.	De ongevalskans is klein doordat grote incidenten nauwelijks voorkomen. Specifieke omstandigheden, zoals dakpanincidenten zullen we meenemen in de analyse. Inschatting van de schadekosten of mitigatiekosten (dakpannen vastschroeven) zijn indicatoren om dit onderdeel te waarderen.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
22.	Neem de geluidspieken van 100 dBa mee bij opstijgen en landen. Het uitsmeren over 24 uur is misbruik maken van de situatie.	De vastgestelde waarderingsmethodieken (Lden) gaan uit van gemiddelden met een extra zware weging voor de avond en de nacht. Pieken worden meegenomen in deze systematiek. Door de uniforme meetmethode via Lden is het ook mogelijk om te vergelijken en effecten te waarden op basis van wetenschappelijk gevalideerde methoden.	Geen vervolgactie
23.	Binnen de 70 dB(A) Lden-contour mogen in principe geen woningen liggen. Dagelijks piekbelasting van 100dBa en meer! Startende en landende vliegtuigen op 150 mtr in je achtertuin. Nergens kunnen lezen dat dit en de toelaatbaarheid hiervan opgenomen is in de Nota van uitgangspunten MKBA MAA!!!!	De MKBA gaat niet over (on)toelaatbaarheid, maar over het verschil in effecten tussen de onderzochte alternatieven voor MAA. Of iets toelaatbaar is of niet, is een afweging die binnen de kaders van de wet luchtvaart door het Rijk wordt gemaakt in het kader van een te verlenen luchthavenbesluit. Provinciale Staten zullen mede op basis van de inzichten van de MKBA komen tot een afweging over de toekomst van MAA, waarin de economische belangen en de belangen van de leefomgeving zullen worden gewogen.	Geen vervolgactie.

24.	Er zijn verschillende ontheffingen om de luchthaven in gebruik (nu reeds) te kunnen hebben. Deze ontheffingen dienen gekwantificeerd te worden en meegenomen te worden. Een bedrijf en exploitatie met zoveel ontheffingen is niet duurzaam en zal in de toekomst altijd leiden tot problemen	In de MKBA wordt niet gekeken naar effecten van ontheffingen, maar naar effecten van meer/minder vliegverkeer vanaf de luchthaven.	Geen vervolgactie.
25.	Neem niet alleen het aantal Ernstig Gehinderden maar zeker ook het toenemend aantal Zeer Ernstig Gehinderden op.	De MKBA beschouwt alle bewoners binnen de geluidscontouren, ook zij die niet ernstig gehinderd zijn volgens de daarvoor vastgestelde wettelijke normen.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
26.	Neem de schade mee welke een luchthaven in welke vorm dan ook aanbrengt aan het klimaat. Denk ook aan het produceren van kerosine en het gebruik hiervan als mede het bouwen van vliegtuigen, gebruik en aanwezig zijn op MAA. Tevens dient de vlucht zelf ook over de landgrenzen heen toegekend te worden aan MAA. De schade, compensatie maatregelen en beheerskosten hiervoor meenemen	Klimaat effecten die door groei/krimp MAA worden veroorzaakt zijn onderdeel van de MKBA.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
Stichting Natuurlijk Geuldal	Stichting Natuurlijk Geuldal	14-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	<p><b>P. 1 Ecorys heeft de economische betekenis van de luchthaven in beeld gebracht en de markt vraag geprognoseerd.</b> De Alliantie heeft in januari van dit jaar een uitgebreid commentaar geschreven over de totstandkoming en uitkomsten van het Ecorysonderzoek. Zie bijlage 1.</p> <p>Dit commentaar laat duidelijk verstaan dat er van alles mankeerde aan het traject dat leidde tot het definitieve Ecorys-rapport en dat de onderbouwing van de conclusies en prognoses schromelijk tekortschoot. De gegevens uit het Ecorys-rapport dienen o.i. met de grootst mogelijke omzichtigheid en voorbehoud behandeld te worden. Wij vragen met klem om een nieuwe, volledig transparante en verifieerbare/controleerbare meting, geen berekening, van de werkgelegenheid door MAA, waarbij duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen 'gebruik maken van MAA' en 'afhankelijkheid van MAA'. En om een gegarandeerde bereidheid om hier over te communiceren.</p>	<p>Het onderzoeksconsortium is zich bewust van de gevoeligheden en het maatschappelijke debat rondom de becijfering van werkgelegenheid. Als onafhankelijk en wetenschappelijk onderzoeksbureau zal het consortium hierin accuraat en integer te werk gaan, en open staan voor recente inzichten en analyses door diverse partijen. De verschillende onderzoeken hierover zijn bekend en zullen beoordeeld worden op de wetenschappelijke kwaliteit en conform de vereisten van de landelijke werkwijzer en inzichten hieromtrent. Het onderzoeksconsortium zal zelf geen nieuw onderzoek uitvoeren naar de werkgelegenheidscijfers, maar een keuze en selectie maken uit het voorhanden zijnde rapporten en analyses. De definitieve keuze en onderbouwing komt aan bod in het rapport.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>
2.	<p>Decisio brengt (met een expertrol van SEO) de financiële consequenties van de Van Geel scenario's in beeld. Wij vragen ons af of SEO deskundig en integer genoeg is voor de haar toegewezen taak. Zie hiervoor bijlage 2. SEO was klaarblijkelijk niet in staat om toepassing van een t.a.v. MAA inferieure methodologie, zelfs niet toen daar door derden uitdrukkelijk op werd gewezen, als dusdanig te voorzien. Wordt de aan SEO toegewezen expertrol nog gecontroleerd? De Alliantie heeft m.b.t. de totstandkoming van de LVM een slechte ervaring gehad t.a.v. de expertrol die MAA door ACN toegewezen kreeg.</p>	<p>De deskundigheid en onafhankelijkheid van de gekozen bureaus staat voor ons niet ter discussie.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

3.	<p><b>P. 2 Het gaat nadrukkelijk om een integrale afweging waarbij alle relevante positieve en negatieve maatschappelijke effecten meegenomen worden en afgezet tegen de financiële consequenties van een beleidsmaatregel.</b> Dus ook grondgebonden geluid (waarvoor geen regels/normen bestaan), piekbelastingen en uitstoot boven de 3.000 voet worden meegenomen?! Uitgaande van bovenstaande integrale afweging is het dan vanzelfsprekend dat ook de breed gevoelde overlast van MAA wordt meegenomen in de afwegingen.</p>	Dit wordt meegenomen, minimaal kwalitatief en kwantitatief waar dat mogelijk is.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
4.	<p><b>P. 4 Tot slot gaan we in op de scenario's voor de vraagontwikkeling naar vliegverkeer op Maastricht Aachen Airport die bepalend is voor het tempo waarin de ontwikkeling van de luchthaven plaats zal vinden.</b> Het is niet de vraagontwikkeling die bepalend is, maar het tempo van vermindering van de overlast. Pieter van Geel voor de FEB-commissie op 29 januari 2021: "En vandaar dat ik zeg, pak nou 2019 als vertrekpunt, met elkaar zetten we nu in dat er nooit meer hinder komt dan we nu hebben. Dat is een beetje de redenering, want het stopt niet na 5 jaar vergunning, of na 10 jaar, nee, we adviseren ook om na elke 5 jaar een perspectief te krijgen wat dan de ambities kunnen zijn". Zie verder bijlage 3. En natuurlijk ook de mate waarin de wereld er in slaagt (of niet in slaagt) de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen te verminderen bepaalt de vraagontwikkeling. (Zie ook onder P. 2).</p>	In de MKBA worden verschillende beleidsopties onderzocht, waaronder de alternatieven zoals aangegeven door de heer Van Geel, maar ook alternatieven waar de geluidsruimte wel mag toenemen t.o.v. 2019 (niet meer dan huidige vergunning) of juist vrijwel helemaal verdwijnt. In de scenario's wordt beschreven hoe lang het duurt voor de grenzen aan groei (binnen het gekozen beleidsoptie) worden bereikt.	Geen vervolgpunt.
5.	De Provincie ziet de luchthaven als belangrijk voor de regionale economie Deze vraag moet in de MKBA beantwoord te worden: "Wat is het regionale belang van MAA?"	In de MKBA zal antwoord worden gegeven op de maatschappelijk waarde van de luchthaven voor de regio en voor Nederland als geheel.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
6.	<p><b>P. 5 Tabel 2.1 Mogelijke aantallen volumes vracht en personen binnen afspraken Van Geel.</b> Het probleem rond</p>	In de opdrachtformulering zijn de uitgangspunten van de heer van Geel meegegeven, maar ook alternatieven	Geen vervolgpunt.

	MAA zijn niet de Lden, maar de piekbelastingen. Hoe worden deze meegenomen in de MKBA? Men doet alsof er geen belemmeringen zijn om de baan te verlengen van 2.500 naar 2.750 meter. Die zijn er wel degelijk! Er loopt nu een juridische procedure vanwege het illegale gebruik van de stopway.	met een 2.500 meter landingsbaan worden onderzocht. De maatschappelijke effecten zullen daarvan in kaart gebracht worden.	
7.	<b>En tot slot zijn er de onzekerheden in de luchtvaartmarkt zelf.</b> Een belangrijke ontbreekt nog: de groeiende depreciatie binnen de samenleving van vliegen. Zie bijlage 4.	Met de MKBA wordt inzicht gegeven in wat de gevolgen zijn van en hoger en lager scenario van vliegen vanaf Maastricht Aachen Airport. Dit staat los van de appreciatie van vliegen als vervoersmodaliteit.	Geen vervolgactie.
8.	<b>P. 6 Sluiting is niet een van de onderzochte opties: deze niet past binnen nationaal en provinciaal beleid.</b> De luchthaven is door het Rijk aangeduid als van nationaal belang. Hier wordt gesuggereerd dat, omdat MAA aangeduid is als van nationaal belang, sluiting niet past in het nationaal beleid. In het ontwerp LVN trekt het Rijk haar handen af van MAA. De Provincie mag het helemaal zelf weten/uitzoeken en kan niet rekenen op financiële bijdragen. "Het van nationaal belang zijn" heeft geen toegevoegde waarde/betekenis. Alleen dat er groot vliegverkeer plaatsvindt.	In de uitgangspunten nota is beschrijvend aangegeven op welke wijze MAA in de nationale luchtvaartnota is benoemd. MAA is daarin opgenomen als een luchthaven van nationale betekenis. Voor de verdere uitwerking van de varianten speelt de status van MAA geen rol in de berekening noch de uitkomsten.	Geen vervolgactie
9.	<b>P.6. "Regionaal is de luchthaven als basisinfrastructuur door de Provincie Limburg opgenomen"</b> De MKBA dient uitsluitend te geven over het volgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>• wat dient te worden verstaan onder het begrip 'basisinfrastructuur', cq aan welke criteria dient voldaan te worden om deze benaming te mogen/kunnen dragen?</li> <li>• in hoeverre voldoet MAA aan deze benaming en is het volgens de onderzoekers terecht dat MAA deze benaming draagt? (De noodzaak tot een stevige onderbouwing hiervan spreekt vanzelf).</li> </ul>	De MKBA zal conform de landelijke werkwijzer voor luchtvaart gerelateerde vraagstukken worden opgezet. Dat de luchthaven in eerdere beleidstukken van de provincie Limburg als basisinfrastructuur wordt betiteld wordt in de uitgangspunten nota als zodanig naar verwezen. Voor de methodiek van de MKBA heeft de kwalificatie wel of geen basisinfrastructuur verder geen betekenis. De MKBA zal op objectieve wijze en conform de landelijke werkwijzer de verschillen van de te onderzoeken varianten in beeld brengen. De uiteindelijke waardering en beoordeling daarvan voor de toekomst van de luchthaven is onderdeel van het politiek bestuurlijk besluitvormingsproces.	Geen vervolgactie

10.	<p><b>P. 6. Daarmee betekent het hebben van de luchthaven ook een structurele jaarlijkse kostenpost voor deze basisinfrastructuur.</b> In deze zin hanteren de uitvoerders van de MKBA het begrip 'basisinfrastructuur' als aanvaarde benaming, terwijl de Provincie nog nooit een onderbouwing gegeven heeft voor dit door hen ingevoerde begrip.</p>	<p>De Provincie Limburg heeft in 2015 besloten de luchthaven over te nemen vanuit de argumentatie dat zij daarmee een bijdrage aan de regio levert als vestigingsplaatsfactor, vanuit het werkgelegenheidsbelang en omdat de luchthaven voor een goede bereikbaarheid van de regio zorgt vanuit de lucht. In dat verband is de luchthaven in beleidstukken van de Provincie als basisinfrastructuur benoemd. In de MKBA wordt hiernaar verwezen. De MKBA zal uiteindelijk uitwijzen of de jaarlijkse kosten groter of kleiner zijn dan de berekende baten en wat de maatschappelijke waarde van Maastricht Aachen Airport is.</p>	Geen vervolgactie.
11.	<p><b>P. 11 Dat betekent dat de baanrenovatie nog steeds nodig is.</b> Bij de beleids optie "luchthaven voor klein verkeer" ligt het voor de hand dat de baanrenovatie goedkoper zal uitvallen, daar er geen zwaar luchtvaartverkeer meer gefaciliteerd hoeft te worden. Het is zelfs plausibel dat een kortere baan volstaat. Bovendien zal de baan langer meegaan vanwege extensiever gebruik ervan.</p>	<p>Ook in de kleinverkeer variant zal er nog steeds sprake zijn van een 'maintenance &amp; repair' (MRO) cluster van activiteiten waardoor er – zij het incidenteel – toch grootverkeer zal moeten kunnen landen. Daarvoor zal ook in deze variant de baanrenovatie in volle omvang vanuit veiligheids oogpunt aan de orde zijn.</p>	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
12.	<p>Ook de verkeersleiding is niet meer nodig bij een luchthaven van deze omvang Deze zou toch al naar Schiphol verhuizen per 2022.</p>	<p>Het is inderdaad de verwachting dat in de toekomst gebruik zal worden gemaakt van zogeheten 'remote tower' technologie. Maar dat is net zo goed verkeersleiding zoals we dat vandaag de dag kennen. Waar in dit alternatief op bedoeld wordt is dat er geen of veel minder luchtverkeersleiding nodig zou zijn en de kostenbesparing daarvan is een maatschappelijk effect.</p>	Aandachtspunt voor onderzoekers in de uitwerking van MKBA.
13.	<p><b>P. 11. "Aangezien de luchthaven van nationale betekenis is volgens de luchtvaartnota."</b> Dit begrip 'van nationale betekenis' wordt louter gebruikt omdat er groot vliegverkeer op plaatsvindt en heeft verder geen gevolgen of betekenis.</p>	<p>De status "nationale betekenis" wordt gehanteerd door Rijk in het kader van o.a. de nationale luchtvaartnota. MAA vervult in de visie van het Rijk een onderdeel van het samenhangend systeem van luchthavens in</p>	Geen vervolgactie.

		Nederland. Bovendien is MAA na Schiphol de enige luchthaven waar luchtvracht vervoerd wordt.	
14.	<b>p. 13. 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.</b> Het bewuste scenario is niet 'realistisch bevonden'. Op de benaming 'realistisch scenario' is van begin af aan felle kritiek gekomen, die volkomen werd genegeerd. Met deze benaming wordt namelijk gesuggereerd dat deze scenario's goed onderbouwd en waarschijnlijk haalbaar zijn. In beide gevallen ontbreekt hier alle grond voor. Ontwikkeling in de depreciatie van luchtvaart in de samenleving, groeiende urgentie van maatregelen tegen klimaatopwarming, invoering van een vliegtaks, accijns op vliegtickets en kerosine, allemaal concrete 'bedreigingen' van de groei van vliegverkeer, ze worden allemaal structureel genegeerd in het rapport van van Geel. Voeling van de onderzoekers met maatschappelijke ontwikkelingen die direct van invloed zijn op prognoses van de groei van het vliegverkeer is ver te zoeken. Dit doet vragen rijzen omtrent maatschappelijk (MKBA) besef, tunnelvisie en objectiviteit.	In de nota van uitgangspunten is het Ecorys scenario als hoog scenario gepresenteerd en er wordt ook met een lager scenario gerekend. Daarmee wordt (conform de werkwijzer voor luchtvaart MKBA's) een bandbreedte van verschillende ontwikkelingen weergegeven en worden resultaten gepresenteerd voor een hoog en een laag scenario. De MKBA zelf doet geen uitspraak over welk scenario realistischer is: de bandbreedte geeft mogelijke uitkomsten weer die allemaal als realistisch gezien mogen worden (maar die ook steeds niet als absoluut mogelijke uitersten gezien mogen worden). Er zijn altijd kansen dat effecten alsnog groter of kleiner uitvallen. Om die reden wordt de robuustheid van de resultaten via gevoeligheidsanalyses op de belangrijkste aannames getoetst.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
15.	<b>De hoge en lage groeiscenario's zijn de grenzen waarbinnen de beleidsalternatieven en het nulalternatief qua ontwikkelpotentie kunnen groeien.</b> Het opnemen van een krimpscenario voor passagiers is onontkoombaar want realistisch. Het niet opnemen ervan zal de geloofwaardigheid van de scenario's en onderzoekers flink aantasten.	In de MKBA wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij ook de mogelijkheid van het wegvallen van een maatschappij (of juist erbij komt) wordt meegewogen. Dit om ook de effecten van krimp en versnelde groei inzichtelijk te maken.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
16.	<b>P. 14. Figuur 2.2 Ontwikkeling vrachtvolumes per alternatief.</b> Prognoses op langere termijn dan 5 - 10 jaar zijn niet serieus te nemen. De grafiek kijkt 8 jaar terug en 38 jaar vooruit, een opmerkelijke keuze!	Voor de toekomstscenario's wordt de nationale werkwijzer voor luchthvaartspecifieke MKBA's gevolgd.	Geen vervolgactie.
17.	<b>P. 15 Figuur 2.3 Ontwikkeling passagiersvolumes per alternatief.</b> Prognoses op langere termijn dan 5 - 10 jaar zijn niet	We sluiten aan bij de werkwijzer voor luchthvaartspecifieke MKBA's voor de beschouwde	Geen vervolgactie.

	<p>serieus te nemen. De grafiek kijkt 8 jaar terug en 38 jaar vooruit, een opmerkelijke keuze! Uit onderstaand overzicht (Bron: CBS) blijkt dat er geen staat valt te maken op de passagiersaantallen in de komende jaren. Onderzoeksbureaus negeren consequent ontwikkelingen in de samenleving wat vliegen aangaat. De toenemende depreciatie van vliegen; de toenemende aandacht voor negatieve gevolgen voor klimaat, gezondheid, natuur; de binnen afzienbare tijd te verwachten invoering van accijns op kerosine en BTW op tickets; de invoering van een vliegtaks; het sterk ontraden van passagiersvluchten voor korte afstanden (minder dan 750/900 kilometer); uitkomsten van wetenschappelijke onderzoeken naar negatieve invloed van emissies, de Green Deal van de EU, het recente IPCC-rapport, het zijn allemaal elementen die meegenomen moeten worden in de prognoses, en niet pas in een gevoeligheidsanalyse.</p>	<p>toekomstscenario's en hanteren daarbovenop gevoeligheidsanalyses met versnelde groei en krimp (extra/wegvallen maatschappij van MAA).</p>	
18.	<p>Dat betekent dat bij een gelijkblijvend aantal gehinderden, de vervoersvolumes en aantallen vluchten kunnen stijgen. Volstrekt onjuist. De hinder moet structureel afnemen, steeds verder afnemen. Zie bijlage 3. Pieter van Geel voor FEB-commissie op 29-1-'21.</p>	<p>Het te onderzoeken alternatief gaat uit van een sterk gereduceerd gelijkblijvend aantal gehinderden in de Van Geel scenario's. Als vliegtuigen stiller worden, kan conform het advies van de heer van Geel er meer gevolgen worden.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>
19.	<p><b>p. 17. "Dit zijn de investeringen die minimaal nodig zijn om de luchthaven draaiende te houden en deels na 20 en deels na 40 jaar opnieuw gedaan moeten worden. In de loop van het MKBA-project zullen de kostenramingen voor de volgende onderdelen beschikbaar komen: Project baanrenovatie, Renovatie Taxibaan W en Platform B, Groot onderhoud verharding en overige infra".</b> Volgens info van de Provincie heeft de vorige baanrenovatie ruim 15 jaar voordat de noodreparaties uitgevoerd werden plaatsgevonden. De voorbije 15 jaar was er sprake van gemiddeld 6.872 handelsvluchten p.j. (Bron: CBS). Uitgangspunt van de prognoses is 2019 met 8.049 vluchten groot verkeer, ruim 17%</p>	<p>Dit detailniveau wordt niet meegenomen in de MKBA. We sluiten daarbij aan bij de methodiek zoals deze ook bij andere infrastructurele projecten gebruikelijk is, waarbij het grootste deel van het onderhoud vaste lasten betreft (veroudering, weersinvloeden, e.d.). In de uitvoering van de MKBA zal gevalideerd worden of de veronderstelde onderhoudsinvesteringen in elk van de voorgestelde scenario's de best mogelijke inschattingen zijn.</p>	<p>Wordt aangepast in uitgangspuntennotitie.</p>



	meer dan het gemiddelde van de voorbije 15 jaar. Volgens de groeiprognoses gaat het aantal vluchten fors stijgen. Dit heeft een negatief effect op de levensduur van de baan. De prognoses gaan uit van verlenging van de start-/landingsbaan waardoor (nog) zwaarder luchtverkeer gefaciliteerd kan worden. Zwaardere toestellen betekenen grotere slijtage en kortere levensduur van de baan. De Nota van uitgangspunten ziet de kosten van de baanrenovatie als vaste kosten, deze zijn echter variabel, namelijk afhankelijk van de intensiteit van het gebruik van MAA: het aantal vluchten, het gebruik door zwaardere toestellen.		
20.	<b>p. 18. "Pieter van Geel heeft in zijn advies ook investeringen ten behoeve van de omgeving geadviseerd. Het gaat dan om een omgevingsfonds (waaruit bijvoorbeeld verhuiskosten of isolatie van woningen betaald kan worden) en een innovatiefonds. Feitelijk zijn dit losstaande maatregelen die niet direct samenhangen met de groei of krimp van de luchthaven, tenzij vanuit wettelijke bepalingen compenserende of mitigerende maatregelen nodig zijn. Aangezien deze aanvullende opties niet onlosmakelijk verbonden zijn aan projectalternatieven, dienen deze ook op hun eigen merites beoordeeld te worden en maken ze geen onderdeel uit van deze MKBA. Maatregelen die via deze fondsen gefinancierd worden, verdienen hun eigen afweging."</b> Oneens. Deze kosten hebben direct verband met de huidige praktijk van de luchthaven. Bij de keuze voor klein verkeersvliegveld en sluiting/gebiedsontwikkeling hoeven deze kosten niet gemaakt te worden. De motivering om deze kosten niet mee te nemen is onterecht.	Er wordt aangesloten bij de nieuwe nationale richtlijnen van een MKBA luchtvaart. Kosten die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, moeten meegenomen worden. Wet- en regelgeving valt daaronder, politiek-bestuurlijke adviezen niet. Die moeten op hun eigen merites worden beoordeeld. Wettelijke kosten behoren uiteraard wel tot de kosten die in de MKBA meegenomen worden.	Geen vervolgactie.
21.	Richting de toekomst zijn mogelijk meerdere van dergelijke verduurzamingsinvesteringen nodig (bijvoorbeeld voor het	Alle luchthavens en luchtvaartmaatschappijen moeten kosten voor verduurzaming maken. Dit zit in de kostprijs	Geen vervolgactie.

	<p>materieel bij de vrachtafhandeling). Aangezien iedere luchthaven daaraan moet voldoen, gaan we ervan uit dat deze investeringen kostenneutraal gebeuren (terug te verdienen via vrachttarieven en/of besparingen brandstof, onderhoud e.d.). Discutabele bewering. Noodzakelijke investeringen dienen opgenomen te worden in een investeringsplan. Punt. En of en hoe deze worden terugverdiend maakt deel uit van de exploitatie. Het uitgangspunt zoals hierboven beschreven is boekhoudkundig onverantwoord en heeft de schijn van het wegmoffelen van noodzakelijke kosten. Overigens gelden deze verduurzamingsinvesteringen niet voor "Klein verkeersvliegveld" en "Sluiting/herontwikkeling".</p>	<p>van het vliegen en de verwachte vraag naar luchtvaart die daarbij hoort. Alleen als er nu investeringskosten zijn die inzichtelijk zijn en noodzakelijk om de luchthaven op korte termijn open te houden, zullen worden meenemen. Overige kostenstijgingen vertalen zich in tarieven en daarmee de vraagontwikkeling van luchtvaart.</p>	
22.	<p>p. 21. Tabel 3.1 Overzichtstabel effecten en aannames Passagiers Als MAA niet meer beschikbaar is voor groot luchtverkeer, wordt er dan rekening gehouden met de volgende zaken: - vermindering emissies luchtvaart omdat een deel van de huidige klanten niet meer of minder gaat vliegen? - toename bezettingsgraad vliegtuigen, parkeergelden en uitgaven op andere vliegvelden( Eindhoven, Schiphol, Rotterdam Airport) die daar zullen leiden tot een betere exploitatie? - vermindering uitstoot CO2, stikstof e.d. vanwege afname autoverkeer van buiten de provincie Limburg naar MAA en terug?</p>	<p>Jazeker, maar wel op een hoger abstractieniveau. Bijvoorbeeld: er wordt geen onderscheid gemaakt tussen gereden autokilometers in Limburg door afname van reizigers naar Limburg en een toename van Limburgse automobilisten naar verder weggelegen luchthavens; het gaat om de totale verandering in kilometers (en dus CO2-uitstoot) via de weg, OV en vliegtuig te bepalen. Datzelfde geldt ook voor effecten op (de exploitatie van) andere luchthavens.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>
23.	<p>p. 21. "Passagiers uit Limburg (28%) extra reistijdeffect 60 min. "Passagiers uit Limburg' is veel te grof. Voor veel mensen uit Midden- en Noord-Limburg bevinden vliegveld Weeze en Eindhoven zich op ong. dezelfde of kortere afstand. De 'winst'</p>	<p>Er worden twee benaderingen gehanteerd om de effecten op reizigers te schatten: één op basis van prijzen, één op basis van reistijden. Alleen voor deze tweede benadering zijn deze aannames relevant. De 60 minuten is een gemiddelde en geeft niet alleen de</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

	van Noord- en Midden-Limburg dient verdisconteerd te worden met het 'verlies' van Zuid-Limburg.	reistijd weer, maar ook de voorkeur van de luchthaven, waarbij deze ook groter is voor reizigers nabij de luchthaven.	
24.	P. 21. " <i>Passagiers uit Noord-Brabant (19%) &amp; Gelderland (10%) extra reistijdeffect 30 min.</i> " Deze 30 minuten zijn onverklaarbaar! Voor inwoners van deze provincies liggen vliegveld Eindhoven en Weeze en voor een deel ook Rotterdam Airport en zelfs Schiphol (veel) dichterbij dan MAA. We dienen hier te spreken van besparing van autokilometers en reistijd. Deze besparing moet meegenomen worden.	Het feit dat reizigers kiezen voor MAA betekent dat deze luchthaven de voorkeur heeft boven een andere luchthaven. De 30 minuten is een indicatie van de verwachte omvang van de voorkeur. Het gaat niet alleen om de nabijheid van de luchthaven, maar ook om aanbod (zoals bijvoorbeeld tijdstip, bestemming, maatschappij van de vlucht) die een rol spelen. Zoals aangegeven, er wordt ook een tweede benadering zonder reistijden, maar alleen prijsveranderingen doorgerekend.	Geen vervolgactie.
25.	P. 21. " <i>Passagiers uit overige provincies (22%) extra reistijdeffect 0 min.</i> " Corendon promoot gedurende reeds lange tijd haar vakantievluchten vanaf MAA met het aanbod van "gratis parkeren". Dit gegeven verleidde/verleidt zelfs mensen uit Friesland en Groningen om vanaf MAA te vliegen. Hiervoor leggen zij veel autokilometers af en zijn lang onderweg. Indien MAA niet meer beschikbaar is voor vakantie reizen zullen minder reizigers gebruik maken van MAA en dus vele autokilometers (à € 0,23 p.km.) en reistijd (€ 35,00 p.uur/2 passagiers) besparen. Het is evident om de besparing in reistijd en reiskilometers voor de passagiers uit alle overige provincies in mindering te brengen op extra reistijd voor passagiers uit (Zuid-)Limburg.	Zie bovenstaand antwoord.	Geen vervolgactie.
26.	P. 21. " <i>Tabel 3.2 De meeste concurrerende luchthavens van MAA bevinden zich binnen 2 uur reistijd.</i> " Onjuist uitgangspunt. Alsof reizigers eerst naar MAA reizen en van daaruit naar een andere luchthaven. Misleidende titel. De grootste concurrenten voor MAA zijn Eindhoven Airport (57 min.), Dusseldorf (63 minuten), Zaventem (74 min.), Charleroi (81 minuten),	We becijferen de additionele reistijd voor passagiers die in de huidige situatie vanaf MAA reizen. Dit zijn passagiers die, op basis van de huidige voor handen zijnde alternatieven, een voorkeur hebben voor MAA. In de MKBA veronderstellen we dat de netwerken op andere luchthavens ten opzichte van het 0-alternatief	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA

	Keulen/Bonn (83 minuten) en Weeze (84 min.). Alle ruim binnen anderhalf uur en de eerste twee zelfs op slechts ong. een uur. Boven en op de lijn die loopt net ten zuiden van Weert naar iets ten zuiden van Venlo is de reisafstand/reistijd naar MAA gelijk aan of langer dan die naar vliegveld Eindhoven en/of Weeze. (Bron: Google Maps).	ongewijzigd blijven, en dat er alleen in het aanbod van MAA iets verandert. We zullen dit in de MKBA uitwerken middels 2 methoden: een generieke prijsstijging om de vraag terug te dringen en een (geaggregeerd) keuzemodel. Voor het passagiersvervoer hebben we data beschikbaar op provincieniveau, dus de analyse moet op dat detailniveau worden uitgevoerd.	
27.	<b>P 26. "Reistijd Voor vracht hebben we geen gegevens over de uiteindelijke herkomst of bestemming. Een bovengrens van de extra reistijdkosten is daarom de reistijd voor de uitwijk naar een andere luchthaven. We nemen hierbij aan dat de extra reistijd het gemiddelde is van de reistijd vanaf MAA naar Luik (40 min) en Schiphol (160 min). Dit komt neer op een extra reistijd van 100 minuten."</b> SEO in haar rapport "Effecten van een vliegbelasting" op P. IX: "Het is daarom mogelijk dat (op termijn) alle vrachtluchten van Maastricht Aachen Airport verdwijnen, en verplaatsen naar alternatieve luchthavens. In de modellering veronderstellen we hierbij dat de vrachtluchten uitwijken naar Luik of Brussel Zaventem". Waar komt Schiphol ineens vandaan? Waar is de aanname op gebaseerd, behalve dan op (1 + 1) : 2? De reisafstand tussen MAA en Zaventem bedraagt 1 uur en 15 min. (Bron: Google Maps).	Voor vracht is zeer beperkt data beschikbaar, dus zijn we genoodzaakt om de analyse op een wat geaggregeerde niveau te doen. Inderdaad zijn Luik, Brussel en Schiphol de belangrijkste uitwijkvluchthavens. Schiphol is de grootste vrachtluchthaven in NL - door capaciteitsrestricties werd in het rapport over de vliegbelasting luchtvracht aangenomen dat Schiphol geen extra vrachtluchten kon accommoderen en daarom de vluchten van MAA naar BRU/LGG verplaatsten. Schiphol blijft echter een belangrijke vrachtluchthaven, en is ook groter dan BRU en LGG en zal daarom ook relatief veel verkeer trekken. De vereenvoudigde aanname is inderdaad gebaseerd op een evenredige uitwijk naar beide luchthavens (ook bij gebrek aan data). Men zou kunnen beargumenteren dat LGG meer voor de hand ligt omdat deze luchthaven dichterbij ligt, anderzijds kan Schiphol juist meer verkeer trekken vanwege de grotere schaal, beschikbare bestemmingen en het feit dat de luchthaven net als MAA in Nederland ligt.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA
28.	<i>P. 26. "De concurrentie van andere luchthavens is voor luchtvracht nog groter dan voor passagiers. Omdat het verzorgingsgebied voor luchtvracht aanzienlijk groter is dan voor passagiers wijkt vracht gemakkelijk uit naar een andere luchthaven. Daarnaast liggen er een aantal grote</i>	Door de hoge concurrentiedruk zal de vraag naar luchtvracht op MAA inderdaad zeer elastisch zijn: een kleine prijsverhoging leidt snel tot een uitwijk naar andere luchthavens. Daardoor zullen de effecten in het voortransport dus ook lager uitkomen dan in een	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.

	<p><i>vrachtluchthavens dichtbij MAA, waardoor de concurrentiedruk nog hoger is.</i>" "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 Koln/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". SEO-rapport "Effecten van een vliegbelasting", P. 41. Bovenstaand citaat ontnemt alle grond voor het meenemen van de effecten op de transporttijd en reistijdwaardering voor vracht die uitwijkt naar andere luchthavens.</p>	<p>(hypothetische) situatie met minder goede alternatieven.</p>	
29.	<p>P. 27. "3.3.2. Toerisme en recreatie." Met grote verbazing nemen wij kennis van het feit dat de Nota van uitgangspunten slechts een schamele 15 regels besteedt aan een sector die zich nu reeds door de huidige praktijk van MAA direct bedreigd voelt en meer nog door de uitbreidingsplannen. MAA telt tussen 550 en 700 directe en indirecte werkzame personen. Toerisme en recreatie ruim 30.000. MAA is een structureel noodlijdend bedrijfje met zo'n € 20 miljoen omzet, in de toerisme- en recreatiebranche gaat ruim € 2 miljard om. Een negatief effect van slechts ong. 2% in deze branche ten gevolge van toenemende overlast door MAA gaat ten koste van het hetzelfde aantal werkzame personen dat op en rond MAA werkt.</p>	<p>De effecten op het gebied van toerisme en recreatie krijgen een volwaardige kwalitatieve plek in het eindverhaal, zoals ook het advies is uit de Werkwijzer voor Luchtvaart MKBA's. Het onderzoeksconsortium gaat het gesprek aan met de onderzoekers van Breda University of Applied Sciences (Paul Peeters) om te bepalen of uit zijn onderzoek inmiddels inzichten zijn ontstaan die kwantificering mogelijk maakt.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA</p>
30.	<p>P. 28 "Klimaat effecten." Milieu Centraal: "Dat het vliegtuig zo vervuilend is, komt enerzijds door het verbruik van kerosine, maar anderzijds door de hoogte waarop vliegtuigen de schadelijke stoffen uitstoten". "Door kerosine te verbranden stoten vliegtuigen CO2 uit, waarmee ze bijdragen aan het broeikas effect", aldus Kluivers. "Daarnaast komen er nog verschillende andere stoffen vrij, zoals stikstofoxiden, roet en</p>	<p>Dit aspect wordt nadrukkelijk meegenomen, zoals is aangegeven in de uitgangspuntennotitie onder 'niet-CO2 klimaat effecten'.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

	andere broeikasgassen en dat ook nog op grote hoogte waardoor de impact groter is. Dit geeft een extra broeikas-effect." Wordt de uitstoot van CO2 en van andere stoffen boven de 900 meter ook meegenomen? Onderzoeksbureaus zijn gewoon om deze uitstoot te negeren, terwijl onderzoeken uitwijzen dat de meest schadelijke effecten juist veroorzaakt worden tijdens het vliegen op grote hoogte. Conservatief geschat minstens 2 maal zo schadelijk als beneden de 900 meter/3000 voet.		
31.	P. 28. "3.4.1. CO2 Effecten". "Mede gelet op wat er in de Luchtvaartnota staat, is het niet uitgesloten dat in de nabije toekomst er een CO2-plafond voor luchthavens komt dat - naast geluidbelasting - mede sturend kan zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven" - uit: Op zoek naar verbinding, p. 50. Hoe hoog schatten SEO en Decisio de kans in dat bovenstaande uitspraak bewaarheid wordt? Welk effect zou dit op de prognoses en scenario's hebben? Indien er sprake is van uitwijkgedrag naar andere, buitenlandse vliegvelden wordt er bespaard op mogelijk binnen afzienbare tijd aan Nederland toegewezen uitstootrechten. Deze kunnen dan gebruikt worden ten dienste van economische bedrijvigheid die een veel hogere toegevoegde waarde heeft dan de vliegsector.	Volgens de economische theorie zullen CO2-emissierechten gebruikt worden door de bedrijven die de grootste toegevoegde waarde/winsten uit deze rechten kunnen halen (zij hebben geen goedkoper alternatief om CO2 te reduceren, dan de prijs van de emissierechten). De CO2-prijs die sterk verschilt per scenario (en waarvoor ook aparte gevoeligheidsanalyse wordt uitgevoerd, waarbij uit wordt gegaan van het behalen van de 2-gradendoelstelling), geeft de minimale winst weer die een bedrijf met deze uitstoot moet kunnen produceren. In een scenario met grote reductiedoelstellingen, zullen dus ook de prijzen van CO2 hoger zijn en daarmee de negatieve effecten van het vliegen. Via dat mechanisme worden effecten van een strenger klimaat beleid in de maatschappelijke waarde van de luchthaven meegenomen.	Geen vervolgactie.
32.	P. 29 "Efficiënte Prijzen" 29 juni 2021 NOS Nieuws: "Voor wie verduurzaming een warm hart toedraagt was de Europese CO2-prijs lang een doorn in het oog: die was laag. Sinds kort is dat veranderd. Waar een ton CO2 uitstoten jarenlang kon voor tussen de 5 en 10 euro,	In de MKBA worden de CO2 prijzen gehanteerd die aansluiten bij de WLO-scenario's zoals voorgeschreven door het CPB en vastgelegd in de werkwijze voor Luchtvaartspecifieke MKBA's en voeren een gevoeligheidsanalyse uit met het '2 graden scenario'	Geen vervolgactie.

<p>is het tarief inmiddels opgelopen tot 50 euro. Ook krijgt de Europese industrie geleidelijk minder gratis zogeheten CO2-emissierechten. Die zijn jarenlang ruimhartig uitgedeeld". Welk effect hebben stijgende CO2-prijzen? Wat zijn de meest recente schattingen? Worden veranderingen hierin gedurende de MKBA meegenomen?</p> <p><b>Europa Nu van 13 mei 2021:</b> "De prijs voor de rechten tikte woensdag een recordniveau van 55,47 euro per ton CO2 aan. Op donderdag zakten de prijzen weer iets terug. EU commissaris voor Klimaat Frans Timmermans zei vorige week dat de prijzen nog hoger moeten worden om de klimaatdoelstellingen van het landenblok te halen".</p> <p>Scenario Vliegverkeer Totaal Toename aantrekkende CO2-uitstoot werking</p> <p>1 – Situatie 2019 16.700.000 kg 100.000 kg 16.800.000 kg 0,00%</p> <p>2 – Vergunde situatie 26.600.000 kg 300.000 kg 26.900.000 kg 60,00%</p> <p>3 – 50% hinderreductie 35.400.000 kg 200.000 kg 35.600.000 kg 112,00%</p> <p>4 – Optimalisatie 46.300.000 kg 200.000 kg 46.500.000 kg 177,00%</p> <p>(Weg)verkeers <b>Trouw 4 mei 2021:</b> "De grens van 50 euro is psychologisch belangrijk, laat marktkenner Ulf Ek weten aan persbureau Bloomberg. "Voor een aantal investeerders is dat al jaren een prijsdoel geweest." Toch denkt Ek, die bij een hedgefund werkt dat gespecialiseerd is in de handel in zogeheten commodities, dat de prijs nog flink verder</p>	<p>waarbij de prijzen op termijn ver boven de 100 euro uitkomen, zoals vastgelegd in de uitgangspuntennotitie.</p>	
--	--	--

	omhoog kan. Wel verwacht hij nog wat politieke discussies als de prijs van de rechten richting de 100 euro of zelfs daarboven gaat".		
33.	P. 28. "WLO-2015 (CPB en PBL, 2015) gaat uit van 2 procent brandstofefficiency stoelkilometer per jaar in WLO-hoog en 1,5 procent in WLO-laag. We stellen voor om bij deze ontwikkeling aan te sluiten." <b>Uit: PlanMER Luchtvaartnota:</b> Trends en ontwikkelingen 8 april 2020: "Door vlootvernieuwing, de invoering van nieuwere vliegtuigtypen, is het brandstofverbruik per passagier-kilometer over de laatste 50 jaar gemiddeld met ongeveer 50% gedaald. Omdat de CO2-uitstoot evenredig is met het brandstofverbruik is ook de CO2-uitstoot per passagier-kilometer met ongeveer 50% gedaald over de aangegeven periode. De verwachting is dat deze trend de komende jaren door zal zetten". Niks geen 2 of 1,5%. Gewoon 1%!	In de MKBA wordt aangesloten bij de uitgangspunten uit de WLO-scenario's, zoals voorgeschreven in de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's.	Geen vervolgactie.
34.	P. 31. "Uitstoot op grotere hoogte kan worden meegevoerd door de wind en zal zich daardoor over een groter gebied verspreiden. Om deze reden kijken we alleen naar de start en landing en landingscyclus (tot 3.000 voet) bij het bepalen van de uitstoot van emissies voor luchtkwaliteit." In bovenstaande aannname wordt MAA geïsoleerd van de rest van de wereld. Boven Zuid-Limburg is sprake van een luchtcorridor: tal van internationale en intercontinentale vluchten passeren boven Zuid-Limburg en omgeving. Hierbij komt nog het gegeven AWACS. Ofwel, er sprake van stapeling van effecten. Uitstoot van MAA komt bovenop de bestaande uitstoot en mag niet geïsoleerd worden bekeken. Anders redeneer je de meeste uitstoot (boven de 3.000 voet en wat naar het buitenland gaat/uit het buitenland komt) weg, terwijl die er wel degelijk is en 2 tot 4 maal schadelijker is dan de uitstoot onder die hoogte. Kortom, hier is sprake van opeenstapeling (cumulatie) van effecten.	Voor lokale uitstoot met impact op de luchtkwaliteit en daarmee gezondheid wordt de uitstoot meegewogen tot 3.000 voet. Voor uitstoot met impact op het klimaat wordt alle uitstoot meegenomen.	Geen vervolgactie.



35.	<p>P. 31. " Anderzijds vanwege het feit dat in Nederland weinig mensen in de directe nabijheid vaneen luchthaven wonen. We nemen daarom de aanbeveling uit de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's (2021) over en beschrijven externe veiligheid kwalitatief." Rond MAA is sprake van zo'n 20 woonkernen, met duizenden bewoners, die direct rond de baan liggen. Er zijn tal van vortex-incidenten geweest waar als bij wonder geen slachtoffers of gewonden vielen. Bovendien trekt MAA t.b.v. het opkrikken van haar exploitatie dubieuze airliners aan met als gevolg dat enige maanden geleden gloeiende stukken van een vliegtuigmotor van een toestel van zo'n airliner boven het centrum van Meerssen naar beneden kwamen. Worden de tientallen ontheffingen die MAA heeft om te kunnen functioneren, bijv. het ontbreken van een taxibaan, ook meegenomen? Elke ontheffing houdt een uitzondering op een regel in die t.b.v. de veiligheid opgesteld is. Alleen een kwalitatieve beschrijving voldoet dus duidelijk niet.</p>	<p>Voor schadekosten, zoals vortexschade, of preventie kosten daarvan, wordt een inschatting gemaakt voor zover mogelijk. Voor grotere veiligheidsrisico's blijft gelden dat de kans op een ongeval klein is, dat vliegen veiliger wordt, dat het aantal woningen nabij de luchthaven niet verandert, maar dat iedere extra vliegtuigbeweging wel tot extra onveiligheid leidt voor deze woningen. Dit wordt kwalitatief beschreven, omdat specifieke waarderingsmethoden niet voorhanden zijn.</p>	<p>Wordt aangepast in uitgangspuntennotitie.</p>
36.	<p>P. 32. "Voor de effecten van gebruikers maken we hiervoor onderscheid naar Limburgse passagiers en overige passagiers." Al eerder aangegeven: dit onderscheid is te grof. Voor Midden- maar vooral voor Noord-Limburg maakt het niet langer toestaan van passagiersvluchten op MAA weinig uit, omdat vliegveld Weeze en Eindhoven (met véél meer bestemmingen) op ong. dezelfde afstand of zelfs dichterbij liggen dan MAA. Voor Zuid-Limburg is de impact groter.</p>	<p>De constatering klopt, in de MKBA wordt aangesloten bij het niveau waarop informatie over herkomsten van passagiers beschikbaar is.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA</p>
37.	<p>P. 33. "We beschouwen een zichtperiode van 100 jaar". Deze periode is niet serieus te nemen. Kijk alleen wat Covid-19 teweeg heeft gebracht. Kijk wat de klimaatcrisis/het IPCC-rapport teweeg moet gaan brengen. 10 of 15 jaar vooruit denken met alle gigantische onzekerheden die nu reeds bestaan, is eigenlijk al gekkenwerk.</p>	<p>De zichtperiode is een vereiste van de nieuwe werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

38.	P. 33. "Voor de investeringen en het beheer en onderhoud van de infrastructuur geldt een verlaagde discontovoet van 1,6%." Vanwaar deze afwijking? Wat is het effect hiervan?	Dit is een voorschrift van de nationale 'werkgroep discontovoet' van het Rijk waar in de MKBA mee gerekend dient te worden.	Geen vervolgactie.
39.	wordt de productie en het vervoer van kerosine van Pernis naar MAA (195 km, Google Maps), volgens onze informatie 3 tot 4 tankwagens à 45.000 l. per dag, meegenomen in de uitstoot van CO2 en andere emissies plus de kans op ongelukken? 3 a 4 maal 390 km maal 365 dagen maakt 427 duizend tot 570 duizend km per jaar. Ruim 10 tot 14 maal de aarde rond.	De zogeheten 'well to wheel' analyse – m.a.w. de CO2-uitstoot in kaart brengen van de gehele keten in plaats van een onderdeel (of in dit geval 'well to wing') - wordt meegenomen. Daarvoor worden gemiddelden en kengetallen voor transport en productie van kerosine gehanteerd.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA
40.	wordt de overlast door Samco meegenomen? Dit bedrijf wordt beschouwd als deel van MAA?! Hoe wordt de geluidsoverlast meegenomen? Bereken, gemeten of wordt de ervaren overlast als uitgangspunt genomen?	Hier wordt geen rekening mee gehouden in de berekeningen, omdat hier geen sprake van onderscheid is tussen de voorgestelde alternatieven (behalve in geval van sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling; daarin kunnen we dit kwalitatief duiden als een van de hinderbronnen).	Geen vervolgactie
41.	Het tempo waarin het aantal gehinderden moet afnemen is een politieke keuze. Deze keuze kan nog veranderen. Op welke wijze wordt hier rekening mee gehouden?	Dat zit in de alternatieven die nu worden meenemen, van sluiten tot groei. Het aantal ernstig hinderden is maatgevend voor de varianten die in de MKBA zullen worden onderzocht. Dit loopt uiteen van het aantal ernstig gehinderden dat hetzelfde blijft als bij de huidige vergunning, een reductie van 50% daarvan, een reductie van 60% daarvan (varianten van Geel). Bij de variant alternatieve gebiedsontwikkeling zal het aantal ernstig gehinderden nul zijn. Voor alle varianten geldt dat dit maximum direct bij de aanvang maatgevend is. De politiek bestuurlijke keuze kan vervolgens gebaseerd worden op de totale effecten van deze keuze per variant en het maximumniveau waarop hinder begrensd is.	Geen vervolgactie
42.	welke multiplier gaat SEO hanteren bij de bepaling van de indirecte werkgelegenheid? Wij nemen aan dat het dezelfde of	Indirecte werkgelegenheid speelt in beginsel geen rol in de MKBA, tenzij het aannemelijk is dat sectoren die indirect geraakt worden bovengemiddelde effecten op	Geen vervolgactie

	een lagere is dan die Ecorys in haar rapport heeft gebruikt: 25%.	de structurele werkloosheid of arbeidsproductiviteit hebben. Ook kan dit voor de lokale effecten van belang zijn. Het onderzoeksconsortium zal alle beschikbare rapporten en informatie grondig bestuderen, en zullen op basis daarvan de meest plausibele en wetenschappelijke gebruikelijke parameters gebruiken voor de MKBA.	
43.	wordt bij de bepaling van de economische betekenis van MAA voldoende rekening gehouden met de overspannen arbeidsmarkt in Limburg, waar een structureel tekort aan arbeidskrachten heerst en door de jaarlijkse miljoenensubsidies aan MAA laagwaardige werkgelegenheid in stand wordt gehouden die elders een veel grotere bijdrage aan de economie zou leveren? Medio 2022 komt er nieuwe werkgelegenheid voor honderden arbeidskrachten door de komst van een mega-distributiecentrum:	In de analyse wordt de lokale situatie zo goed als mogelijk meegenomen, en wordt ook rekening gehouden met de dynamiek van de lokale arbeidsmarkt. Dit zal in de uiteindelijke MKBA met name een kwalitatieve beschouwing zijn.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA
44.	Wordt onderzocht hoe de samenstelling van de werkgelegenheid bij Samco is. Volgens onze bronnen is er sprake van inhuur van buitenlandse werknemers en wordt er veel bij bedrijven die elders gevestigd zijn gewerkt. Bovendien zou er sprake zijn van oproepkrachten en deeltijdarbeid. Overigens is er grote vraag naar technisch geschoold personeel op de arbeidsmarkt.	Een nieuwe analyse van de werkgelegenheid van individuele bedrijven valt buiten de scope van dit onderzoek. Het onderzoeksconsortium richt zich op bestaande onderzoeken omtrent werkgelegenheid en zal daaruit de benodigde parameters benutten.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
45.	En hoe staat het met de geluidsreductie van vrachttoestellen? Deze toestellen zijn op MAA van veel groter belang dan de passagierstoestellen. Wordt hier onderscheid gemaakt tussen berekend, gemeten en ervaren geluid? Zijn de omstandigheden waarin voor de toestellen de berekende geluidsniveaus zijn bepaald gelijk aan de werkelijke omstandigheden hier?	Vrachttoestellen worden, net als passagierstoestellen, op termijn stiller. Bijvoorbeeld doordat oudere vrachttoestellen uitgefaseerd worden voor nieuwere (stillere) types. Dit wordt ook meegenomen in de verschillende scenario's. Geluidsniveaus worden berekend op basis van gevalideerde door de overheid voorgeschreven modellen.	Geen vervolg actie.

Indiener	Organisatie	Datum van indienen
Alliantie tegen uitbreiding MAA	Alliantie tegen uitbreiding MAA	14-09-2021

Nr.	Opmerking:	Antwoord:	Voorgestelde vervolgactie:
1.	De Alliantie heeft in 2020 zelf een MKBA laten uitvoeren en de resultaten daarvan in december vorig jaar gepubliceerd. Die MKBA is gefinancierd door de Zuid-Limburgse bevolking. De resultaten en alle onderliggende berekeningen zijn beschikbaar voor de onderzoekers die de MKBA van de Provincie uitvoeren.	De MKBA van de Alliantie is bekend bij de onderzoekers en zullen ook naast de resultaten van het onderzoeksconsortium gelegd worden.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA
2.	<p>De Alliantie pleit er sterk voor om de Probleemanalyse compleet te herschrijven. Alleen al de toevoeging van de variant "Sluiting MAA en herontwikkeling MAA-terrein" vraagt daarom. MKBA's onderzoeken de maatschappelijke kosten en baten van een investeringsproject als antwoord op een maatschappelijk vraagstuk. Het gaat dan om de grote maatschappelijke en regionaal-economische vraagstukken waarvoor Limburg zich geplaatst ziet. Voor een adequate beschrijving van de vraagstukken voor Limburg verwijzen wij graag naar de Studies die prof. L. Soete daarover in de afgelopen jaren heeft verricht en de Strategische Plannen die daaruit resulteren. De centrale vraag is dan, wat voor soort grote investeringsprojecten de beste antwoorden biedt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Is dat een luchthaven; meer in het bijzonder: is dat de voortzetting van deze luchthaven MAA met zijn onmogelijke ligging tussen 20 woonkernen; met zijn beperkte gebruik als opstapplaats van Corendon naar goedkope zonbestemmingen en als laad- en losplek voor luchtvrachtcarriers uit vooral het Midden-Oosten; en met zijn niet aflatende behoefte aan gemeenschapsgelden?</li> <li>- Of biedt een alternatieve ontwikkeling van het 200 ha grote MAA-terrein betere en ook veel profijtlijker antwoorden op onze toekomstvragen? We stellen voor om voor de variant</li> </ul>	<p>Een sluitingsvariant met alternatieve gebiedsontwikkeling (inschatting van opbrengstenpotentie van deze gebiedsontwikkeling) zal onderdeel worden van de MKBA. Een analyse naar de <i>beste</i> alternatieve invulling voor het terrein is geen onderdeel van de scope van een luchthaven MKBA (daarbij hoort ook de vraag: zou de alternatieve ontwikkeling niet ook elders kunnen).</p> <p>Zonder daarin limitatief te willen zijn zullen daarbij in ieder geval de volgende effecten beschouwd worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- financiële consequenties (o.a. afname provinciale bijdrage, geen kosten baanrenovatie, wel eenmalige kosten van sluiting: uitkoop, sociaal plan e.d.)</li> <li>- afname hinder en effecten klimaat (CO2)</li> <li>- verandering (luchthaven gerelateerde) werkgelegenheid bruto/netto</li> <li>- verandering in effecten voor gebruikers (vracht en passagiers)</li> <li>- kosten en opbrengsten van alternatieve gebiedsontwikkeling. Daarbij een inschatting</li> </ul>	Wordt aangepast in uitgangspuntennotitie.

	<p>van sluiting en herontwikkeling verschillende subvarianten door te rekenen. Bijvoorbeeld door het MAA-terrein in te zetten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- als centrum voor de kenniseconomie (verbinding Chemelot en Health Campus met inpassing van kantoren voor de Einstein Telescope);</li> <li>- voor de energietransitie conform het 'MAAsterplan', waarbij het Heuvellandschap wordt ontzien;</li> <li>- voor de ontwikkeling van wonen en recreatie;</li> <li>- als verblijfsaccommodatie voor de toeristisch sector, gesitueerd aan de 'poort naar het Heuvelland'.</li> </ul>	<p>gevend van wat de grondopbrengsten van een aantal mogelijke functies kunnen zijn.</p>	
3.	<p>Herschrijven is ook nodig omdat een aantal passages hun geldigheid hebben verloren na toevoeging van de nieuwe beleidsvariant: bijvoorbeeld dat sluiting geen optie is, dat luchthaven MAA essentiële basisinfrastructuur zou zijn, of een 'luchthaven van nationale betekenis' (lezing van de Luchtvaartnota relativeert dat afdoende). We willen onze ideeën voor een nieuwe formulering van de probleemanalyse graag delen met opdrachtgever en onderzoekers, en bieden aan om mee te denken over mogelijke varianten voor de herontwikkeling van het MAA-terrein.</p>	<p>De sluitingsvariant met alternatieve gebiedsontwikkeling maakt inmiddels onderdeel uit van de te onderzoeken alternatieven en wordt meegenomen in de MKBA.</p>	<p>Wordt aangepast in uitgangspuntennotitie.</p>
4.	<p>Marktvraag. In de bijlage worden suggesties gedaan om de marktvraag in beeld te brengen volgens de nieuwste inzichten, nl. op basis van Aeolus 2018 (in plaats van Aeolus 2015), en ook de effecten van de Covid- en de klimaatcrisis voor de vraag naar luchtvaart mee te wegen. We stellen voor om zeer terughoudend om te gaan met wat Ecorys een 'realistisch marktscenario' heeft genoemd.</p>	<p>Er zal gebruik gemaakt worden van de inzichten uit AEOLUS 2018. Voor omvang met COVID impact is reeds een voorstel gedaan door het onderzoeksconsortium en zal aangepast worden in de definitieve uitgangspuntennota. De klimaateffecten komen terug in de verschillende door te rekenen scenario's.</p>	<p>Wordt aangepast in uitgangspuntennota.</p>
5.	<p>In zijn advies (2021) zegt Pieter van Geel: 'Er zijn nauwelijks luchthavens in Europa waar woningen zo dicht bij de baan gesitueerd zijn als rondom MAA. Met name in Geverik en Schietecoven liggen woningen zeer dicht naast of in het verlengde</p>	<p>Er wordt aangesloten bij de richtlijnen van de nieuwe werkwijzer voor luchtvaart MKBA's. Kosten die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, moeten meegenomen worden. Wet- en regelgeving valt</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA</p>

	<p>van de baan. (...) Die ligging vormt een structureel probleem dat nooit opgelost wordt met algemeen hinderbeperkende maatregelen.' Daarom stelt hij een 'omgevingsfonds' voor om deze overlast te mitigeren, tot en met de uitkoop van omwonenden. Het is evident dat dit fonds gekoppeld is aan het gebruik van de luchthaven door groot handelsverkeer. De kosten daarvoor moeten dus worden meegerekend in elke subvariant waarin dat groot handelsverkeer voorkomt. Hetzelfde geldt ook voor het door van Geel voorgestelde 'innovatiefonds'. Dat is essentieel voor de door hem bepleite hinderbeperking en moet dus worden doorgerekend. Daarbij wijzen we de opstellers op de 'Beoordeling Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's' van het PBL/CPB (op p2 van deze brief):</p>	<p>daaronder, politieke adviezen niet. Die moeten op hun eigen merites worden beoordeeld. Wettelijke kosten die gedekt zouden moeten worden uit het omgevingsfonds, behoren uiteraard wel tot de kosten die in de MKBA meegenomen worden. De kosten voor een omgevingsfonds zullen dan ook op een andere wijze tot uitdrukking komen in de MKBA. In de MKBA zal overlast en hinder als kostenpost in beeld worden gebracht. Een omgevingsfonds heeft in de methodiek van een MKBA hetzelfde netto-effect. Dan worden de kosten voor het fonds meegeteld en tegelijkertijd nemen de overlast en hinder af waardoor de kosten die daarvoor gerekend worden zullen afnemen.</p>	
6.	<p>In de bijlage laten we zien dat de reistijdeffecten en reiskosten voor passagiers te grof en te royaal worden aangenomen, en doen we concrete suggesties voor een meer exacte benadering. We zien dat het aandeel van inwoners uit Limburg onder de passagiers slechts 28% bedraagt. Voor de extra reistijd en reiskosten voor de luchtvracht bij beëindiging van het groot handelsverkeer geldt hetzelfde: dat kan preciezer en de bedragen zullen dan lager uitkomen.</p>	<p>Er worden twee benaderingen gehanteerd om de effecten op reizigers te schatten: één op basis van prijzen, één op basis van reistijden. Alleen voor deze tweede benadering zijn deze aannames relevant. De 60 minuten is een gemiddelde en geeft niet alleen de reistijd weer, maar ook de voorkeur van de luchthaven, waarbij deze ook groter is voor reizigers nabij de luchthaven. We becijferen de additionele reistijd voor passagiers die in de huidige situatie vanaf MAA reizen. Dit zijn passagiers die, op basis van de huidige voor handen zijnde alternatieven, een voorkeur hebben voor MAA. In de MKBA veronderstellen we dat de netwerken op andere luchthavens ten opzichte van het 0-alternatief ongewijzigd blijven, en dat er alleen in het aanbod van MAA iets verandert. Voor het passagiersvervoer hebben we data beschikbaar op provincieniveau, dus de analyse moet op dat detailniveau worden uitgevoerd.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>
7.	<p>Er is nogal wat onderzoek gedaan naar de werkgelegenheid van en vanwege MAA. Erasmus UPT kwam in zijn (breed uitgemeten)</p>	<p>Deze cijfers zullen niet gehanteerd worden in de MKBA voor Maastricht Aachen Airport.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

	<p>concept-‘Luchtvrachtmonitor’ tot 3.300 banen alleen al vanwege de luchtvracht van MAA. In de definitieve versie is dit aantal al teruggebracht tot 2.835. Zorgvuldig onderzoek door de Alliantie heeft geleid tot een verdere neerwaartse bijstelling. De Alliantie diende een klacht in bij de EUR wegens schending van de wetenschappelijke integriteit. De integriteitscommissie van de EUR oordeelde streng over dit onderzoek en over de onderzoekers: 4 ‘De integriteitscommissie verwijt de onderzoekers ‘bedenklijk gedrag’, ‘een niet toereikende institutionele onderzoekscultuur zonder duidelijke organisatorische processen om de kwaliteit van het onderzoek te waarborgen’, en ‘onvoldoende naleving van 4 van de 5 principes van integer wetenschappelijk onderzoek (te weten transparantie, zorgvuldigheid, onafhankelijkheid, verantwoordelijkheid)’.</p>		
8.	<p>In het eindrapport bleven er nog 1.740 banen over. De opstellers werden verplicht in het eindrapport een ‘waarschuwing voor de lezer’ op te nemen, namelijk ‘dat de resultaten van de studie een relatief grote mate van onzekerheid kennen’. In het kader van het adviestraject van Geel heeft Ecorys onderzoek gedaan naar de economische betekenis van MAA. Ecorys komt tot 1760 banen in de regio vanwege MAA. Ook Ecorys is niet transparant over de onderliggende onderzoeksmethodiek. De Alliantie heeft vastgesteld dat minimaal honderden arbeidsplaatsen ten onrechte aan MAA zijn toegerekend (bijvoorbeeld van bedrijven die wel luchtvracht vervoeren maar geheel of grotendeels werkzaam zijn voor andere luchthavens dan MAA). Dus ook de cijfers van Ecorys zijn onvoldoende betrouwbaar. De Alliantie becijfert op grond van eigen onderzoek de met MAA gemoeide werkgelegenheid op maximaal 700-900 werkzame personen, de ‘DenktankMAA’ komt nog lager uit. De betreffende rapporten en onderzoeksresultaten zijn voor de onderzoekers beschikbaar. Het is in dit verband inderdaad nuttig om inzicht te hebben in de vraag, wat er wordt</p>	<p>Het onderzoeksconsortium heeft kennisgenomen van de verschillende onderzoeken en zal deze beoordelen op bruikbaarheid voor de MKBA. Er zal echter geen nieuw onderzoek naar de werkgelegenheidscijfers uitgevoerd worden. De uiteindelijke keuze en onderbouwing komt aan bod in het eindrapport.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>

	vervoerd en door wie naar waar. Dat zal duidelijk maken, hoe beperkt het nut is van de luchtvracht voor onze regio.		
9.	<p>Het is weinig bevredigend, dat de schadelijke effecten van de MAA-overlast op het inkomend toerisme niet zullen worden gekwantificeerd. In de bijlage doen we hiervoor handreikingen. Dit toerisme is een van de topsectoren van onze regionale economie. Het is dus van cruciaal belang de negatieve effecten zo goed mogelijk in beeld te brengen. Dr. Paul Peeters heeft in zijn rapport een mogelijke kwantificering aangedragen. Ook bij dit punt wijzen we de opstellers op de 'Beoordeling Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's' van het PBL/CPB (op p2 van deze brief): Over effecten op natuur en andere omgevingseffecten merkt de werkwijzer op dat er niet altijd gegevens beschikbaar zijn om deze effecten te kunnen inschatten en waarderen. We onderstrepen hierbij het belang om bij iedere MKBA te inventariseren welke (netto) effecten op natuur en omgeving substantieel kunnen zijn, en om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om deze effecten kwalitatief te duiden, te kwantificeren of zelfs te moneteriseren</p>	<p>De effecten op het gebied van toerisme en recreatie krijgen een volwaardige kwalitatieve plek in het eindverhaal, zoals ook het advies is uit de Werkwijzer voor Luchtvaart MKBAs's. Het onderzoeksconsortium gaat het gesprek aan met de onderzoekers van Breda University of Applied Sciences (Paul Peeters) om te bepalen of uit zijn onderzoek inmiddels inzichten zijn ontstaan die kwantificering mogelijk maakt.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA</p>
10.	<p><b>Geluid.</b> De Nota van Uitgangspunten hanteert een grenswaarde van 50 dB Lden, waarboven van waardeverlies wordt uitgegaan. Die grenswaarde is veel te hoog. Wij hechten er 5 aan, dat het dringende advies van de WHO wordt opgevolgd, nl. om die grenswaarde te stellen op 45 dB Lden. De GGD volgt dit advies. Bij de Lden-systematiek plaatsen wij twee kanttekeningen: - de systematiek gaat uit van een jaargemiddelde berekend over dag en nacht. Dat doet geen recht aan de reëel ervaren overlast die rechtstreeks is gekoppeld aan de pieken in de geluidsbelasting. Er is een uitstekend rapport beschikbaar van de 'DenktankMAA', waarin heel precies die piekbelastingen rondom MAA worden aangeduid, gekoppeld aan locaties en typen vliegtuigen. - Hantering van de Lden-systematiek gaat al helemaal voorbij aan</p>	<p>Er zijn geen methoden bekend om wetenschappelijk gevalideerd effecten onder de 50 dB(Lden) in euro's uit te drukken. Hinderverandering in de contour onder de 50 dB(Lden) kan dan ook alleen kwalitatief worden beschouwd.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>



	<p>alle vormen van 'grondgeluid' die er in de directe omgeving van de luchthaven (met name in Geverik, Schietecoven, Ulestraten-West) vaak en langdurig voor overlast zorgen: taxiën, langdurig gebruik van vliegtuighulpmotoren, geluid van transportkarretjes, proefdraaien door Samco. Omdat (zie het van Geel-citaat eerder) een situatie als bij MAA nergens bestaat (veel woningen zo dicht op de baan) wordt ook deze overlast geacht niet te bestaan. De Omwonenden bieden aan deze overlast exact voor de onderzoekers in beeld te brengen, zodat ze ook die geluidsoverlast kunnen kwantificeren.</p>		
11.	<p><b>Emissies.</b> In de bijlage doen we voorstellen voor de te hanteren emissieprijsen</p>	<p>Het onderzoeksconsortium volgt op dit punt de voorschriften uit de werkwijzer voor Luchtvaartspecifieke MKBA's.</p>	<p>Geen verdere vervolgactie.</p>
12.	<p>Vanwege de specifieke ligging van MAA t.o.v. de omliggende bebouwing is er ook sprake van een specifieke veiligheidsproblematiek, die zich wel degelijk laat kwantificeren. We betwisten niet dat er relatief weinig vliegtuigen verongelukken. Maar in Beek, Geverik en Meerssen-West zijn er zeer regelmatig incidenten als gevolg van vortex-turbulentie van zeer laag overkomende vliegtuigen, met o.a. afvallende dakpannen als gevolg. Op verzoek kunnen we een overzicht van incidenten verstrekken. De risico's en gevaren hiervan laten zich kwantificeren, en dat geldt al helemaal voor de plannen om in een bepaald gebied dakpannen vast te leggen.</p>	<p>Vortexschade of kosten om deze schade te voorkomen (zoals het preventief vastleggen van dakpannen) worden kwantitatief meegenomen en beschreven worden in de definitieve uitgangspuntennotitie. Overige veiligheidsrisico's zullen eveneens kwalitatief beschreven worden.</p>	<p>Wordt aangepast in de uitgangspuntennotitie.</p>
13.	<p>De Alliantie benadrukt graag het belang van een volstrekte onafhankelijkheid van de onderzoekers in de uit te voeren MKBA. We gaan er van uit dat zij objectieve beslisinformatie leveren en in hun werk uitgaan van de meest recente wetenschappelijke inzichten. Naar aanleiding van onze ervaringen met de onderzoekers van Erasmus en Ecorys heeft de Alliantie een gezond wantrouwen en een kritische blik ontwikkeld. De onderzoekers van deze MKBA lopen mogelijk eenzelfde risico: te</p>	<p>Het onderzoeksconsortium staat voor haar onafhankelijkheid en de wetenschappelijke kwaliteit van het eindproduct. De onderzoekers bepalen wat de meest adequate methode is conform de wetenschappelijke inzichten en standaarden voorhanden. Professor Carl Koopmans, gelieerd aan de Vrije Universiteit van Amsterdam en betrokken bij het ontwikkelen van de MKBA-methodiek (generiek), draagt</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

	<p>dicht op de opdrachtgever opereren, de opdrachtgever comfort willen geven en daarmee het belang van een volstrekte onafhankelijkheid uit het oog verliezen. We hebben natuurlijk de 'Werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's' bestudeerd: we beoordelen die op een aantal punten eerder als 'luchtvaartvriendelijk' dan als 'luchtvaartspecifiek'. Zoals de luchtvaart zich op heel veel terreinen een uitzonderingspositie heeft verworven dreigt dat nu ook in MKBA-land.</p>	<p>zorg voor de borging van de wetenschappelijke kwaliteit van de analyse.</p>	
14.	<p>En m.b.t. de werkgelegenheidscijfers hebben we ook met SEO enige ervaring opgedaan. SEO heeft zich in zijn rapport 'Effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector' (augustus 2020) gebaseerd op de cijfers van de Luchtvrachtmonitor en geconcludeerd 'dat er bij MAA tussen 2.855 en 3.078 banen in de luchtvracht verloren kunnen gaan'. De Alliantie heeft SEO daarop voorzien van de onderbouwde kritiek op de gehanteerde werkgelegenheidscijfers. In een digitale hoorzitting van de Commissie Financiën van de Eerste Kamer over de luchtvrachttaks heeft de medeopsteller van het SEO-rapport verklaard 'geen aanwijzingen te hebben dat er betere cijfers beschikbaar zijn dan die van de EUR'. Dr. W. Manshanden heeft in diezelfde hoorzitting aangegeven dat de cijfers te hoog zijn, zodanig dat het niet plausibel is. Op de vraag vanuit de Kamercommissie aan de SEO-vertegenwoordiger: 'Dus u handhaaft 3.000 arbeidsplaatsen?' was het antwoord vanwege SEO 'Ja'. SEO heeft nadien wel in een update van zijn rapport de cijfers aangepast conform de aanpassingen in de 'Luchtvrachtmonitor', maar deze informatie niet gedeeld met de Eerste Kamerleden die aan de hoorzitting hebben deelgenomen, en die hun standpunt over de luchtvrachttaks hebben bepaald op grond van onjuiste informatie. Het is dus niet onlogisch dat de Alliantie het MKBA-onderzoek kritisch tegemoet zal treden. Dat</p>	<p>Wij zijn ons bewust van de gevoeligheden en het maatschappelijke debat rondom de becijfering van werkgelegenheid. Als onafhankelijk en wetenschappelijk onderzoeksbureau zal het consortium hierin accuraat en integer te werk gaan, en open staan voor recente inzichten en analyses door diverse partijen. De verschillende onderzoeken hierover zijn bekend en zullen beoordeeld worden op de wetenschappelijke kwaliteit en conform de vereisten van de landelijke werkwijzer en inzichten hieromtrent. Het onderzoeksconsortium zal zelf geen nieuw onderzoek uitvoeren naar de werkgelegenheidscijfers, maar een keuze en selectie maken uit het voorhanden zijnde rapporten en analyses. De definitieve keuze en onderbouwing komt aan bod in het rapport.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

	neemt niet weg dat we er 'open' in stappen en onze kennis en ervaring zullen inzetten voor een geslaagd MKBA-project.		
--	---	--	--

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
Lid omwonenden CRO 3	Persoonlijke titel	15-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	Over de vlootsamenstelling moet worden opgemerkt dat voor de omwonenden het verdwijnen van toestellen in de 747-categorie een significante verlichting betekent. Het is wel volstrekt onduidelijk of die vlootvernieuwing moet komen van de markt of via een actief stimuleringsbeleid van MAA en Provincie. Ook het rapport van Geel liet dit volkomen in het ongewisse, terwijl het in de praktijk een groot verschil maakt. Het onderzoeksbureau To70 heeft middels een modelberekening een inschatting gemaakt van de vervangingspercentages van de verschillende vliegtuigtypes door marktwerking, waarbij de conclusie moet zijn dat we daar zeker bij kleine vrachtmaatschappijen weinig van te verwachten hebben als dit enkel aan de markt wordt overgelaten ( zie ook onder 8).	Dit komt tot uiting in de ontwikkelmogelijkheden van de luchthaven (en bijbehorende hinder) in de verschillende scenario's en alternatieven.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
2.	De MKBA moet een neutrale objectieve feitenbasis creëren. In de NvU wordt gesteld dat “een grote groep gebruikers baat heeft bij de luchthaven, terwijl een kleine groep omwonden er de overlast van ondervindt” Hiermee wordt kennelijk al een voorschot op de uitkomst genomen. Wij wijzen erop dat de Luchtvaartnota aangeeft dat “de regionale luchthaven er ook echt voor de regio moet zijn”. De MKBA moet hierin duidelijkheid geven en de uitkomst ervan mag geen onderwerp van een nieuwe discussie zijn. Ook moet duidelijk worden opgenomen dat het ECORYS-rapport wordt meegenomen inclusief alle kanttekeningen die daar inmiddels bij zijn geplaatst.	Het onderzoeksconsortium onderschrijft dat de MKBA een objectieve feitenbasis moet creëren. Tegelijkertijd zal in de MKBA geen uitspraak gedaan worden of de luchthaven er 'echt voor de regio is'. Dat is immers een conclusie die in de politiek-bestuurlijke afweging centraal zal staan op basis van de feitenbasis die in de MKBA ontwikkeld is en waarin de regionale effecten en maatschappelijke waarde inzichtelijk is gemaakt.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
3.	In de NvU wordt duidelijk gesteld dat de Luchthaven niet levensvatbaar is zonder provinciale bijdrage. In de MKBA moet deze bijdrage dus als maatschappelijke last worden meegenomen. Hetzelfde geldt voor de preventieve veiligheidsmaatregelen (onder meer een afdoende oplossing voor het dakpannen vraagstuk) in de	De MKBA wordt uitgevoerd volgens de nieuwe werkwijzer van luchtvaart MKBA's. Kosten die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, moeten meegenomen worden. De provinciale bijdrage is een last om de luchthaven op te houden. Ook wet- en regelgeving valt daaronder, maar	Geen vervolgactie.

	<p>directe omgeving van de luchthaven, die noodzakelijk zijn om omwonenden te behoeden voor schade, die niet voor hun rekening mag komen. Daartegenover moet duidelijk komen te staan wat de maatschappelijke baten zijn, zoals ook bij andere infrastructuur gebruikelijk is ( bijv. rond de ondertunneling van de A2 bij Maastricht. Ook het oprichten van een omgevingsfonds ( en de kosten van eventuele herstructurering in de omgeving van de luchthaven ( bijv. aankoop van zwaar belaste woningen) moet in de MKBA worden meegenomen.</p>	<p>politieke adviezen niet. Die moeten op hun eigen merites worden beoordeeld. Wettelijke kosten die gedekt zouden moeten worden uit het omgevingsfonds, behoren uiteraard wel tot de kosten die in de MKBA meegenomen worden. Die kosten zullen dan ook tot uitdrukking komen in de MKBA. In de MKBA zal overlast en hinder als kostenpost in beeld worden gebracht. Een omgevingsfonds heeft in de methodiek van een MKBA een neutraal netto-effect. Enerzijds worden de kosten voor het fonds meegeteld en tegelijkertijd nemen de overlast en hinder af waardoor de kosten die daarvoor gerekend worden zullen afnemen. Aankoop van huizen is geen onderdeel van de varianten en wordt daarom niet meegenomen.</p>	
4.	<p>De NvU geeft de notitie van Van Geel een centrale plaats. Dit document is door velen als waardevol bestempeld, maar er is geen brede consensus over de inhoud ervan. Ook is er geen financiële vertaling van de maatregelen uit het van Geel-rapport. In ieder geval wordt de onderbouwing van de keuze passagiers, vracht of een mix van beide gemist. Ook wordt geen aandacht besteed aan de Corona-effecten, zoals we nu wel zien bij de prognoses voor het wegverkeer. De NvU leunt nu zwaar op Corendon met zijn bestemmingen.</p>	<p>Er wordt aandacht besteed aan de corona-effecten, maar er worden geen specifiek bedrijfsmodellen voor luchtvaartmaatschappijen gehanteerd in de NvU. De financiële vertaling en kostenramingen voor de varianten van Van Geel worden beschikbaar gesteld in de loopt van het traject.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>
5.	<p>Er wordt gesproken over afnemende hinder door stillere vliegtuigen en de Lden als maat voor de hinder. Bij het opstellen van de Luchtvaartnota 2020-2050 is al onderkend dat deze maat verbetering behoeft. De relatie tussen metingen, piekbelasting en ervaren hinder is een van de noodzakelijke verbeteringen. Met deze onvolkomenheden moet bij het opstellen van de MKBA rekening worden gehouden. Tevens dient bij gebruik Lden of varianten hiervan de nieuwe ondergrens te worden gehanteerd zoals bepaald door WHO voor berekening ernstig gehinderden, nl. 45 i.p.v. 48 Lden. Heel opmerkelijk is dat in tabel 2.2 over de ontwikkeling van het</p>	<p>Er zijn geen methoden bekend om wetenschappelijk gevalideerd effecten onder de 50 dB(Lden) in euro's uit te drukken. Hinderverandering in de contour onder de 50 dB(Lden) kan dan ook alleen kwalitatief worden beschouwd.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

	aantal gehinderden alleen wordt gekeken naar de huidige openstellingsuren en niet naar de openstellingsuren van de beleidsalternatieven 2 en 3 (07.00-23.00 uur),terwijl men wel weer uitgaat van 2750 meter baanlengte. Ook moet worden aangegeven hoe de overlast van grondgebonden geluid wordt meegenomen M.b.t. het proefdraaien van vliegtuigmotoren is de uitgewerkte situatie volstrekt onvoldoende.		
6.	Op diverse plaatsen in de NvU wordt opgemerkt dat het creëren van “schaarste”(bijv.door milieumaatregelen) op MAA zal leiden tot het verplaatsen van vluchten naar andere luchthavens. Het gevolg van deze conclusie is dan ook, dat er van een stimuleringsbeleid op nieuwe vliegtuigtypes of een actief beleid gericht op het weren van oude toestellen weinig valt te verwachten, anders dan het vertrek van één of meerdere vrachtcarriers ( die geen afstand willen doen van hun oude lawaaiige vliegtuigen ) wat bij een kleine regionale luchthaven als MAA een grote impact heeft op het exploitatieresultaat.	Deze risico's worden in de analyse meegewogen zoals bijvoorbeeld in een gevoeligheidsanalyse waarbij er één maatschappij bij komt of verdwijnt.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
7.	Bij de diverse alternatieven worden verschillende baanlengtes genoemd. De vraag is waarom dit in beleidsalternatief 2 2500 meter is, terwijl in de alternatieven 1 en 3 sprake is van 2750 meter. Ook in het alternatief gericht op 50% hinderreductie komt een baanlengte van 2500 m voor.	We sluiten hierbij aan bij de uitgangspunten in de meegegeven te onderzoeken alternatieven. In de 0-variant (de huidige situatie) zal uitgegaan worden van de huidige baanlengte (i.c. 2.500m), Verder zal de baanlengte zoals die in het advies van de heer van Geel is onderzocht worden gevolgd. Voor de klein verkeersvariant is een baanlengte van 2.500m toereikend.	Geen vervolgactie.
8.	In de NvU staan een aantal maatregelen genoemd die deze 50% hinderreductie binnen de 48 dB Lden contour zouden moeten bewerkstelligen. De vraag is of dit correct is. Allereerst vallen Continuous Descent Approaches buiten die 48 dB Lden contour en hebben daar dus geen invloed op. Verder kun je niet sturen op een baangebruik van 60/40, behalve in windstille periodes. De reductie van het aantal bewegingen, waarbij expliciet wordt vermeld dat er dan van o.a. 2 vrachtcarriers uit wordt gegaan en er minder	Het mechanisme tussen geluidsproductie en ontwikkeling van de luchthaven richt zich vooral op vracht- en passagiersvluchten (groot handelsverkeer), de bijbehorende volumes en autonome ontwikkeling van de vlootsamenstelling. Andere aspecten (zoals andere openingstijden) zullen vooral kwalitatief beschouwd worden en maken onderdeel uit de van de risicoanalyse (kans dat veronderstelde aantallen onder de voorwaarden van het alternatief niet worden behaald).	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA

	<p>Transavia ( bedoeld wordt waarschijnlijk passagiersvluchten omdat Transavia niet op MAA vliegt) vluchten plaats vinden. Minder vrachtluchten en passagiersvluchten wordt niet concreet genoemd in het rapport van Geel die dit alternatief 2 heeft geïntroduceerd. Het staat weer wel in het onderliggende rapport van To70, maar dat spreekt zichzelf ook weer tegen door elders in een overzichtstabel het te hebben over de vermindering van het aantal bewegingen met klein verkeer (van 31.963 naar 6.352), terwijl dat 5 jaar geleden al is gerealiseerd door het failliet gaan van meerdere vliegscholen. Het rapport van Geel spreekt alleen over het verminderen van verkeersvolume.</p>		
9.	<p>In beleidsalternatief 4 wordt gesteld dat er in dit scenario geen verkeersleiding nodig is. Dat is onjuist. Het grote verkeer dat gebruik maakt van de faciliteiten die onderhoudsbedrijven SAMCO en MAAS aanbieden, vliegen hier alleen als zij middels instrumentvluchten onder bescherming van luchtverkeersleiding kunnen aankomen en vertrekken.</p>	<p>Dit zal door het onderzoeksconsortium nog nader uitgezocht worden en op zijn merites beoordeeld worden.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA</p>
10.	<p>Bij de MKBA ligt de focus ( terecht) op het groothandelsverkeer dat op MAA landt en vertrekt. Er mag echter niet uit het oog worden verloren, dat ook de overlast van klein vliegverkeer moet worden meegewogen worden in de kosten van de diverse opties. Het langdurige gebrom van dergelijke toestellen draagt bij aan de ervaren hinder en moet gekwantificeerd en meegewogen worden (wat overigens nogmaals aangeeft dat de Lden als maat verbetering/aanvulling behoeft). Scenarios waarin klein vliegverkeer grotendeels met elektrische vliegtuigen wordt uitgevoerd (dit is immers, i.t.t. elektrisch vliegen met groot handelsverkeer, onder voorwaarden wel een reële optie) moeten deel uitmaken van de MKBA.</p>	<p>Het aandeel van Klein vliegverkeer wordt integraal meegenomen in de berekening van het aantal ernstig gehinderden en op die manier conform de rekenmethode van de werkwijzer vertaald in de MKBA.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
Corendon	Corendon	15-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	<p>In het rapport van de heer van Geel wordt onder aanbeveling 8 (pagina 10) benoemd dat de openingstijden worden beperkt van 7 tot 23 uur voor alle verkeer of <b>bijvoorbeeld voor alleen vracht</b>. Dit houdt in dat er voor passagiers vluchten andere (langere) openingstijden gelden. Graag zien wij dat dit alternatief wordt toegevoegd aan de alternatieve welke nu beschreven staan. In 'De luchtvaartnota 2020 – 2050' (Verantwoord vliegen naar 2050) staat dan ook het volgende opgenomen:</p> <p><i>In de regionale verkenningen ten behoeve van de vaststelling van luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens van nationale betekenis zal worden verkend hoe bij de regionale luchthavens het aantal nachtvluchten kan worden verminderd. <b>Gezien de verschillen in de openingstijden vraagt dit om maatwerkafspraken per luchthaven.</b> Daarbij dient opgemerkt te worden dat <b>juist de randen van de nacht bedrijfseconomisch van belang zijn voor deze luchthavens.</b> Voor Eindhoven Airport zijn inmiddels afspraken gemaakt en vastgelegd in de medegebruiksvergunning. Voor Eindhoven Airport is besloten dat er geen geplande vluchten na 23:00 uur meer plaats mogen vinden. Rotterdam The Hague Airport blijft de uitwijkplek voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen maar de eisen daarvoor zullen strenger en vastgelegd worden in een nieuwe extensieregeling. Voor de lange termijn wil de Rijksoverheid naar zoveel mogelijk gestandaardiseerde gebruiksregelingen voor alle regionale luchthavens, passend bij het profiel van die luchthavens</i></p>	<p>Het onderscheid van een uur langer open zal alleen kwalitatief geduid worden; modelmatig is het effect van 1 uur kortere of langere openingstijd niet te modelleren.</p>	<p>geen vervolgactie</p>



2.	<p>Alternatief 4 gaat uit van alleen kleine luchtvaart en geen groot handelsverkeer. Dit alternatief is gekozen om een nadrukkelijke relatie te leggen met de reeds uitgevoerd MKBA door de Alliantie tegen uitbreiding MAA. Mijns inziens is dit niet de juiste aanpak. Een alternatief uitwerken om puur een relatie te leggen met een eerder uitgevoerde MKBA welke niet gebaseerd is op de luchtvaartnota is zonde van de energie, tijd en geld. De luchtvaartnota 2020 – 2050 (Verantwoord vliegen naar 2050) is hier ook duidelijk over. Maastricht Aachen Airport is een luchthaven van nationale betekenis en is in die hoedanigheid aangewezen om groot handelsverkeer af te handelen.</p>	<p>In de MKBA zullen verschillende alternatieven doorgerekend worden om daarmee ook een zo breed mogelijk palet van opties te kunnen schetsen in de wegging van de maatschappelijke waarde van de luchthaven. Deze beleidsvariant is daar ook onderdeel van.</p>	Geen vervolgactie
3.	<p>In de brief van 8 september met kenmerk DOC-00178698 van de heer S.H.M. Satijn wordt op pagina 4 ter loops benoemd dat het college aan de onderzoekers voorstellen om een alternatieve gebiedsontwikkeling van het luchthaventerrein mee te nemen en door te laten rekenen. Deze toevoeging als alternatief wordt verder niet beargumenteerd of onderbouwd en net als bovenstaand punt is dit niet in overeenstemming met de luchtvaartnota.</p>	<p>Het college van Gedeputeerde Staten hecht er aan om de discussie over de luchthaven in de volle breedte te kunnen voeren inclusief het alternatief van een andere bestemming van het luchthaventerrein. Om die reden is het voornemen voor het laten onderzoeken van de variant “Alternatieve gebiedsontwikkeling” in de mededeling van 8 september 2021 opgenomen. De Nota van Uitgangspunten zal hierop worden aangevuld. Het Kabinet is haar definitieve Luchtvaartnota uitgegaan van het voortbestaan van MAA.</p>	Wordt aangepast in uitgangspuntennotitie.
4.	<p>Om een gevoeligheidsanalyse uit te voeren is het van belang om ook de extensieregeling (verschillende varianten) te definiëren zodat het gedrag van een luchtvaartmaatschappij in beeld kan worden gebracht.</p>	<p>Dit houdt verband met de eerder opmerking over de sluitingstijden. In een gevoeligheidsanalyse zal bij de varianten met kortere openingstijden in beeld gebracht worden gebracht of dit een effect heeft op te behalen vervoersprognoses bij met name passagiers.</p>	Geen vervolgactie.
5.	<p>Er worden de komende jaren belangrijke beslissingen verwacht welke invloed hebben om de totale beschikbare capaciteit in Nederland. Verdient Schiphol de groei en kunnen zij doorgroeien naar 540.000 bewegingen? Gaat Lelystad Airport wel of niet open? Al deze besluiten hebben invloed in de uiteindelijke vraag naar de capaciteit van Maastricht Aachen Airport. Hoe worden</p>	<p>Deze vraagstukken hebben een mogelijk effect op de vraag naar luchtvaart vanaf MAA. In de MKBA wordt hier rekening mee gehouden in de scenario's en in de gevoeligheidsanalyses door effecten in te schatten als er een maatschappij bij komt of vertrekt. WLO-scenario's zijn niet volledig toereikend voor een</p>	Geen vervolgactie

	deze vraagstukken geborgd in de doorrekening? Zijn de WLO scenario's hiervoor toereikend?	regionale luchthaven als MAA, vandaar deze uitgebreidere analyses.	
6.	In de proces beschrijving wordt omschreven dat er met de 'challengegroep Van Geel' tussentijds wordt overlegd v.w.b. de uitgangspunten en de eerste resultaten. Graag zouden wij ook onderdeel hiervan willen uitmaken aangezien er in de huidige samenstelling van de challengegroep (zie rapport van Van Geel) geen vertegenwoordiger is van het groot handelsverkeer.	De stakeholders waarmee de nota van uitgangspunten en straks ook de concept MKBA afgestemd wordt, wordt door het onderzoeksconsortium breed opgevat. Alle partijen die zich hiervoor aanmelden zullen in de gelegenheid worden gesteld hun inbreng te kunnen geven. U zult daarom ook betrokken worden in het proces.	Geen vervolgactie.
7.	Note: Wat ons betreft is de luchtvaartnota kaderstellend voor deze MKBA. In de inleiding van de luchtvaartnota staat dan ook het volgende beschreven:  <i>De Luchtvaartnota 2020-2050 zet een nieuwe koers uit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Deze koers geeft houvast voor alle partijen die betrokken zijn bij de luchtvaart. Het biedt een agenda met heldere doelen en een concrete aanpak voor de komende jaren. Op die manier doet Nederland waar het goed in is: koploper zijn waar een wereldwijde verandering in de luchtvaart op komst is.</i>	De alternatieven die onderzocht worden door de provincie als opdrachtgever vastgesteld. De luchtvaartnota geeft geen dusdanige concrete invulling aan de ontwikkeling van de diverse luchthavens in Nederland dat de nu te onderzoeken alternatieven op voorhand onmogelijk zijn. Daarmee zijn het relevante alternatieven om mee te nemen in de MKBA.	Geen vervolgactie.

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
College B&W Beek	College B&W gemeente Beek	15-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	In de (ontwerp) Nota van Uitgangspunten MKBA MAA worden de diverse beleidsalternatieven afgezet tegen het 0-alternatief. Hierbij zijn vier beleidsalternatieven geformuleerd in de range van een geoptimaliseerd gebruik van de vergunde situatie tot een klein luchtverkeer variant. Het alternatief van sluiting van de luchthaven (zijnde een feitelijke herontwikkeling van het luchthaventerrein) is hierin niet meegenomen. Wij constateren dat dit niet in overeenstemming is met de mededeling van gedeputeerde Satijn d.d. 8 september jl., waarin wordt aangegeven dat alle opties op tafel liggen voor bestuurlijke besluitvorming hieromtrent. Zoals reeds in dit schrijven aangegeven, zijn wij voorstander van een toekomstbestendige en duurzame doorontwikkeling van MAA, waarbij sluiting van deze luchthaven (herontwikkeling luchthaventerrein) niet aan de orde is. Mocht dit alternatief evenwel alsnog worden toegevoegd aan de MKBA MAA dan behouden wij ons het recht voor om hierop in een later stadium alsnog op te reageren.	Dit alternatief wordt alsnog meegenomen als vijfde beleidsalternatief in de definitieve uitgangspuntennota.	Wordt aangepast in uitgangspuntennotitie.
2.	<b>Alternatief Kleinschalig luchtverkeer.</b> Ten aanzien van de alternatieven, maar in het bijzonder ten aanzien van alternatief 3 'kleinschalig luchtverkeer', zien wij in ieder geval graag dat de volgende aspecten worden meegenomen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het effect van de beleidsmaatregel op het vestigingsklimaat Aviation Valley en (door)ontwikkeling van dit gebied in brede zin (o.a. de feitelijke waarde van het vastgoed .r.t. leegstand of krapte, aantrekkingskracht bedrijvigheid, imago e.d.)</li> <li>- De financiële effecten van de beleidsmaatregel voor de gemeente Beek (vestigingsklimaat-effecten e.d.) en t.a.v. werkgelegenheid voor de regio Zuid-Limburg. Hierbij geven</li> </ul>	In het zuivere proces van een MKBA worden investeringen uit het verleden als gemaakte kosten ('sunk cost') beschouwd. In de doorrekening van de MKBA worden namelijk alleen <i>toekomstige</i> verschillen in financiële en maatschappelijke kosten en baten beschouwd die volgen uit een beleidswijziging. Werkgelegenheidseffecten zullen in dit alternatief net zoals voor de andere alternatieven worden beschouwd.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA

	<p>wij u mee dat de gemeente Beek samen met de gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen in het recente verleden 6 miljoen hebben geïnvesteerd in de luchthaven en hierover ook afspraken zijn gemaakt ten aanzien van de uit te voeren activiteiten op het luchthaven terrein.</p> <p>Het effect van deze beleidsmaatregel op het woon-/leefklimaat in de omringende kernen alsmede op toeristisch-recreatief Zuid-Limburg in relatie tot o.a. het luchtruim dat vrijkomt voor andere luchthavens in de regio.</p>		
3.	<p><b>Investerings Nul alternatief.</b> Tevens wordt gesteld dat bij het nul-alternatief niet wordt uitgegaan van nieuwe investeringen behoudens de baanrenovatie, het achterstallig onderhoud en de aanleg van de parkeerplaats (p7) ter vervanging van P5. In het kader van deze investeringen willen wij u erop attenderen dat de kosten voor de te nemen maatregelen in het kader van de landzijdige veiligheid en de integrale veiligheidsmaatregelen voortvloeiende uit het project Verkeersstudie A2-zone ook hierbij betrokken moeten worden. Wij zien dit vooralsnog niet terugkomen in de mededeling die u op 8 september jl. heeft gedaan richting Provinciale Staten.</p>	<p>De vanwege veiligheid noodzakelijk te treffen maatregelen zullen worden meegenomen in de uitwerking van de MKBA.</p>	<p>Zal in de verdere uitwerking van de uitgangspuntennotitie en/of MKBA een vervolg krijgen.</p>
4.	<p><b>Veiligheid.</b> Tenslotte vragen wij uw aandacht voor de tekst over veiligheid (paragraaf 3.5.3). Hierin wordt aangegeven dat de effecten op externe veiligheid kwalitatief worden beschreven in deze MKBA, aangezien de effecten op externe veiligheid doorgaans zeer klein zijn vanwege de ongevallenkans en het feit dat in Nederland weinig mensen in de directe nabijheid van een luchthaven wonen. Graag zouden vernemen - mede gezien de toename van het aantal gevallen van vortex schade - hoe u dit item binnen de MKBA exact gaat vormgeven.</p>	<p>Vortexschade of kosten om deze schade te voorkomen (zoals bijvoorbeeld het vastleggen van dakpannen) worden in kwantitatieve zin meegenomen. Dat zal vermeld worden in de uitgangspuntennotitie. Overige veiligheidsrisico's zullen kwalitatief beschreven worden.</p>	<p>Wordt aangepast in uitgangspuntennotitie.</p>

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
MAA BV en MAABI BV	MAA BV en MAABI BV	15-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	Kunt u duidelijk maken waar (welke aannames) trendmatige analyses op basis van historische ontwikkelingen worden toegepast?	We sluiten conform de werkwijzer aan bij de uitgangspunten die gelden in WLO en AEOLUS voor ontwikkeling van aantal passagiers, vracht, duurzaamheid (CO2 + CO2-prijzen), geluidsproductie (vlootsamenstelling). Voor MAA heeft Ecorys recent marktontwikkelingsscenario's opgesteld die gebruikt wordt als één van de specifiek voor MAA ontwikkelde vraagscenario's naar luchtvaart.	Geen vervolgactie.
2.	Kunt u aangeven hoe in de methode wordt omgegaan met compleet nieuwe technologie en businessmodellen?	Bij alle beleidsvarianten zullen de trendmatige ontwikkelingen in luchtvaarttechnologie uit de WLO-scenario's gevolgd voor de ontwikkeling van de luchtvaart en bijbehorende activiteiten. Bekeken zal worden of in het kader van deze MKBA bij de variant klein vliegverkeer de effecten van technologische vernieuwingen en de daarop veranderende businessmodellen zijn te kwantificeren.	Bij de variant klein vliegverkeer zal nagegaan worden of technologische ontwikkelen te kwantificeren zijn.
3.	<b>Algemene opmerkingen</b> De navolgende opmerkingen betreffen de algemene opzet van de MKBA en de balans van de aandachtspunten in de uitwerking. <b>1A) beleidsalternatieven:</b> de beleidsalternatieven onderscheiden zich weliswaar in aantal passagiers, hoeveelheid vracht en hoeveelheid vluchten maar geen allemaal uit van dezelfde routes en vlootmix (binnen een segment). In de afgelopen jaren werd echter duidelijk dat met nieuwe technologie nieuwe netwerken ontstaan met ook een ander businessmodel en veel belangrijkere rol voor de regionale luchthavens. Deze visie is in april dit jaar helder uiteengezet door de Amerikaanse luchtvaart onderzoekorganisatie NASA in haar white paper 'Regional Air	Bij de thans genoemde beleidsvariant voor gebruik van klein verkeer zal door het onderzoeksconsortium bekeken worden of en hoe de ontwikkeling van kleinere, zuinigere en stillere vliegtuigen en de daarop te baseren nieuwe businessmodellen te kwantificeren zijn- waarbij in beeld gebracht zal worden welke aanvullende investeringen deze optie zal vragen en wat dit betekent voor de geluidsruimte en fysieke ruimte op de luchthaven. Dit betekent een aanpassing in de scope van deze variant.	De scope van de variant klein vliegverkeer zal worden aangepast om de vernieuwingen in de luchtvaarttechnologie goed mee te kunnen nemen. De voorgestelde ontwikkeling zal

	<p>Mobility: Leveraging Our National Investment to Energize the America Tracel Experience'.</p> <p>Vraag aan opstellers:</p> <p>1. Kan een 5 beleidsalternatief worden toegevoegd met daarin nieuwe verbindingen voor passagiers en vracht met hybride en emissievrije vliegtuigen?</p>		<p>beschouwd worden bij de definitie van de klein-verkeer variant.</p>
4.	<p><b>MKBA Als stand-alone case:</b> de MKBA-methodiek veronderstelt dat er op andere luchthavens geen wijzingen optreden qua mate van accommodatie van de marktvraag. Echter, het verleden heeft al laten zien dat grote capaciteit schaarste op Schiphol direct leidt tot een toename van de vraag voor slots voor grote vrachtvliegtuigen en deels de vluchten van Corendon op MAA. Daarnaast wordt er in het landelijk beleid juist ook een nadrukkelijke rol aan regionale luchthavens toegedicht. MAA stelt zich op het punt dat de aanname dat andere regio's (in binnen- en buitenland) de vraag voor luchtvervoer voor reizigers en vracht opvangen moeilijk te rechtvaardigen is in de huidige context waar elke luchthaven met minder dan de marktvraag wil groeien. Omgekeerd zou het een terechte vraag zijn op de Limburgse regio wel voldoende haar verantwoordelijkheid neemt om de vraag naar luchtvervoer van/naar Nederland te helpen accommoderen.</p> <p>Vragen aan opstellers:</p> <p>1. Kunnen opstellers aangeven in hoeverre besluittrajecten rondom andere luchthavens mogelijk tot meer of minder vraag naar capaciteit op Maastricht Aachen Airport zouden kunnen leiden? Zie ook de MKBA van CE Delft m.b.t. beleidsalternatieven voor Schiphol van juni 2021 waarin uit wordt gegaan van een capaciteit van 16.000 bewegingen op MAA en in bijna alle beleidsalternatieven uit wordt gegaan dat regionale luchthavens én buitenlandse luchthavens een deel van de niet geaccommodeerde vraag door Schiphol wordt opgevangen.</p>	<p>In de MKBA worden de opties voor MAA beschouwd. De vraag die op MAA ontstaat is afhankelijk van nationale en internationaal beleid (internationaal klimaatbeleid, plafonds Schiphol, etc.) die losstaat van de keuze van MAA. Door te werken met verschillende scenario's ontstaat inzicht in de gevolgen van verschillende vraagontwikkelingen en de bijbehorende welvaartseffecten (positief en negatief) van de luchthavens. Een hoge vraagontwikkeling past dan bijvoorbeeld goed bij een scenario waarin de capaciteit van andere luchthavens in de regio knelt én hoge economische groei, een lage vraagontwikkeling waarbij de niet geldt (als gevolg van een ruime capaciteit elders, of lagere vraag door lagere economische groei en/of een streng klimaatbeleid. Voor de andere luchthavens in NL en het buitenland zijn de aannames zoveel mogelijk 'beleidsneutraal', en zullen we hiervoor vasthouden aan de meest recente documentatie op dit gebied (WLO, Luchtvaartnota).</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>

	<p>2. Kunnen opstellers expliciet maken welke aannames zij doen met betrekking tot de capaciteitsontwikkeling van de grote Nederlandse luchthavens?</p> <p>Kunnen opstellers aangeven in welke mate de beleidsalternatieven aansluiten bij het Nederlandse luchtvaartbeleid dat gericht is op een luchthavensysteem waarbij elke luchthaven haar rol pakt in het accommoderen van de marktvraag?</p>		
5.	<p><b>Rol Luchtvracht:</b> luchtvracht is van groot belang voor de levensvatbaarheid van de luchthaven (in 2019 63,5% van de omzet, in 2020 eer dan 90%). Daarnaast heeft MAA een cruciale rol als overloopluchthaven voor Schiphol voor vrachtluchten van/naar Nederland. Het breder maatschappelijke belang van dit segment en de rol van MAA daarin heeft zich in de periode van 2019-2020 duidelijke bewezen. De nota uitgangspunten gaat echter vrijwel uitsluitend over de effecten van (een verandering in) passagiersstromen. Er wordt voldoende onderkend welke bijdrage van andere segmenten leveren aan de levensvatbaarheid van de luchthaven.</p> <p>Vragen aan opstellers:</p> <p>1. In welke mate komt die bredere relevantie van vrachtluchten tot zijn recht in methodiek en, indien onvoldoende, hoe kan voorkomen worden dat de relevantie van vracht te veel wordt platgeslagen in de vorm van extra reistijd?</p> <p>Zijn de opstellers bewust van de impact van de luchthaven (en daarmee de haalbaarheid van bepaalde beleidsalternatieven)?</p>	<p>Vracht en passage worden gelijkwaardig meegenomen in de MKBA. De rekenprincipes voor passage gelden ook voor vracht. Voor de levensvatbaarheid van de luchthaven wordt gekeken naar de impact op de businesscase van verschillende samenstellingen van segmenten. De bredere relevantie voor vracht is lastig om in reistijdverliezen/kosten uit te drukken, en wordt om die reden ook kwalitatief beschouwd.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>
6.	<p><b>Opmerkingen met betrekking tot aannames</b></p> <p>De volgende opmerkingen betreffen specifieke aannames die worden gedaan ten behoeve van het doorrekenen van de alternatieven.</p> <p><b>Groeiscenario's.</b> Alhoewel MAA beseft dat het toepassen van een standaard marktvraagscenario wenselijk is, is het zeer de</p>	<p>De basis is conform de werkwijzer voor luchtvaart MKBA's aan te sluiten bij de WLO-scenario's. Bij de thans genoemde beleidsvariant voor gebruik van klein verkeer zal door het onderzoeksconsortium bekeken worden of en hoe de ontwikkeling van kleinere, zuinigere en stillere vliegtuigen en de daarop te baseren</p>	<p>De scope van de beleidsvariant klein vliegverkeer zal hierop worden aangepast.</p>

	<p>vraag of het te rechtvaardigen dat het belang van een gestandaardiseerde markt vraag zwaarder weegt dan het recht doen aan de zeer waarschijnlijke ontwikkeling op basis van de meeste recente inzichten met betrekking tot de technologie. De WLO-laag (1,7% grote in passagiers), en WLO-hoog (3%) scenario's betreffen alleen de bestaande verkeerssegmenten. De aanname die daarbij wordt gemaakt is dat de marktgroei voor MAA gelijkmatig met de rest van Nederland meeloopt. Met de nieuwe technologie die dunnere routes voor passagiers en vracht rendabel maakt zal zowel de totale markt vraag groeien (vooral door de substitutie van wegverkeer) maar zal er ook een verschuiving van grote luchthavens naar kleinere luchthavens plaatsvinden. De algemene verwachting die breed door industrie-experts wordt gedeeld is dat regionale luchthavens een veel belangrijkere rol in korte en middellange afstandsverbindingen gaan spelen. Alhoewel deze markt vraag dynamiek volgens MAA en MAAB&amp;I in alle beleidsalternatieven optreedt, zal de uitdaging om dat uit te werken voor alle beleidsalternatieven te groot zijn.</p> <p>Vraag aan opstellers: Is het mogelijk om een afzonderlijke marktdynamiek waarin de vervoersstromen behorende bij de nieuwe technologie ook worden meegenomen tot te passen bij de doorrekening van voorgestelde 5e beleidsalternatief?</p>	<p>nieuwe businessmodellen te kwantificeren zijn- waarbij in beeld gebracht zal worden welke aanvullende investeringen deze optie zal vragen en wat dit betekent voor de geluidsruimte en fysieke ruimte op de luchthaven. Dit betekent een aanpassing in de scope van deze variant.</p>	
7.	<p><b>Aannames netwerk, vlootmix en passagiersmix (2b).</b> Op basis van de eerdere besproken methodiek van de MKBA wordt in alle beleidsalternatieven uitgegaan van een bestaand netwerk met de huidige passagiers-/vrachtmix en een incrementeel veranderende vlootmix. Zo wordt de aanname gedaan dat over de gehele MKBA-zichtperiode het profiel van de reizigers 100% niet-zakelijk en 78% Nederlands. Echter, ook de opstellers zullen bekend zijn et de aanstaande introductie van, in eerste instantie, kleine batterij-/waterstof-/elektrische vliegtuigen met een bereik van 400-800 km vanaf 2025. Hiermee komen zakelijke bestemmingen inclusief een</p>	<p>Bij de thans genoemde beleidsvariant voor gebruik van klein verkeer zal door het onderzoeksconsortium bekeken worden of en hoe de ontwikkeling van kleinere, zuinigere en stillere vliegtuigen en de daarop te baseren nieuwe businessmodellen te kwantificeren zijn- waarbij in beeld gebracht zal worden welke aanvullende investeringen deze optie zal vragen en wat dit betekent voor de geluidsruimte en fysieke ruimte op de luchthaven. Dit betekent een aanpassing in de scope</p>	<p>Wordt aangepast in uitgangspuntennotitie.</p>



	<p>route naar een hub binnen bereik. Dit heeft vervolgens invloed op de passagiersmix: zakelijke reizigers en andere verhouding van passagiers uit Nederland steden als Hamburg rechtstreeks naar Maastricht kunnen en willen vliegen. Gezien reistijdswinst van zakelijke reizigers in de methode zwaar meeweegt in de totale uitkomst, is het buiten beschouwing laten van deze zeer waarschijnlijke nieuwe routes zeker over een periode van 100 jaar voor MAA geen optie. De introductie van een emissievrije vliegtuigen met een significant lager geluidsniveau heeft daarnaast ook een grote impact op het maximaal aantal passagiers binnen een geluidsruimte.</p> <p>Vragen aan opstellers.</p> <p>1. Is het mogelijk om in het verlengde van eerdere voorgestelde 5e beleidsalternatief ook een aparte rekenexcercitie te doen met een hypothetisch maar niet onrealistisch zakelijk netwerk? En/of is het mogelijk dat de gevoeligheid van bijvoorbeeld de introductie van een emissievrije hub-verbinding wordt doorgerekend waarbij ook de passagiersmix (zowel zakelijk als niet-zakelijk, maar ook NL vs. buitenland) wordt aangepast?</p> <p>Kunnen opstellers de gevoeligheid van een andere vlootmix met ook een deel emissievrije vliegtuigen op cijfers zoals CO2, NOx, ultrafijnstof en geluid laten zien.</p>	<p>van deze variant. Een andere vlootmix zou daarbij kunnen horen. Maar zolang daar geen luchtvaartspecifieke maatregelen voor genomen worden, wordt gewerkt met de WLO-scenario's. In het 2-gradenscenario zou mogelijk versneld een andere vlootmix kunnen ontstaan. Dit is onderdeel van de gevoeligheidsanalyse.</p>	
8.	<p><b>Baanlengte.</b> In beleidsalternatieven 2 en 4 wordt uitgegaan van een maximale baanlengte gebruikt van 2.500 meter vs. 2.750 meter in andere alternatieven. Alhoewel een baanlengte van 2.500 meter in principe voor widebody vliegtuigen zoals B&amp;&amp;&amp; Freighter voor niet-volgeladen vliegtuigen en/of kortere afstanden (minder gewicht brandstof) voldoende is, maakt deze beperkte lengte het niet mogelijk om ook belangrijke vluchten vanuit China en Zuid-Amerika te accommoderen. De methodiek lijkt deze wisselwerking tussen baanlengte en marktpotentie niet mee te nemen.</p>	<p>Dit is mogelijk in een gevoeligheidsanalyse. Het komt bijvoorbeeld overeen met het versneld aantrekken van een extra carrier, of juist het verliezen van een carrier.</p>	<p>Deze gevoeligheidsanalyse wordt meegenomen in de MKBA.</p>

	<p>Vragen aan opstellers.</p> <p>Is het mogelijk om een koppeling te maken van geaccommodeerd vrachtverkeer met de aanname m.b.t. baanlengte? D.w.z. bij 2.5000 meter gebruik minder vrachtluchten dan bij 2750 meter gebruikt?</p>		
9.	<p><b>Niet-geaccommodeerde reizigers.</b> Zoals ook opstellers aangeven is er veel onzekerheid over de capaciteitsontwikkeling op andere luchthavens. Toch wordt aangenomen dat de reizigers die niet geaccommodeerd kunnen worden op MAA, op andere luchthavens zeer twijfelachtig. Het is eerder de verwachting dat daar grote aantal reizigers niet geaccommodeerd kunnen worden en onder andere naar MAA zouden moeten uitwijken. Met betrekking tot de luchthavens in Duitsland en België stellen opstellers dat daar nog capaciteit voor het opvangen van reizigers van MAA beschikbaar is. Het is echter allerm minst zeker dat dat ook in de toekomst zo zal blijven gezien ook de aanstaande verkiezingen in Duitsland waarin klimaatmaatregelen centraal staan. Het lijkt ons ook niet wenselijk, zoals eerder aangegeven, dat Nederlandse luchthavens/regio's passagiersstromen op buitenlandse luchthavens afwentelen om zodoende haar eigen milieudoelstellingen te behalen.</p> <p>Vragen aan opstellers: Kunnen opstellers de aanname zodanig aanpassen dat niet-geaccommodeerde reiziger op MAA a.g.v. een minder snelle stijging van capaciteit dan de stijging van de marktvraag hun reis niet met het vliegtuig zullen maken en dus of met de auto of trein reizen of helemaal niet reizen?</p>	<p>Er wordt een zo goed mogelijke inschatting van het reizigersgedrag van de niet geaccommodeerde reizigers gemaakt: deels wijken zij uit naar een andere luchthaven, deels reizen met een andere modaliteit (naar een andere bestemming) en deels zullen ze niet meer reizen.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA</p>
10.	<p><b>Reis tijdwinst nieuwe routes.</b> De voorgestelde methodiek gaat alleen in op de effecten van reistijdverlies (voor passagiers en vracht) bij het wegvallen van routes vanaf MAA. In lijn met punt 2b. is het wenselijk om juist ook omgekeerd de reistijdswinst die door een nieuwe route vanaf MAA mogelijk wordt te rekenen.</p>	<p>Bij de thans genoemde beleidsvariant voor gebruik van klein verkeer zal door het onderzoeksconsortium bekeken worden of en hoe de ontwikkeling van kleinere, zuinigere en stillere vliegtuigen en de daarop te baseren nieuwe businessmodellen te kwantificeren zijn- waarbij</p>	<p>Bij de variant klein vliegverkeer zal nagegaan worden of technologische</p>

	<p>Vraag aan opstellers:</p> <p>Is het mogelijk om de gevolgen op de uitkomsten m.b.t. gegeneraliseerde reiskosten van nieuwe verbindingen naar een hub (Schiphol of Frankfurt); een grote stad (bijv. Parijs) en een Nederlandse Luchthaven (bijv. Groningen) middels een elektrisch vliegtuigen door te rekenen?</p>	<p>in beeld gebracht zal worden welke aanvullende investeringen deze optie zal vragen en wat dit betekent voor de geluidsruimte en fysieke ruimte op de luchthaven. Dit betekent een aanpassing in de scope van deze variant.</p>	<p>ontwikkelen te kwantificeren zijn.</p>
11.	<p>Mobiliteitsknooppunten heen een aantrekkende kracht op bedrijven en mensen voor ontmoetingen (bijv. vergaderen) zoals ook rondom intercitystations duidelijk te zien is. Opstellers stellen terecht dat er bij het huidige netwerk van niet-zakelijke NL-reizigers geen sprake is van een knooppuntfunctie en dat agglomeratie-effecten niet aan de orde zijn. Echter, met de eerdere genoemde verandering in netwerken, type passagier, type vrachtstroom verwacht MAA dat die knooppuntfunctie wel degelijk gaat optreden. Daarnaast geldt dat met de nieuwe technologieën ook nieuwe bedrijvigheid die zich richt op energieopwekking/opslag, onderhoud of zelfs assemblage van emissievrije vliegtuigen en kennisinstellingen een voortrekkersrol op zich te nemen met het opzetten van een ecosysteem voor nieuwe mobiliteits/luchtvaarttechnologie. Het is de ambitie van de Provincie om de kernsectoren om te vormen naar een duurzame klimaat neutrale economie. Het streven is onder meer gericht op elektrificatie van de luchtvaartsector (inclusief batterijen) en waterstof toepassingen Dat houdt ook in dat allianties gesmeed worden met bedrijven zoals Chemelot en Nedcar, investeerders en kennisleveranciers zoals de RWTH, de Fachhochschule Aachen (next Gen Electric Flying op Aachen Merzbrück), Forschungszentrum Jülich, Batterieforschungszentrum Münster Electrocheical Energy Technology (MEET) en Fraunhofer Instituten in Aken.</p> <p>Vraag aan sopstellers:</p>	<p>In de MKBA wordt in beginsel gekeken naar de daadwerkelijke beleidswijziging voor de luchthaven. Bij de thans genoemde beleidsvariant voor gebruik van klein verkeer zal door het onderzoeksconsortium bekeken worden of en hoe de ontwikkeling van kleinere, zuinigere en stillere vliegtuigen en de daarop te baseren nieuwe businessmodellen te kwantificeren zijn- waarbij in beeld gebracht zal worden welke aanvullende investeringen deze optie zal vragen en wat dit betekent voor de geluidsruimte en fysieke ruimte op de luchthaven. Dit betekent een aanpassing in de scope van deze variant.</p>	<p>Bij de variant klein vliegverkeer zal nagegaan worden of technologische ontwikkelen te kwantificeren zijn.</p>

	Kunnen opstellers illustreren wat de mogelijke baten zouden kunnen zijn als er met dit ander netwerk wel een agglomeratie-effect gaat ontslaan?		
12.	<p><b>CO2 Effecten.</b> Terecht merken opstellers op dat de CO2-emissies zoals berekend op basis van de operationele uitstoot moeten worden gecorrigeerd voor ETS-aangekochte uitstootrechten. Het lijkt er echter op dat er niet gecorrigeerd wordt voor het gebruik van Sustainable Aviation Fuel (bio-kerosine, synthetische brandstof). Daar zijn wel duidelijke doelstellingen voor beschikbaar die in de modellering kunnen worden toegepast (14% in 2030; 85% in 2050). Daarnaast compenseren sommige luchtvaartmaatschappijen vrijwillig een deel van hun uitstoot (bijvoorbeeld EasyJet) en compenseren ook steeds meer reizigers (met name zakelijke reizigers) vrijwillig de CO2 uitstoot van hun vliegreis. Ook reisorganisaties namen het initiatief om reizen te compenseren. Zo heeft Sunweb in 2020 aangekondigd de CO2 uitstoot van al haar pakketreizen te compenseren. Aangezien de kosten van CO2 uitstoot doorgaans veruit het zwaars wegen in de MKBA uitkomsten stellen wij dat het van groot belang is om deze effecten zorgvuldig mee te nemen.</p> <p>Vragen aan opstellers:</p> <p>1. Welke aannames doen opstellers met betrekking tot bijmenging met Sustainable Aviation Fuel (synthetische kerosine) dan wel vliegen op (vloeibaar) waterstof?</p> <p>In welke mate wordt vrijwillige CO2 compensatie door luchtvaartmaatschappijen passagiers en reisorganisaties in de berekening meegenomen? Indien niet, hebben opstellers een idee welk deel dat is en wat de gevoeligheid is als, 25%, 50% of 75% van te uitstoot door gebruikers zelf wordt gecompenseerd?</p>	<p>Conform de werkwijzer voor luchtvaart MKBA's wordt gewerkt met efficiënte CO2 prijzen die passen bij een bepaald WLO-scenario (waarin op mondiaal niveau een CO2-reductie in is verondersteld). Op basis van dat mondiale beleid is ook een gemiddelde CO2-reductie per jaar verondersteld en specifiek voor de luchtvaart een reductie die ook past bij deze scenario's. Er zijn juist geen specifieke technieken uitgewerkt, maar alleen generieke efficiencyverbeteringen in deze scenario's.</p> <p>Wie uiteindelijk betaalt voor de uitstoot - de reiziger via vrijwillige compensatie, de luchtvaartmaatschappij via verplichte aankoop CO2-rechten of kosten om uitstoot te reduceren (sustainable fuel of waterstof), of de maatschappij doordat andere sectoren harder hun best moeten doen om CO2-uitstoot te reduceren omdat dat in de luchtvaart niet wordt gedaan maar de mondiale CO2-reductie wel moet worden gehaald - maakt voor de omvang van het in euro's gewaardeerde effect uiteindelijk niet uit. Dit sluit aan bij de wijze hoe ook MKBA's van milieumaatregelen worden opgesteld.</p>	Geen vervolgactie.

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
Visit Zuid-Limburg	Visit Zuid-Limburg, Hiswa Recron, Horeca Nederland	15-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	U stelt op pagina 2 bij de uitleg over een MKBA dat deze methodiek tot doel heeft om te komen tot “een integrale afweging waarbij alle relevante positieve en negatieve maatschappelijke effecten meegenomen worden en afgezet tegen de financiële consequenties van de beleidsmaatregel.” De provincie heeft u daarbij verzocht om 4 alternatieven uit te werken. Het cluster aan alternatieven 1, 2 en 3 zijn ons inziens echter al beleidsbesluiten. Wij zijn daarbij van mening dat er noch een politiek, noch een maatschappelijk debat is gevoerd over de toekomst van MAA in relatie tot de toekomst van Limburg. Er is dus al een keuze gemaakt voor richtingen die men wil onderzoeken. Die keuze is gebaseerd op een rapport van Pieter van Geel dat omstreden is en géén draagvlak heeft bij toeristische partners en inwoners(groepering)	De MKBA wordt opgesteld zonder beleidsmatige keuzes te maken. De MKBA is bedoeld om besluitvorming te ondersteunen. Daartoe worden alle opties in beeld gebracht zoals ook de variant van een alternatieve gebiedsontwikkeling op het luchthaventerrein.	Geen vervolgactie.
2.	Tijdens het proces met de heer Pieter van Geel mochten wij diverse studies consulteren. Wij konden daaruit één belangrijke observatie distilleren: MAA is een regulier ‘commercieel’ bedrijf zónder een relatie met zijn vestigingsplaats (footloose), een bedrijf dus dat zoveel mogelijk omzet probeert te ‘draaien’ met een zo efficiënt mogelijk ‘management’ van de klachten.	In het advies dat de heer van Geel heeft gegeven wordt nadrukkelijk geadviseerd om de politiek-bestuurlijke besluitvorming over MAA vanuit het oogpunt van publiek aandeelhouderschap in te steken, waarbij economisch en bedrijfsbelangen in balans gebracht moeten worden met de belangen van een goede leefomgeving. De MKBA is een instrument om de balans in maatschappelijke waarde uitgedrukt in kosten en baten te monitiseren en nader te duiden.	Geen vervolgactie.
3.	MAA heeft een niet te begroten toekomst Op pagina 14 staat: “Bij een kleine luchthaven als MAA valt of staat alles met het binnenhalen of verliezen van een account. Dit is ook een belangrijke verklaring waardoor een kleine luchthaven als MAA makkelijk buiten de bandbreedte van WLO-scenario’s kan vallen...” Desalniettemin gaat	Met de bandbreedte van effecten die in beeld gebracht worden, inclusief gevoeligheidsanalyses, zal het spectrum van realistische ontwikkelingen van de luchthaven in beeld komen voor de toekomstige ontwikkeling.	Geen vervolgactie.

	<p>u wel uit van een gestage groei van de marktvraag vracht van MAA tot 2060. U stelt: “Voor een rekenmodel met langetermijneffecten is de veronderstelling dat het grillige verloop zich uitmiddelt.” U toont vervolgens een schema met stijgende lijnen, over een periode van 38 jaar (!). Met deze veronderstelling weerspreekt u allereerst uw eigen constatering dat MAA niet kan begroten op een toekomst, daar deze gezien de aard van het bedrijf al decennia volatiel is. Daarnaast is een groeiverwachting over 38 jaar ongeloofwaardig in een wereld die qua luchtvaart op drift is. De bedrijfstak zit in het oog van de klimaattornado en zal de komende jaren ingrijpend moeten herstructureren. Stikstof, geen belastingdruk, anticiperend handhaven, geluidsnormen, wijzigende koers in de EU t.o.v. globalisering, Covid-19... De uitzonderingspositie van de luchtvaart op al deze punten lijkt op juridische gronden niet (langer) houdbaar en wordt ook steeds minder maatschappelijk geaccepteerd. Uw groeimodel verdient dus aanpassing naar beneden.</p>		
4.	<p>Nergens in uw stuk lazen wij een visie op de rol die MAA zich toedicht in het economische of maatschappelijke domein van (Zuid-)Limburg. Dit is opmerkelijk daar u wel -terecht- meldt dat MAA niet zonder subsidies van de eigenaar Provincie Limburg kan bestaan.</p>	<p>In de MKBA en de nota van uitgangspunten zal daar geen uitspraak over gedaan worden. Bij de afweging die in 2015 door Provinciale Staten is gemaakt, is nader ingegaan op de betekenis van MAA als vestigingsplaatsfactor, en is vanuit het (regionale) werkgelegenheidsbelang en het belang van een goede bereikbaar voor de regio het besluit genomen de luchthaven over te nemen.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>
5.	<p>In uw stuk lazen we wel dat MAA “een luchthaven van nationale betekenis is”. De tekst suggereert dat MAA dus belangrijk zou zijn voor Nederland. Dat is geenszins het geval. Navraag bij het Ministerie leert dat de term luchthaven van nationale betekenis helemaal geen waardeoordeel is over MAA in de nationale context. Deze term staat in relatie tot vergunningverlening. Door de aard van het vliegverkeer dat op MAA plaatsvindt, is er een vergunning nodig van de nationale overheid. In de luchtvaartnota krijgt MAA in ieder</p>	<p>In de uitgangspuntennotitie wordt dit in constaterende zin beschouwd. Voor de MKBA speelt deze titel ‘nationale betekenis’ geen rol in het doorrekenen van het belang van de luchthaven. Het onderzoeksconsortium brengt objectief in beeld wat het verschil tussen de alternatieven is in termen van maatschappelijke effecten.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

	geval geen positie van nationaal belang toegedicht. Het Rijk laat de besluitvorming over MAA over aan Provincie Limburg.		
6.	Ook stelt u dat MAA behoort tot de “basis infrastructuur” van Limburg. Deze constatering blijkt echter niet uit het gebruik van MAA de afgelopen decennia. Sinds 2008 is er immers geen lijndienst meer vanaf MAA en uit een enquête van Ecorys is gebleken dat Limburgse bedrijven vrijwel géén relatie hebben met MAA. Hiermee is MAA is dus een stand alone.	De Provincie Limburg heeft in 2015 besloten de luchthaven over te nemen vanwege de bijdrage aan de regio als vestigingsplaatsfactor en het werkgelegenheidsbelang en omdat de luchthaven voor een goede bereikbaarheid van de regio zorgt. In dat verband is de luchthaven in beleidstukken van de Provincie als basisinfrastructuur benoemd. De onderzoekers hebben dit louter als gegeven benoemd in de nota.	Geen vervolgactie.
7.	MAA is een regulier commercieel bedrijf. De wijze van exploitatie van MAA de afgelopen decennia had geen strategische meerwaarde voor Limburg, afgezien van ‘werkgelegenheid’. Echter, deze werkgelegenheid is voor een belangrijk deel gesubsidieerd. Bovendien kampt Limburg met een tekort aan personeel. Dat geldt zeker voor de toeristische sector. Dus ook deze motivering hapert. Wij denken dat er eerst een gedegen (politieke én maatschappelijke) discussie gevoerd moet worden over de GEWENSTE rol van MAA binnen het Limburgse economische en maatschappelijke bestel.	Het onderzoeksconsortium onderzoekt de voorgestelde alternatieven en brengt objectief verschillen in beeld tussen de alternatieven. Over de strategische meerwaarde wordt geen uitspraak gedaan in de MKBA.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
8.	<b>Het omstreden rapport ‘Op zoek naar verbinding’ van Pieter van Geel.</b> In uw Ontwerp Nota van Uitgangspunten MKBA MAA gebruikt u de uitkomsten en adviezen uit het rapport van Pieter van Geel met als titel ‘Op zoek naar verbinding’. Dit rapport is omstreden. Zowel de Alliantie als ondergetekenden hebben een uitgebreid commentaar geschreven op dit rapport. Wij hebben op 25 januari 2021 de bijgevoegde brief met bijlagen naar zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten gestuurd. In deze brief leest u dat wij kritiek hebben op diverse onderdelen uit de studie van Pieter van Geel. Onze kritiek betreft de volgende punten: 1. Het gevoerde proces en de miskenning van de schade die de toeristische bedrijfstak ondervindt als gevolg van de huidige én	De verkenning van de heer Van Geel is het startpunt van de probleemanalyse en geeft input voor een aantal parameters die in de MKBA gebruikt worden, maar de MKBA is geen vertaling van het Van Geel rapport. Het onderzoeksconsortium brengt op inhoudelijke gronden effecten in beeld: indien relevante effecten in de Van Geel verkenning niet zijn meegenomen, maar wel optreden, zullen deze een plek in de MKBA krijgen.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.

	<p>de gepresenteerde scenario's qua exploitatie van MAA (uw alternatieven 1, 2 en 3).</p> <p>2. Eenzijdige beleidsvoorstellen inzake de toekomst van MAA, namelijk extrapoleren van de huidige exploitatie en niet verkennen van andere -innovatievere en meer duurzame-scenario's.</p> <p>Wijze van onderzoek en wijze van (niet) presenteren van de resultaten.</p>		
9.	<p>Wij dienen deze brief van 25 januari 2021 met bijlagen nu opnieuw bij u in als een integraal onderdeel van onze onderhavige visie op deze Ontwerp Nota van Uitgangspunten MKBA MAA. Inclusief de samenvattende presentatie zoals wij deze voor enkele Provinciale Statenfracties hebben verzorgd. Wij voegen daar ook ons schrijven van 18 december 2018 aan toe, waarin wij het belang van de toeristische bedrijfstak projecteren naast het belang van MAA. <b>Zie bijlagen (brief aan SEO Economy pagina 5 voor overzichtelijk schema )</b></p>	<p>Het onderzoeksconsortium neemt kennis van alle relevante onderzoeken en inzichten welke worden meegewogen in het proces van de MKBA. Daarbij geldt dat wij als onafhankelijk onderzoekers onze eigen afwegingen maken. Wij luisteren naar inzichten vanuit de verschillende stakeholders, maar trekken uiteindelijk zelf onze conclusies, die we uiteraard toelichten.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>
10.	<p>In onze brief met <b>bijlagen</b> van 25 januari 2021 wijzen wij op de tekortkomingen in de onderzoeken van To70 en Ecorys. De directe en indirecte werkgelegenheidscijfers van Ecorys blijken volgens onderzoek van een burgerplatform inmiddels niet te kloppen en zijn veel lager. Zie ook:  <a href="https://www.trouw.nl/economie/onderzoek-deugde-niet-aantal-banen-rond-vliegveld-maastricht-blijkt-zwaar-overschat~b9acab97/">https://www.trouw.nl/economie/onderzoek-deugde-niet-aantal-banen-rond-vliegveld-maastricht-blijkt-zwaar-overschat~b9acab97/</a></p> <p>Daarnaast hebben wij door de luchtvrachtveteraan Paul Parramore een Second Opinion laten opstellen t.a.v. de berekende vrachtvolumes door Ecorys (zie bijlage). De heer Parramore noemt het rapport van Ecorys op dit punt "natte vingerwerk" en "gebakken lucht. Het rapport van de heer Paul Parramore treft u eveneens aan in de bijlagen. Zie ook:  <a href="https://www.trouw.nl/economie/die-glorieuze-toekomst-voor-vliegveld-maastricht-kon-weleens-een-fata-morgana-zijn~bb651128/">https://www.trouw.nl/economie/die-glorieuze-toekomst-voor-vliegveld-maastricht-kon-weleens-een-fata-morgana-zijn~bb651128/</a></p>	<p>Het onderzoeksconsortium neemt kennis van alle relevante onderzoeken en inzichten welke zullen worden meegewogen in het proces van de MKBA. Daarbij geldt dat de onderzoekers onafhankelijk en vanuit hun expertise afwegingen zullen maken. Er wordt geluisterd naar inzichten vanuit de verschillende stakeholders, maar de uiteindelijke keuzes en verantwoording van het eindrapport is voor rekening van het onderzoeksconsortium. De resultaten zullen uiteraard ook met alle stakeholders besproken en toegelicht worden.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>



11.	<p>P. 3. U schrijft: <i>"Er zijn vanuit de stakeholders duidelijke belangen, waarmee een zorgvuldig proces waarin deze belangen op een goede wijze worden gewogen, meegenomen en uitgelegd, cruciaal is."</i> Dit is correct. Toch beslist u om de overduidelijk grote belangen van het toerisme in het Heuvelland alleen maar 'kwalitatief' mee te nemen, terwijl Dr. Ing. Paul Peeters in zijn onderzoek van november 2020 duidelijk heeft laten zien dat met hele kleine negatieve veranderingen in het toerisme reeds het hele positieve economische effect van de luchthaven wordt overschreden. Wij achten dit 'kwalitatief meenemen' aldus niet 'zorgvuldig' en 'gewogen'</p>	<p>Het onderzoeksconsortium neemt kennis van alle relevante onderzoeken en inzichten welke zullen worden meegewogen in het proces van de MKBA. Daarbij geldt dat de onderzoekers onafhankelijk en vanuit hun expertise afwegingen zullen maken. Er wordt geluisterd naar inzichten vanuit de verschillende stakeholders, maar de uiteindelijke keuzes en verantwoording van het eindrapport is voor rekening van het onderzoeksconsortium. De resultaten zullen uiteraard ook met alle stakeholders besproken en toegelicht worden.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>
12.	<p>P. 4: U stelt hier: "De Provincie ziet de luchthaven als belangrijk voor de regionale economie." Het klopt dat Provincie Limburg hecht aan MAA en dit ook bij voortduring uitdraagt. Echter, MAA is op basis van feiten niet belangrijk voor de regionale economie. Zeker niet vergeleken met het toerisme. MAA heeft nagenoeg geen relatie met bedrijven in Limburg, genereert maar een minimale werkgelegenheid (op het totaal aantal arbeidsplaatsen in Limburg en zeker vergeleken met het toerisme), realiseert vooral omzet buiten Limburg en is nauwelijks van toegevoegde waarde voor de inwoners (immers sinds 2008 geen lijndienst meer). Wij achten het relevant dat het feitelijke belang van MAA voor de economie van Limburg binnen deze MKBA ook gekwantificeerd wordt. En wel op een wijze die niet opnieuw moet leiden tot additionele onderzoeken van de Alliantie of van de toeristische brancheorganisaties om aldus (opnieuw) foutieve uitkomsten te weerleggen, zoals gebeurde met de werkgelegenheidscijfers Zie: <a href="https://www.erasmusmagazine.nl/2021/07/22/integriteitscommissie-ur-onderzoek-overmaastricht-airport-bedenkelijk/">https://www.erasmusmagazine.nl/2021/07/22/integriteitscommissie-ur-onderzoek-overmaastricht-airport-bedenkelijk/</a></p>	<p>Het onderzoeksconsortium neemt kennis van alle relevante onderzoeken en inzichten welke zullen worden meegewogen in het proces van de MKBA. Daarbij geldt dat de onderzoekers onafhankelijk en vanuit hun expertise afwegingen zullen maken. Er wordt geluisterd naar inzichten vanuit de verschillende stakeholders, maar de uiteindelijke keuzes en verantwoording van het eindrapport is voor rekening van het onderzoeksconsortium. De resultaten zullen uiteraard ook met alle stakeholders besproken en toegelicht worden.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>
13.	<p>p. 4. Op diezelfde pagina stelt u: <i>"Daaruit is een advies gekomen waarin belangen van verschillende partijen zijn gewogen, dat volgens het advies Van Geel (2021) evenwichtig genoemd kan worden."</i> Wij willen ons als toeristische deelnemers nadrukkelijk</p>	<p>Het is het onderzoeksconsortium bekend dat verschillende partijen het advies van de heer van Geel verschillend waarderen.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

	distantiëren van deze passage. Wij vinden het advies van Pieter van Geel niét evenwichtig. Hiervoor hebben wij met feiten reeds geschetst waarom.		
14.	P. 5. U toont een schema met als titel <i>'Mogelijke aantallen volumes vracht en personen binnen afspraken Van Geel.'</i> De titel doet voorkomen alsof dit haalbare volumes qua vracht en passagiers zijn. Echter, zoals wij het schema lezen, betreft het hier de maximaal toegestane aantallen. Over de 8 haalbaarheid van de volumes qua vracht en passagiers is discussie. Zie de Second Opinion van Paul Parramore.	In de MKBA wordt gewerkt met een hoog en laag groeiscenario conform de meest recente WLO systematiek. De beleidsvarianten worden daar tegen afgezet, waarbij kan worden bepaald of de volumes daarbinnen passen. De alternatieven geven weer wat er aan capaciteit mogelijk is – de 'mogelijke aantallen volumes aan vracht en personen' - de scenario's welk deel van deze capaciteit (op welk moment in de tijd) ook daadwerkelijk gebruikt wordt.	Geen vervolgactie.
15.	P. 6. Onder 'Belangrijke issues bij samenstelling toekomstopties' komen de openingstijden van MAA aan de orde. De hinderbeperking van 06.00 tot 23.00 uur naar 07.00 tot 23.00 uur gaat voorbij aan de belangen van de verblijfstoeristen, die doorgaans tot acht of negen uur willen uitslapen (want vakantie). Een goede MKBA houdt ook rekening met dit soort aspecten. Dit gegeven dient vermeld te worden onder de randvoorwaarden, zijnde dus de optie van 09.00 tot 23.00 uur openstelling.	De MKBA zal met, de in het advies van van Geel genoemde openingstijden, de effecten in brede zin in beeld brengen. De effecten op het gebied van (verblijfs) toerisme en recreatie krijgen een volwaardige kwalitatieve plek in het eindverhaal, zoals ook het advies is uit de Werkwijzer voor Luchtvaart MKBA's. Het onderzoeksconsortium gaat het gesprek aan met de onderzoekers van Breda University of Applied Sciences (Paul Peeters) om te bepalen of uit zijn onderzoek inmiddels inzichten zijn ontstaan die kwantificering op het gebied van verblijfstoerisme mogelijk maakt.	Met onderzoekers uit de toeristische wetenschapswereld wordt nader gekeken naar de mogelijkheden tot het objectief kwantificeren van effecten op de toeristische sector.
16.	P. 6. Hier noemt u onder de randvoorwaarden het CO2 plafond. Het is opmerkelijk dat de CO2-plafond-randvoorwaarde uit de luchtvaarnota hier niet wordt genoemd. Hoewel dit nog geen stand beleid is, wordt het wel aan alle kanten ontwikkeld, hetgeen betekent dat MAA tot 2030 een afnemende hoeveelheid CO2 als gevolg van de uitgaande vluchten moet realiseren. Dat betekent de facto dat MAA er rekening mee moet houden dat de hoeveelheid te verkopen bunkerbrandstoffen af gaat nemen naar 2030. Wij hebben dit tijdens	Conform de landelijke werkwijzer wordt aangesloten bij de uitgangspunten die gelden in WLO voor de CO2 prijzen en bijbehorend beleid. In een 2-gradengevoeligheidsanalyse kunnen aspecten als aanvullende CO2 plafonds een plek krijgen	Geen vervolgactie.

	de presentatie van To70 gedurende het proces met Pieter van Geel ook reeds gemeld, maar onze inbreng is niet verwerkt. Wij geven nu opnieuw het dringende advies om dit CO2 plafond als vierde beperking op te nemen.		
17.	Verder lijkt het ons vrij zinloos om het WLO scenario Laag nog mee te nemen. Dit omdat zelfs het huidige beleid in Nederland al van Hoog uitgaat. Dat wil zeggen grotere reducties in 2030. Dus wij adviseren WLO Hoog als basisscenario en een eigen inschatting van de CO2 kosten op basis van de EU Green Deal -55% emissies doelstelling voor 2030 en 100% voor 2050. Een andere aanpak zou kunnen zijn om de kosten van bijmengen van e-fuels tot 55% in 2030 en 100% in 2050 m te gebruiken. Die brandstoffen zijn circa 2-6 keer zo duur als gewone kerosine. Dit als manier om de reductiekosten luchtvaart berekenen.	Conform de landelijke werkwijzer wordt aangesloten bij de uitgangspunten die gelden in WLO voor de CO2 prijzen en bijbehorend beleid. In een 2-gradengevoeligheidsanalyse komen de -55% doelstellingen aan bod.	Geen vervolgactie.
18.	P. 11. U stelt onder 2.4, eerste bolletje: <i>'Dit betekent dat de baanrenovatie nog steeds nodig is, ...'</i> . U stelt hier feitelijk dat de kosten voor een baanrenovatie en de daarmee samenhangende periodieke herstelkosten van een luchthaven voor klein verkeer dezelfde zijn als voor een luchthaven voor groot handelsverkeer. Feitelijk stelt u dat het programma van eisen qua baaninrichting en -onderhoud voor een luchthaven waar alleen kleine privé toestellen op landen hetzelfde is als voor een luchthaven waarop de zwaarste vrachttoestellen ter wereld op landen. Dit is natuurlijk niet zo. Wij adviseren om dit aldus apart te laten doorrekenen. Het gaat immers om hoge kostenposten.	In de scope van deze variant is uitgegaan dat het bedrijfscluster voor Maintenance, Repair en Overhaul (MRO) zal blijven bestaan. Hiervoor is een start- en landingsbaan van 2.500m een randvoorwaarde.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
19.	P. 11. U stelt onder het tweede bolletje: <i>'Exploitatie (van de gebouwen die niet meer gebruikt worden) levert geen winst, maar ook geen verlies op.'</i> Het is niet realistisch om in deze tijd van schaarste aan (bedrijfs)ruimte en bouwgrond voor woningen geen inkomsten te relateren aan de vrij gekomen panden/gronden bij het beleidsalternatief 4. De panden liggen immers op een A1 locatie. Zie in deze ook de discussie 9 over het distributiecentrum in de wijk Limmel in Maastricht. Voor de inkomsten kan wel degelijk een marktconforme inschatting worden gemaakt.	Het gaat in deze variant deels om functie specifieke gebouwen zoals een passagiersterminal waarbij de herontwikkelingsmogelijkheden beperkt zijn. In het op te stellen rapport zal een marktconforme opbrengst worden berekend.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.

20.	P. 11. U stelt onder het derde bolletje: 'Ook de verkeersleiding is niet meer nodig bij een luchthaven van deze omvang.' Uit de media vernamen wij dat de verkeersleiding die nu nog bij MAA is gevestigd, binnenkort gaat verhuizen naar Schiphol. Dit vertrek staat los van besluiten die in Limburg worden genomen over de toekomst van MAA.	Het is inderdaad de verwachting dat in de toekomst gebruik zal worden gemaakt van zogeheten 'remote tower' technologie. Maar dat is net zo goed verkeersleiding zoals we dat vandaag de dag kennen. Waar in dit alternatief op bedoeld wordt is dat er geen of veel minder luchtverkeersleiding nodig zou zijn en de kostenbesparing daarvan is een maatschappelijk effect.	Wordt aangepast in uitgangspuntennotitie.
21.	P. 13. U stelt in de 2e alinea: <i>"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"</i> Dit is nadrukkelijk niet juist. Wij hebben een Second Opinion laten uitvoeren door de heer Paul Parramore en deze acht deze cijfers nadrukkelijk niet realistisch en niet haalbaar. Degenen die deze cijfers als realistisch betitelen zijn het onderzoeksbureau zelf en de heer Pieter van Geel. Decisio ontwikkelt dus een business case op basis van een scenario dat door een luchtvracht veteraan als een 'fata morgana' is betiteld. Mocht Provincie Limburg blijven volharden in een verkenning van de kansen van MAA als luchthaven voor luchtvracht, dan achten wij een nieuw en (dit keer) solide onderzoek naar de feitelijke marktkansen van MAA binnen het internationale spel van luchtvracht noodzakelijk. Uiteraard zullen wij ook dit onderzoek weer laten toetsen en van een Second Opinion voorzien.	In de MKBA wordt gewerkt met een hoog en laag groeiscenario conform de meest recente WLO systematiek. De beleidsvarianten worden daar tegen afgezet, waarbij kan worden bepaald of de volumes daarbinnen passen.	Geen vervolgactie.
22.	P. 14 & 15. Zoals hiervoor reeds geschetst is de luchtvaart op drift en zal de komende jaren een ingrijpende transitie ondergaan. Allereerst is daar het slagveld dat is aangericht door Corona. De branche krijgt stevige klappen en wanneer Corona voorbij is (en de steunmaatregelen wegvallen), zal duidelijk worden wie gaat overleven en wie ophoudt te bestaan. Daarnaast is ook de luchtvaart onderdeel geworden van de klimaatdiscussie. Jarenlang wist de bedrijfstak via een gerichte lobby zowel de belastingdruk als de stikstof discussie te ontwijken. Echter, die tijd is voorbij. Binnen de Green Deal wordt ook de luchtvaart niet meer ontzien. De sector zal	In de MKBA wordt gewerkt met een hoog en laag groeiscenario conform de meest recente WLO systematiek. De beleidsvarianten worden daar tegen afgezet, waarbij kan worden bepaald of de volumes daarbinnen passen.	Geen vervolgactie.

	<p>de komende jaren aldus fors moeten herstructureren. Verder heeft corona geleid tot een stevige discussie in de samenleving over 'vliegen'. Recente onderzoeken tonen aan dat het draagvlak voor vliegen en vliegvakanties afkalft. Ook zal het 'massatoerisme' de komende jaren ingrijpend veranderen en achten deskundigen het 'low budget all-inclusive-zon-concept' niet toekomstbestendig (zie ook de juridische overnamestrijd tussen Corendon en Sunweb). Verder neemt de EU stappen om passagiersvluchten op minder dan 750 kilometer in te dammen door te investeren in nieuwe (nacht)treinverbindingen. En tot slot komen de BTW op tickets en de accijns op kerosine in zicht. Vliegen gaat dus fors duurder worden.</p>		
23.	<p>Daarnaast heeft de afhankelijkheid van o.a. China voor de levering van strategische voorraden tijdens corona binnen de EU ook geleid tot een heroriëntatie op de locatie van de productie van strategische voorraden. Al deze ontwikkelingen zullen de luchtvaart raken. Het bovenstaande wetende vinden wij het opmerkelijk dat u zowel op pagina 14 als op pagina 15 rimpelloze groeilijnen presenteert voor zowel vracht als passagiers als basis voor uw rekenwerk. En dat voor een kleine regionale luchthaven zonder een onderscheidende propositie, en nog wel tot het jaar 2060. U prognosticeert dus voor de komende twee generaties vooruit. Knap. U stelt dus letterlijk dat u de bodem van een meer kunt zien waar net een kudde olifanten doorheen is gedenderd. U begrijpt dat dit weinig geloofwaardig is en om aanpassing vraagt. Wij stellen voor een vooruitblik van maximaal vijf jaar, waarbij de huidige volumes als basis worden genomen. T.a.v. de passagiersstromen merken wij nog op dat deze al een kwart eeuw één constante laten zien: ze zwiepen op en neer met de ene touroperator die gaat, en de andere die komt.</p>	<p>In de MKBA wordt aangesloten bij de uitgangspunten uit de WLO-scenario's, zoals voorgeschreven in de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's en werken met een aanzienlijke variatie in scenario's en gevoeligheidsanalyses.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>
24.	<p>P. 27. De paragraaf 3.3.2. over toerisme &amp; recreatie is ronduit teleurstellend en doet geen recht aan de verhoudingen tussen MAA en het toerisme. Het economische en maatschappelijke belang van MAA verbleekt bij de toeristische bedrijfstak (zie het schema hiervoor). Echter, MAA is met zijn huidige exploitatie met vracht en vroege en late vakantiecharters wel een serieuze bedreiging voor</p>	<p>De effecten op het gebied van toerisme en recreatie krijgen een volwaardige kwalitatieve plek in het eindverhaal, zoals ook het advies is uit de Werkwijzer voor Luchtvaart MKBA's. Het onderzoeksconsortium zal eveneens het gesprek aangaan met de heer</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>

	<p>onze bedrijfstak. Wij hebben dit ook via een studie door Dr. Ing. Paul Peeters kunnen aantonen. Ten eerste laat het rapport van Dr. Ing. Paul Peeters duidelijk zien dat er tientallen miljoenen euro's omzetverlies kunnen ontstaan bij doorgroei naar de huidige limieten, wat neerkomt op het verlies van vele honderden arbeidsplaatsen. Dat is dus vergelijkbaar met het totaal aantal arbeidsplaatsen dat überhaupt verbonden is aan de luchthaven. Dr. Ing. Paul Peeters concludeert letterlijk het volgende in zijn onderzoek: "Ons onderzoek laat zien dat de rustzoekende verblijfstoerist langzaam dreigt af te haken vooral door het afnemen van herhaalbezoek. Dat levert niet alleen direct jaarlijks significante omzetverliezen op die in de vele tientallen miljoenen kunnen lopen, maar raakt mogelijk ook direct een deel van het groeimechanisme van het toerisme in deze streek. Dat kan een kettingreactie veroorzaken in afname herhaalbezoek, afname draagvlak voor voorzieningen inclusief monumenten, natuurgebieden, toeristische infrastructuur en daardoor een verder afnemen van de aantrekkelijkheid van het gebied als bestemming voor de rustzoekende toerist. Dit kan dan ook de leefbaarheid voor de bewoners aantasten omdat het financiële draagvlak afneemt voor voorzieningen in de kernen, de participatie in verenigingen en de belastinginkomsten van lokale overheden, waar weer tal van niet toeristische voorzieningen voor burgers mee worden gefinancierd."</p>	<p>Peeters om te bepalen of uit zijn onderzoek inmiddels inzichten zijn ontstaan die kwantificering mogelijk maakt.</p>	
25.	<p>Ten tweede is de door Dr. Ing. Paul Peeters doorgevoerde indirecte meting van het effect op gedrag goed verdedigbaar en zelfs beter te verdedigen dan een directe meting waarin je met selectieve bias van het sample te maken hebt (mensen die gevoelig zijn voor lawaai zitten er dan al niet meer in). Kortom: je kunt het kwantitatieve effect op stiltegebieden en rustgebieden en op het toerisme wel degelijk meten. Gezien de positie van het toerisme in Zuid-Limburg naast die van MAA kun je geen MKBA afleveren zonder de maatschappelijke en economische schade én risico's voor het toerisme op een objectieve wijze kwantificeerbaar te maken.</p>	<p>De effecten op het gebied van toerisme en recreatie krijgen een volwaardige kwalitatieve plek in het eindverhaal, zoals ook het advies is uit de Werkwijzer voor Luchtvaart MKBAs's. Het onderzoeksconsortium zal eveneens het gesprek aan met de heer Peeters om te bepalen of uit zijn onderzoek inmiddels inzichten zijn ontstaan die kwantificering mogelijk maakt.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>
26.	<p>P. 27. Wij missen binnen dit onderdeel ook de kosten van het verdwijnen van stiltegebieden en natuurgebieden op het vlak van</p>	<p>De effecten op het gebied van toerisme en recreatie krijgen een volwaardige kwalitatieve plek in het</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt</p>

	<p>stille: dit is wel degelijk kwantificeerbaar. En gezien de grote economische waarde van deze stiltegebieden voor het toerisme evenals de maatschappelijke waarde voor de 600.000 inwoners van het dichtbevolkte Zuid-Limburg (gezondheid) mogen deze cijfers niet ontbreken in een MKBA over MAA.</p>	<p>eindverhaal, zoals ook het advies is uit de Werkwijzer voor Luchtvaart MKBAs's. We gaan het gesprek aan met Paul Peeters om te bepalen of uit zijn onderzoek inmiddels inzichten zijn ontstaan die kwantificering mogelijk maakt.</p>	<p>voor uitwerking MKBA.</p>
--	--	--	------------------------------

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
Burgerplatform Denktank MAA	Burgerplatform Denktank MAA	19-09-2021 (&27-09-2021)

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	Wie heeft bepaald welke documenten en andere input in concept nota uitgangspunten is opgenomen?	Het onderzoeksconsortium neemt kennis van alle relevante onderzoeken en inzichten welke zullen worden meegewogen in het proces van de MKBA. Daarbij geldt dat de onderzoekers onafhankelijk en vanuit hun expertise afwegingen zullen maken. Er wordt geluisterd naar inzichten vanuit de verschillende stakeholders, maar de uiteindelijke keuzes en verantwoording van het eindrapport is voor rekening van het onderzoeksconsortium. De resultaten zullen uiteraard ook met alle stakeholders besproken en toegelicht worden.	Geen vervolgactie.
2.	Waarom is rapport "Werkgelegenheid door MAA" van Denktank niet integraal overgenomen? Rapport is bij Provincie bekend sinds begin juli, met dhr. Satijn en medewerkers besproken, Denktank als Stakeholder aangemerkt, daarna inhoudelijk niets meer gehoord.	Dit rapport zal door de onderzoekers worden betrokken bij het objectief bepalen van het werkgelegenheidseffect waarmee gerekend dient te worden. Het onderzoeksconsortium zal zelf geen nieuw onderzoek uitvoeren naar de werkgelegenheidscijfers, maar een keuze en selectie maken uit de voorhanden zijnde rapporten en analyses. De definitieve keuze en onderbouwing komt aan bod in het rapport.	Rapport denktank meewegen in het bepalen van het werkgelegenheidseffect van MAA.
3.	Waarom is op rapport "Geluidhinder door MAA" van Denktank nog geen reactie ontvangen voor overwegingen voor andere waardering van geluidhinder? - In algemene verhaal MKBA staat dat aantal aspecten (?) moeilijk in geld zijn uit te drukken; hier is geen enkele poging gedaan om aanpassingen te doen op basis van de input van denktank Denktank zal hier zelf voorstellen voor doen	Ook dit rapport zal door de onderzoekers beoordeeld worden in de bepaling van de geluidseffecten van de afzonderlijke beleidsvarianten. Het onderzoeksconsortium zal uiteindelijk een keuze en selectie maken uit de voorhanden zijnde rapporten en analyses. De definitieve keuze en onderbouwing komt aan bod in het rapport.	Het geluidsrapport zal door de onderzoekers worden meegewogen in de MKBA.



4.	Wie bepaalt welke documenten en andere input in nota Uitgangspunten wordt opgenomen en aan GS en PS wordt voorgelegd?	Het onderzoeksconsortium neemt kennis van alle relevante onderzoeken en inzichten welke zullen worden meegewogen in het proces van de MKBA. Daarbij geldt dat de onderzoekers onafhankelijk en vanuit hun expertise afwegingen zullen maken daarbij uitgaand van de systematiek zoals is beschreven in de nationale nieuwe werkwijzer voor luchtvaart-MKBA's. Er wordt geluisterd naar inzichten vanuit de verschillende stakeholders, maar de uiteindelijke keuzes en verantwoording van het eindrapport is voor rekening van het onderzoeksconsortium. De resultaten zullen uiteraard ook met alle stakeholders besproken en toegelicht worden.	Door andere partijen aangedragen documenten beoordelen ten behoeve van de MKBA.
5.	Verkeerde aanpak van MKBA project met strategische afwegingen. Advies van Denktank volkomen genegeerd: - Wat willen we bereiken met infrastructuur, wie zijn de klanten, wat willen de klanten, wat zijn de alternatieven; zie rapport Denktank. Stel eerst milieu-/ geluidruimte voor MAA vast, daarna hiervan afgeleid de grenzen voor groei. Luchtvaartnota: "toekomstige ontwikkeling van regionale luchthavens primair sturen via het niveau van hinder dat de overheid vanuit haar publieke taak acceptabel acht"	Het is een politiek-bestuurlijke afweging na het proces van de MKBA of de luchthaven in de huidige gebruiksvorm gecontinueerd moet worden of dat een alternatieve ontwikkeling tot een betere maatschappelijke toe gevoegde waarde kan leiden. Daarin zullen ook aspecten zoals werkgelegenheid en toegevoegde waarde, transport, milieu en hinder in meegenomen worden.	Het geluidsrapport zal door de onderzoekers worden meegewogen in de MKBA.
6.	Er is niets gedaan met de gedegen diepgaande rapporten "Werkgelegenheid door MAA" en "Geluidhinder door MAA".	Wij zijn ons bewust van het maatschappelijke debat rondom de becijfering van werkgelegenheid. Als onafhankelijk en wetenschappelijk onderzoeksbureau zal het consortium hierin accuraat en integer te werk gaan, en open staan voor recente inzichten en analyses door diverse partijen. De verschillende onderzoeken hierover zijn bekend en zullen beoordeeld worden op de wetenschappelijke kwaliteit en conform de vereisten van de landelijke werkwijzer en inzichten hieromtrent.	Het geluidsrapport en het rapport over de werkgelegenheid zal door de onderzoekers worden meegewogen in de MKBA.

		Het onderzoeksconsortium zal zelf geen nieuw onderzoek uitvoeren naar de werkgelegenheidscijfers, maar een keuze en selectie maken uit het voorhanden zijnde rapporten en analyses. De definitieve keuze en onderbouwing komt aan bod in het rapport.	
7.	<p>Het is onjuist om voor de nulalternatief uit te gaan van de huidige vergunning en de status quo gehandhaafd blijft. De provincie onderhoudt de luchthaven en zorgt voor een voldoende subsidie zodat deze operationeel kan blijven conform het huidige beleid. Het huidig maximaal vergund aantal ernstig gehinderden is daarbij 13.371, huidige openingstijden (6.00 – 23.00 uur) blijven gelijken, baanlengte wordt 2.750 meter (gesteld wordt dat dit het huidige gebruik is in de praktijk).</p> <p>Op deze wijze worden in de voorstellen achterstallige maatregelen als het saneren en isoleren van grote gebieden onterecht niet meegenomen. Dit zijn kosten, die alsnog genomen moeten worden als MAA in alle varianten m.u.v. kleine luchthaven of sluiting blijft bestaan.</p>	In de 0-variant worden geen investeringen gedaan om verdere groei te faciliteren, daardoor zal de huidige vergunning niet volledig benut kunnen worden is de verwachting. Dit zal in de verdere uitwerking nader onderbouwd worden.	Nadere uitwerking in MKBA volgt.
8.	Het is opvallend, dat er een aantal componenten zijn opgenomen, die geflatteerd positief zijn gewaardeerd c.q. daar pogingen voor worden gedaan: vracht en passagierskosten voor vervoer naar andere luchthaven ('aanrij, afvoer?').	De te hanteren waarderingen en werkwijze zijn gebaseerd op de nieuwe werkwijzer luchtvaart gerelateerde MKBA's.	Geen vervolgactie.
9.	Slecht/ ongemotiveerd, dus onterecht worden componenten, die negatief zouden uitvallen, weggepoetst: Sanerings/ leefomgevingsfonds, impact op toerisme, werkgelegenheid, geluidhinder. 'Onafhankelijkheid' lijkt niet toegepast te worden.	Alle mee te wegen factoren zullen in de MKBA worden opgenomen. De werkwijzer luchtvaart gerelateerde MKBA's is daarvoor het richtinggevend kader voor de werkwijze.	Geen vervolgactie.
10.	In het bepalen van discutabele kwantificering worden andere Stakeholders niet betrokken. Bij het bepalen van aanrijkosten(?) naar andere luchthavens, het bepalen van werkgelegenheid en proportionaliteit bij groei wordt informatie van MAA (en 2 Samco?) gevraagd. Je zou verwachten dat in 'due diligence' aanpak daar andere Stakeholders in betrokken worden en evt. accountantsverklaringen worden gevraagd.	De MKBA volgt de uitgangspunten van de werkwijzer luchtvaart gerelateerde MKBA's.	Geen vervolg actie.

11.	P. 6. Het aantal banen volgens Ecroys gebruiken is niet juist. Zie diverse rapporten.	Wij zijn ons bewust het maatschappelijke debat rondom de becijfering van werkgelegenheid. Als onafhankelijk en wetenschappelijk onderzoeksbureau zal het consortium hierin accuraat en integer te werk gaan, en open staan voor recente inzichten en analyses door diverse partijen. De verschillende onderzoeken hierover zijn bekend en zullen beoordeeld worden op de wetenschappelijke kwaliteit en conform de vereisten van de landelijke werkwijzer en inzichten hieromtrent. Het onderzoeksconsortium zal zelf geen nieuw onderzoek uitvoeren naar de werkgelegenheidscijfers, maar een keuze en selectie maken uit het voorhanden zijnde rapporten en analyses. De definitieve keuze en onderbouwing komt aan bod in het rapport.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
12.	P. 6. punt 2 in zwart) Het is niet juist om de openingstijden van de luchthaven aan te passen aan de wensen van een luchtvaartmaatschappij. Het is misschien op de lange duur verstandiger de openingstijden aan te passen aan de wensen van de lokale bevolking.	De openingstijden zoals opgenomen in de alternatieven zijn een uitgangspunt dat het onderzoeksconsortium heeft meegekregen in de te onderzoeken alternatieven. In de MKBA wordt niet met een specifiek businessmodel van een luchtvaartmaatschappij rekening gehouden. De openingstijden hebben voor luchtvaartmaatschappijen consequenties voor de aan te bieden bestemmingen. In de regel zal gelden dat met ruimere openingstijden, de luchthaven voor meer luchtvaartmaatschappijen aantrekkelijk is, omdat er daarmee een grotere Europese markt bediend kan worden. Dit zal in de MKBA echter alleen kwalitatief geduid worden. In een gevoeligheidsanalyse zal bij de varianten met kortere openingstijden in beeld gebracht worden gebracht of dit een effect heeft op te behalen vervoersprognoses bij met name passagiers.	Geen vervolgactie.
13.	P. 7. "de baanlengte wordt 2.750 meter (gelijk het huidige gebruik in de praktijk)". Uitleg hiervan is noodzakelijk, de huidige	Het huidige gebruik is 2.500 meter. Dit zal worden aangepast in de uitgangspuntennotitie.	Wordt aangepast in uitgangspuntennotitie.

	baanlengte die gebruikt mag worden is 2500 m. Wordt er nu al op enige wijze (bv bij “rejected takeoff with one engine inoperative” berekeningen) met een baanlengte van 2750 m rekening gehouden?		
14.	P. 8. Punt 3. De methode, die wordt toegepast voor bepalen van Ernstig Gehinderden en ‘Geluidruimte’ deugt niet. Zie rapport van Denktank.	De gehanteerde maat voor aantal Ernstig Gehinderden volgt uit de wettelijk gehanteerde systematiek. Voor de presentatie van aantallen ernstig gehinderden wordt aangesloten bij deze vastgestelde systematiek. Deze definitiekwestie heeft geen effect op de uitkomsten van de in euro’s gewaardeerde effecten in de MKBA. Voor de hinderwaardering (in euro’s) is de wettelijke definitie van het aantal ernstig gehinderden niet relevant: het gaat niet om de wet, maar het effect (het verschil in hinder tussen de alternatieven). De verandering van de geluidsproductie voor alle huishoudens – met bijbehorende waarderingskengetallen voor een gemiddelde bewoner voor het betreffende geluidsniveau - in een geluidscontour is bepalend voor dat effect (ongeacht of deze onder de wettelijke definitie van ernstig gehinderde vallen of niet).	Geen vervolgactie.
15.	P. 13. “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 korte termijn.” Van Geel heeft nooit de hem aangedragen informatie getoetst. Hij heeft altijd gezegd dat als iemand het niet eens was met een rapport deze zelf contact met het betreffende bedrijf moest opnemen. Van Geel is er altijd vanuit gegaan dat alle rapporten juist waren.	Het onderzoekscortium hanteert verschillende scenario’s zoals deze ook in de uitgangspuntennota zijn beschreven, waarbij zowel een hoge als lage variant wordt uitgegaan.	Geen vervolgactie.
16.	P. 15. Ontwikkeling geluidruimte in de scenario’s. Het verhaal klopt niet. Zie Denktank rapport “Geluidhinder door MAA”.	Het rapport van de Denktank over geluid zal worden meegewogen in de uitwerking van de MKBA. Het onderzoeksconsortium zal een keuze en selectie maken uit het voorhanden zijnde rapporten en	Rapport geluid Denktank meewegen in MKBA.

		analyses. De definitieve keuze en onderbouwing komt aan bod in het rapport.	
17.	P. 17, 18 e.v. Investerings en groot onderhoud: Afschrijvingstermijn van 40 jaar is te lang, zou maximaal 30 jaar moeten zijn. Onderhoudskosten van 1 % lijkt goed en gesteld wordt dat lopende kosten klein zijn (blz. 18). Maar dan dient ook Indirecte Werkgelegenheid in diverse rapporten bijgesteld te worden naar maximaal 10 %. Zie Denktank rapport "Werkgelegenheid door MAA".	Wat betreft de afschrijvingstermijnen zal hier nog in de uitwerking specifiek naar gekeken worden.	Afschrijvingstermijn nader bekijken in de uitwerking van de MKBA.
18.	P. 18. Aandachtspunten fondsen Van Geel. Dit betreft kosten, die gedeeltelijk achterstallig 'onderhoud' zijn (in Van Geel peiljaar 2019 was er reeds sprake van onacceptabele situatie in kernen Geverik en Schietecoven), bovendien is extra isolatie en waardering afhankelijk van groei (en krimp) en afhankelijk van scherpere nationale en internationale normen.	Het omgevingsfonds wordt conform de methodiek van de luchtvaart gerelateerde MKBA's niet meegenomen, omdat het hier een uitgave betreft, die niet verplicht of onlosmakelijk gekoppeld is aan de ontwikkeling van de beleidsvariant. De kosten voor een omgevingsfonds zullen op een andere wijze tot uitdrukking komen in de MKBA. In de MKBA zal namelijk overlast en hinder als kostenpost in beeld worden gebracht. Een omgevingsfonds heeft in de methodiek van een MKBA hetzelfde netto-effect. Dan worden de kosten voor het fonds meegeteld en tegelijkertijd nemen de overlast en hinder af waardoor de kosten die daarvoor gerekend worden zullen afnemen. Voor de uiteindelijke weging wordt er nu voor gekozen om de kosten voor overlast en hinder conform de nieuwe werkwijzer te hanteren omdat dit een objectieve maat geeft en niet leidt tot een discussie of en welke omvang een omgevingsfonds in staat is overlast en hinder terug te dringen	Geen vervolgactie.
19.	P. 18. "Daarnaast is MAABI eigenaar van het vastgoed en genereert hieruit opbrengsten en kosten. We beschouwen in de MKBA de luchthaven als één geheel en beschouwen alleen de kosten en inkomstenstromen die direct beïnvloed worden door de omvang van de luchtvaart. Niet direct aan de luchtvaartvolume	Dit zal in de verdere uitwerking van de MKBA nader worden toegelicht.	Geen vervolg actie

	gerelateerde inkomsten van MAABI (bijvoorbeeld verhuur kantoorruimte) houden we constant in alle alternatieven". Verhelderd dient te worden wat/ hoeveel luchtvaart gerelateerd is en welke Kosten en opbrengsten meegenomen worden in MKBA.		
20.	P. 19. "Personeelskosten uitgesplitst naar aandeel vracht en passagiers per afdeling. Daarnaast is ten behoeve van de businesscase samen met MAA een inschatting gemaakt welk deel meegroeit met groei vracht en/of passagiers en welk deel vaste kosten betreft". Dit dient samen met andere Stakeholders in "due diligence" onderzoek te worden vastgesteld. Zie hierbij ook het Denktank rapport "Werkgelegenheid door MAA".	De door verschillende partijen ingebrachte inzichten met betrekking tot werkgelegenheid zullen worden gewogen.	Meerder inzichten omtrent werkgelegenheid nader afwegen.
21.	P. 19. "beleidsalternatief 4 verandert de operatie van de luchthaven sterk. Samen met de luchthaven zal worden uitgezocht". Dit dient eveneens in "due diligence" onderzoek te worden vastgesteld.	De uitwerking hiervan zal transparant aan alle partijen worden voorgelegd. Eventueel kan naderhand besloten worden om bij gerede twijfel over de gehanteerde input een second opinion uit te voeren	Geen vervolgactie.
22.	P. 24. Reistijd. Waarom is er een toename in reistijd voor passagiers uit Noord-Brabant en Gelderland van 30 minuten? Eindhoven en Weeze hebben veel bestemmingen en zijn voor deze passagiers dichterbij dan MAA. Dat geldt ook zeker voor passagiers uit Limburg ten noorden van Venlo. Al deze passagiers hebben zeer waarschijnlijk minder reistijd dan dat ze van MAA zouden vertrekken, deze tijdwinst moet in de sommen worden meegenomen. Dit effect moet natuurlijk ook mee worden genomen in de reiskosten met de auto (blz 25).	Het feit dat reizigers kiezen voor MAA betekent dat deze luchthaven de voorkeur heeft boven een andere luchthaven. De 30 minuten is een indicatie van de verwachte omvang van de voorkeur. Het gaat niet alleen om nabijheid van de luchthaven, maar ook om aanbod (zoals bijvoorbeeld tijdstip, bestemming, maatschappij van de vlucht) die een rol spelen. Zoals aangegeven, er wordt ook een tweede benadering zonder reistijden, maar alleen prijsveranderingen doorgerekend.	Geen vervolgactie.
23.	P. 25. Hoe is/wordt de splitsing bepaald tussen hoogwaardige en laagwaardige goederen? Het is zeer belangrijk om voor aanvang van de MKBA vast te leggen wat hoogwaardige en laagwaardige goederen zijn. Want het verschil tussen € 0,20 per kg-uur en € 0,40 per kg-uur maakt heel veel uit in de berekeningen. Een tabel in de nota van uitgangspunten met een indeling van goederen in hoogwaardig en laagwaardig maakt het geheel transparant. In het Panteia rapport "Cost figures for Freight Transport" (april	Afhankelijk van de data die voor de MKBA beschikbaar zijn kunnen we dit verder uitwerken. We zullen dit transparant documenteren bij de MKBA.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.

	2020) staat inderdaad op bladzijde 61 een bedrag van € 12.530 als uurkosten voor een B747. Dit is voor een belading van 86 ton (€ 0,145 per ton per uur) en wordt correct omgerekend van 60 ton vracht tot € 0,21 per ton per uur. Waarom wordt dit gedaan? In de nota "Effecten van vliegbelasting voor de luchtvaartsector", augustus 2020 staat in tabel 3.4 dat gemiddeld 102 ton vracht zit in een vertrekkende B747. Deze getallen van van 2019 en door MAA aangedragen.		
24.	P. 26. 'Voor vracht hebben we geen gegevens over de uiteindelijke herkomst of bestemming.' MAA kan deze gegevens zeker aandragen en natuurlijk ook wat voor soort vracht het is. Deze gegevens zijn essentieel om de juiste extra reiskosten te bepalen. Het is in ieder geval niet zo dat alle goederen een herkomst of bestemming hebben die vlak bij MAA ligt.	Het onderzoek consortium maakt gebruik van de meest actuele inzichten die bij MAA beschikbaar zijn en ook vanuit bedrijfsgevoeligheid en privacy-oogpunt gedeeld mogen worden.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
25.	P. 26. "Een bovengrens van de extra reistijdskosten..." Een extra maximum gemiddelde reistijd van 100 minuten lijkt redelijk. Maar er zullen ongetwijfeld bestemmingen (herkomsten) van de goederen zijn die dicht bij een andere luchthaven liggen (bv bloemen naar Aalsmeer). Dit zijn dan dus negatieve extra reiskosten en moeten zo in de berekeningen mee worden genomen. Het belang van het bovenstaande volgt hieronder, het eindgetal spreekt voor zich. 100.000 ton X € 200 per ton-uur X 1,66 uur (100 min) = € 33.000.000. Het gebruik van onjuiste bestemmingen heeft een negatief effect op de kwaliteit van de MKBA.	Voor vracht die nu vanuit MAA wordt vervoerd is de veronderstelling dat er een specifieke voorkeur is voor MAA. Wanneer alleen het aanbod op MAA verandert, en op andere luchthavens alles hetzelfde blijft, kan een afname van het aanbod op MAA nooit tot een daling van de kosten leiden.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
26.	P. 27. "3.1.1 Werkgelegenheid". Zie Denktank rapport "Werkgelegenheid door MAA". Het Denktank rapport heeft als peildatum 2021, waarbij is gecorrigeerd voor Corona-effecten zover deze negatieve uitwerking hebben op werkgelegenheid. De huidige cijfers liggen daar beduidend onder. Verder pleiten we verder voor kritisch te zijn op buitenlandse inhuur en tijdelijke flexibele werkgelegenheid. Het Denktank rapport geeft groeiramingen aan gebaseerd op proportionaliteit. Zie ook bovenstaande Algemene Opmerkingen.	Het onderzoek consortium neemt kennis van alle relevante onderzoeken en inzichten welke zullen worden meegewogen in het proces van de MKBA. Daarbij geldt dat de onderzoekers onafhankelijk en vanuit hun expertise afwegingen zullen maken. Er wordt geluisterd naar inzichten vanuit de verschillende stakeholders, maar de uiteindelijke keuzes en verantwoording van het eindrapport is voor rekening	Bij de verdere uitwerking komt dit aspect aan de orde.

		van het onderzoeksconsortium. De resultaten zullen uiteraard ook met alle stakeholders besproken en toegelicht worden.	
27.	Blz 27. “3.3.2 Toerisme en recreatie”. Eén na laatste zin. “Een kwantitatieve waardering van het effect lijkt dan ook niet mogelijk. Dit sluit tevens aan bij het advies uit de werkwijzer voor luchtvaart MKBA’s.” Op blz 59 van de werkwijzer staat: “Effecten van geluidhinder op stiltegebieden, recreatie, toerisme en ecosystemen dienen waar mogelijk gekwantificeerd te worden. Indien dat niet mogelijk is neem dan de effecten als PM-post op in de MKBA.” In de nota van Peeters (et. al., 2020) heeft hoofdstuk 5.5. de titel “welk risico loopt het toerisme in het Heuvelland?”. Hierin is een goede poging gedaan om het effect van een stijging naar 19.000 vluchten (vergunde waarde) op het toerisme in kaart te brengen. De inkomsten derving komt uit in de range 5-9% van de jaarlijks directe opbrengsten van € 460 miljoen. Dus een jaarlijkse inkomstenderving van € 23-42 4 miljoen. Indien het verlies aan economische waarde van de natuur wordt meegenomen kan het jaarlijks verlies oplopen tot € 70 miljoen.	De effecten op het gebied van toerisme en recreatie krijgen een volwaardige kwalitatieve plek in het eindverhaal, zoals ook het advies is uit de Werkwijzer voor Luchtvaart MKBA's. Als het gaat om de aantrekkelijkheid van het toeristisch 'product' zal gezien worden op welke wijze de inzichten zoals die door Breda University of Applied Sciences (de heer Paul Peeters c.s.) zijn onderzocht een plek kunnen krijgen in de MKBA. Hier zal het onderzoeksconsortium een nader gesprek met de heer Peeters over voeren.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
28.	In de nota staat een disclaimer omdat het budget geen diepgaand onderzoek toeliet. Het team dat het rapport heeft geschreven heeft dit met zorg gedaan en het kan daarom niet zo zijn dat met deze gegevens niets wordt gedaan. Het lijkt logisch om in ieder geval de ondergrens van de inkomstenderving (in relatie tot het aantal vluchten) in de MKBA mee te nemen. Het niet kwantitatief meenemen van het effect op het toerisme heeft een negatief effect op de kwaliteit van de MKBA en lijkt in strijd met de werkwijzer.	De effecten op het gebied van toerisme en recreatie krijgen een volwaardige kwalitatieve plek in het eindverhaal, zoals ook het advies is uit de Werkwijzer voor Luchtvaart MKBA's. Als het gaat om de aantrekkelijkheid van het toeristisch 'product' zal gezien worden op welke wijze de inzichten zoals die door Breda University of Applied Sciences (de heer Paul Peeters c.s.) zijn onderzocht een plek kunnen krijgen in de MKBA. Hier zal het onderzoeksconsortium een nader gesprek met de heer Peeters over voeren.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
29.	P. 28. CO2 effecten. Bij het niet uitvoeren van een vlucht vanaf MAA maar vanaf een luchthaven in het buitenland is het CO2 effect inderdaad nul (0). Maar de CO2 reductie van de	De nieuwe werkwijzer schrijft voor dat mondiale veranderingen in CO2-uitstoot meegenomen moeten worden aangezien klimaateffecten een mondiaal effect	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.



	betreffende vlucht komt Nederland ten goede, hierdoor hoeft er elders minder CO2 te worden gereduceerd. Dit is dus een positief effect en moet dus in de MKBA worden meegenomen. Hoeveel kg CO2 uitstoot wordt er per type toestel meegenomen voor een LTO cycle? Een tabel met waarden per vliegtuigtype maakt veel duidelijk.	betreffen en het land waarin dit wordt uitgestoten niet bepalend is voor de omvang van het effect. Tevens wordt de totale CO2 uitstoot van vluchten van en naar MAA in beeld gebracht (niet alleen LTO), om wel de orde grootte in beeld te hebben van de totale uitstoot van vluchten van/naar de luchthaven.	
30.	P. 30. Geluid. "We baseren ons daarom op de eerder gemaakte berekeningen in het kader van het Van Geel traject." Zijn deze Lden berekeningen door To70 gedaan in overeenstemming met de Regeling Burgerluchthaven? Het is zeer jammer dat de financiële waardering pas bij een Lden van 50·dB(A) begint. De hinder-effect relatie telt het aantal ernstig gehinderde mee vanaf een Lden van 48·dB(A), bij deze waarde ondervindt al 17% van de bewoners ernstige hinder.	Er zijn geen methoden bekend om wetenschappelijk gevalideerd effecten onder de 50 dB(Lden) in euro's uit te drukken. Hinderverandering in de contour onder de 50 dB(Lden) kan dan ook alleen kwalitatief worden beschouwd.	Geen vervolgactie.
31.	P. 30. Geluid. 1. Zie Denktank rapport "Geluidhinder door MAA" 2. Er is sprake van onderwaardering voor MAA, die zeer dicht op grote woongebieden ligt, waarbij er sprake is van zeer hoge pieken. Vergelijk hiervoor ook de in rapporten vermelde veel hogere percentages EGH's voor Schinveld (Awacs) en Eindhoven t.o.v. Schiphol. 3. Totaal geen waardering voor EGH's in Lden 45 dB(A) zone, zelfs niet tot 50 dB(A) Aanbevelingen van WHO en RIVM voor maatregelen vanaf Lden 45 dB(A) worden genegeerd. 4. Scheve verhouding van (gebrek aan waardering) van geluidhinder t.o.v. waardering voor tijdverlies van 1 uur van niet-zakelijke reis naar een alternatieve luchthaven. 5. Het is niet correct, dat kosten van Omgevingsfonds en Sanering Geverik en Schietecoven niet meegenomen worden in de alle MKBA's m.u.v. kleine luchthaven en sluiting. Dit betreft ook kosten van isolatie van huizen voor andere gebieden binnen Lden 45 dB(A). Alle kosten, die	De kosten voor een omgevingsfonds zullen op een andere wijze tot uitdrukking komen in de MKBA. In de MKBA zal namelijk overlast en hinder als kostenpost in beeld worden gebracht. Een omgevingsfonds heeft in de methodiek van een MKBA hetzelfde netto-effect. Dan worden de kosten voor het fonds meegeteld en tegelijkertijd nemen de overlast en hinder af waardoor de kosten die daarvoor gerekend worden zullen afnemen. Voor de uiteindelijke weging wordt er nu voor gekozen om de kosten voor overlast en hinder conform de nieuwe werkwijzer te hanteren omdat dit een objectieve maat geeft en niet leidt tot een discussie of en welke omvang een omgevingsfonds in staat is overlast en hinder terug te dringen.	Geen vervolgactie.

	<p>gemaakt moeten worden voor continuering of uitbreiding moeten expliciet zichtbaar worden gemaakt.</p> <p>6. Het is niet correct, dat er niet gerekend wordt met aanzienlijke waardeverliezen op woningen gezien de specifieke situatie bij MAA (zie hierboven).</p> <p>Denktank zal komende week komen met een voorstel voor waardering van geluidhinder</p>		
32.	<p>P. 31. Welke waarden worden er per toestel type voor de uitstoot van CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, HC, SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> gehanteerd per LTO cycle en waar zijn deze waarden op gebaseerd? Waarom zijn CO en HC niet opgenomen in de lijst? Voor bijna alle toestel types zijn deze waarden gepubliceerd. Om het geheel helder en inzichtelijk te maken is het noodzakelijk om ook een tabel op te nemen waar voor ieder vliegtuig type de grootte van de emissie per LTO cycle staat.</p>	<p>De lokale uitstoot tijden, de LTO en mondiale uitstoot waar het klimaat effecten betreft zullen in ogenschouw worden genomen. De uitstootberekening wordt gepubliceerd in het eindrapport. Deze gaat uit van een basisjaar en de vlootsamenstelling daarin (met uitstoot per type vliegtuig, herkomst/bestemming), die vervolgens toeneemt met de ontwikkeling van passagiers/vracht en afneemt met de technologische ontwikkeling in ieder scenario.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>
33.	<p>Blz 34 e.v. "Varianten en Risicoanalyse". "Hogere/lagere kosten omgevingseffecten geluid en lokale uitstoot." Toevoegen: I.h.b. door wijzigingen in Internationale en nationale regelgeving.</p>	<p>In de in de MKBA op te nemen onzekerheidsanalyse zal hier aandacht aan worden besteed.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
Omwonenden MAA 3	Omwonenden MAA	20-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	<p>Het betref met name punten die betrekking hebben op de overlast voor de inwoners van Schietecoven, Ulestraten en zuid Geverik.</p> <p>Deze inwoners ervaren overlast die niet beoordeeld wordt in de diverse rapporten, het betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- extra lawaaioverlast als gevolg van taxiën over de start/landingsbaan (verder runway) omdat er geen ruimte is om een taxibaan aan te leggen.</li> <li>- Dit taxiën zorgt ook voor potentieel gevaarlijke situaties. Denk aan de Tenerife ramp waar tijdelijk geen taxibaan beschikbaar was en 2 boeings 747 in botsing kwamen (600 doden). Wereldwijd wordt al tientallen jaren gezocht naar maatregelen om dit soort onveilige situaties (runway incursions) te voorkomen.</li> <li>- Lawaaioverlast door de "reverse" (remmen door het omkeren van de straalstroom). Dit lawaai (tot 90 Dba Lmax) wordt niet meegerekend in de Lden. Voor de LVW stopt blijkbaar het lawaai zodra de banden van het vliegtuig de baan raken.</li> <li>- Stankoverlast van onverbrande kerosine door taxiënde vliegtuigen. Straalmotoren zijn het minst efficiënt bij lage toerentallen en op lage hoogte.</li> </ul> <p>Extra lawaai door startende vliegtuigen. Het betreft hier Lmax van 100+ Dba waardoor het niet mogelijk is om buiten te zijn zonder bij elke start de handen voor de oren te houden om pijn te vermijden en gehoorbeschadiging te voorkomen. Weliswaar geldt volgens de LVW de Lden maar er is ook nog zoets als zorgen voor een veilig en leefbaar woonklimaat.</p>	<p>Het geluid veroorzaakt door taxiënd verkeer of straalomkering in vliegtuigmotoren (zogenoeten 'reverse thrust') wordt niet meegenomen in de voorgeschreven geluidsmodellen van de nieuwe werkwijzer. Wel zal dit kwalitatief geluid worden. Het geluid van (extra) startende vliegtuigen wordt wel meegenomen.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>

2.	Met name de inwoners van Schietecoven (145-200m naast de zuidelijke verlenging) ervaren zeer veel extra overlast van stank en lawaai sinds het gebruik van de runway van 2750m. Vliegtuigen taxiën minutenlang over de runway en draaien aan het einde waarbij enorme stank en lawaai overlast wordt geproduceerd. Het lawaai van het taxiën is in 2018 gemeten door een erkend akoestisch bureau. De gemeten waardes waren 75+DbA tot 95DbA Lmax. Nu wordt, volgens de LVW, het taxiën beschouwd als "te verwaarlozen". Dit is gebaseerd op een onderzoek gedaan eind vorige eeuw door bureau Peutz. Metingen bij dit onderzoek hebben plaatsgevonden op afstanden van 700m +. De afstanden voor Schietecoven bedragen zoals gezegd 145-200m!!	Het geluid veroorzaakt door taxiënd verkeer wordt niet meegenomen in de voorgeschreven geluidmodellen. Daarmee is er ook geen (internationale) kennis om dit specifiek aspect te waarderen. Dit zal alleen kwalitatief geduid en geïllustreerd worden (bijvoorbeeld in aantallen per dag en aantallen woningen).	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
3.	De genoemde runway verlenging is nooit getoetst door een MER. Bij de aanwijzing in 2004 werd de MER op vakkundige wijze het bos in gestuurd toen de MER nadere uitleg vroeg over het gebruik van de toenmalige stopway (de huidige verlenging) als runway. De uitleg is nooit gekomen!	In het kader van een nog op te stellen MER of MER-beoordelingsnotitie zullen deze aspecten op een later moment aan de orde komen. Voor de MKBA zijn deze aspecten nu niet aan de orde.	Geen vervolgactie.
4.	Bij de vorige aanvraag LHB (2016?) werd voor een MER beoordeling bepaald dat een MER niet noodzakelijk was. De lawaai en stankoverlast voor genoemde woonkernen werd hierbij totaal niet beoordeeld, laats staan de extra overlast door de baanverlenging.	In het kader van een nog op te stellen MER of MER-beoordelingsnotitie zullen deze aspecten op een later moment aan de orde komen. Voor de MKBA zijn deze aspecten nu niet aan de orde.	Geen vervolgactie.

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
B & W Maastricht	gemeente Maastricht	20-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	<p><b>Proces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle doorrekeningen zijn helder in aannames, haalbaarheid van alternatieven (in termijnen, kosten en baten) en waarschijnlijkheid van effecten.</li> <li>- Die transparante onderbouwing geldt voor alle varianten, en zéker voor de sluitingsvariant waar het gaat om een alternatief gebruik van het luchthaventerrein.</li> </ul> <p>Bij de analyse van de sluitingsvariant ook meenemen dat sprake moet zijn van een overgangperiode – een verantwoord afbouwscenario voor de klanten/bedrijven die hun business/logistiek/... nu ook mede baseren op MAA.</p>	<p>Het onderzoeksconsortium onderschrijft deze punten. Een overgangperiode wordt niet in beeld gebracht, maar compensatiekosten voor bedrijven die uitgekocht moeten worden wel.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>
2.	<p><b>Economisch</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wat betekende varianten voor de klanten van MAA in de regio/Maastricht <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Bedrijven - productieproces, aan/afvoer van halffabricaat/eindproduct</li> <li>• De toerist - uitgaand en inkomend leisure toerisme.</li> <li>• komend zakelijk toerisme (congressen/beurzen, hoofdkantoren, campus)</li> </ul> </li> <li>- Specifiek: <ul style="list-style-type: none"> <li>• MAA wordt intensief benut door private jets tijdens de internationale kunstbeurs TEFAF. Wat is het effect van varianten voor deze dienst.</li> </ul> </li> </ul> <p>Welke kansen met welke baten liggen er in de varianten om (mede) innovatie (elektrisch vliegen e.a.) door te ontwikkelen op MAA.</p>	<p>Gepoogd zal worden om deze aspecten zo goed mogelijk in beeld te brengen op basis van de beschikbare gegevens en kengetallen. Bij de thans genoemde beleidsvariant voor gebruik van klein verkeer zal door het onderzoeksconsortium bekeken worden of en hoe de ontwikkeling van kleinere, zuinigere en stillere vliegtuigen en de daarop te baseren nieuwe businessmodellen te kwantificeren zijn- waarbij in beeld gebracht zal worden welke aanvullende investeringen deze optie zal vragen en wat dit betekent voor de geluidsruimte en fysieke ruimte op de luchthaven. Dit betekent een aanpassing in de scope van deze variant.</p>	<p>Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.</p>

3.	<p><b>Hinder.</b> Wat betekenen varianten voor het gebruik van het luchtruim boven Maastricht en de mogelijk meer/minder te ervaren hinder (t.o.v. de huidige situatie).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wat is het waterbedeffect van géén luchthaven/MAA op hinder door (extra) vliegverkeer in het luchtruim van Zuid-Limburg vanuit Luik Airport (geluid): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebied dat effecten ondervindt</li> <li>• Eventuele gevolgen voor dag- en verblijfstoeristen in stad en regio</li> </ul> </li> <li>- Welke risico's brengt dit met zich mee</li> </ul> <p>Gegeven o.a. de (on)mogelijkheden tot bestuurlijke beïnvloeding van besluitvorming in Luik over zaken als groei, routes e.a.</p>	<p>Daar is op basis van de kennis die we nu voorhanden is nog niets over te zeggen. Het onderzoeksconsortium kijkt daarom in het MKBA-proces alleen naar de effecten van MAA en niet naar hindereffecten van andere luchthavens op Limburg.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>
4.	<p><b>Internationale bereikbaarheid regio</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wat zijn de gevolgen van de varianten voor het (op termijn) kunnen gebruik van MAA voor het zakelijk toeristisch verkeer (hoofdkantoren, MECC, campus, TEFAF).</li> </ul> <p>(NB: Gemeente, Provincie en MECC hebben 50mln geïnvesteerd in het congrescentrum, ook voor de synergie met de campus waar het deel van uitmaakt.</p> <p>Daarom is ook relevant te weten op welke wijze bij de sluitingsvariant de voor het vestigingsklimaat cruciale internationale bereikbaarheid anderszins verbeterd wordt? Met meenemen van de kosten in de analyses.</p>	<p>De verandering van de internationale bereikbaarheid maakt onderdeel uit van de analyse. Investerings uit het verleden of kosten van alternatieven om de bereikbaarheid te verbeteren niet (die alternatieven verdienen een eigen afweging).</p>	<p>Geen vervolg.</p>

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
We love MAA	We Love MAA	15-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	Recentelijk zijn richtlijnen ontwikkeld voor het uitvoeren van een MKBA voor de aanvraag van een luchthavenbesluit. Hoe kunnen deze richtlijnen dan geschikt zijn voor een analyse van een sluitingsvariant? Welke richtlijnen worden gehanteerd om de sluitingsvariant in kaart te brengen en te beoordelen aangezien de MKBA voor een luchthavenbesluit hier niet in voorziet?	De MKBA is voor het afwegen van beleidsalternatieven en in die geval voor de toekomstopties voor de luchthaven. De MKBA kan gebruikt worden voor een luchthavenbesluit, maar ook voor andere besluiten en afwegingen (investeringsbeslissingen, of een andere bestemming voor de luchthaven vinden). De MKBA als afwegingsinstrument is niet gebonden aan één soort besluit.	Geen vervolgactie.
2.	Het is bekend dat bijvoorbeeld SAMCO de intentie heeft te gaan uitbreiden op MAA. Het is niet ondenkbaar dat een sluitingsvariant de aanleiding kan zijn tot het uitstellen van investeringen, omdat een commerciële onderneming zeker moet zijn dat gedane investeringen redelijkerwijs terugverdiend kunnen worden. In hoeverre worden op handen zijnde investeringen meegenomen in de sluitingsvariant van de MKBA?	Dit is in beginsel geen onderdeel van de MKBA. Investeringsonzekerheid - bij uitblijven van een duidelijk perspectief - is een negatief effect. De MKBA weegt echter alternatieven af waarvan wordt aangenomen dat deze juist wel een lange termijn koers betreffen. Enige onzekerheid blijft wellicht in praktijk, maar dat zijn bedrijfsmatige afwegingen en risico's die bedrijven actief op de luchthaven moeten wegen.	Geen vervolgactie.
3.	Vooraf vanuit de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA zijn suggesties gedaan voor een alternatieve invulling van het huidige luchthaven terrein. Zo zijn plannen voor een weide vol zonnepanelen en windmolens, een park en een terrein voor niet luchtvaartgerelateerde bedrijven geopperd. De vraag die hierbij gesteld moet worden is waarom MAA gesloten moet worden om bovengenoemde activiteiten te kunnen ontplooiën. Er zijn voldoende terreinen beschikbaar in Zuid-Limburg, dus waarom zouden dergelijke activiteiten zich alleen kunnen ontplooiën op het luchthaventerrein en niet elders in de provincie? Bovendien zal door middel van aanvullend onderzoek bepaald moeten worden of er überhaupt behoefte is aan een dergelijke alternatieve	Bij de alternatieve gebiedsontwikkeling zal door het onderzoeksconsortium ook met verdringingseffecten rekening gehouden worden, waardoor ook het effect op dezelfde ontwikkeling elders in de regio in beeld gebracht zal worden.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.

	invulling. Wat is de levensvatbaarheid van bijvoorbeeld zo'n zonneweide wegen de maatschappelijke kosten hiervan op tegen de baten?		
4.	De MKBA dient om een besluit te nemen voor een (zeer) lange termijn. Hoe kan het dan dat in de genoemde scenario's geen rekening wordt gehouden met de technologische ontwikkelingen van elektrisch vliegen die volgens experts een grote impact heeft op hoe (regionale) luchthavens er over 15 tot 20 jaar uit zien.	De basis is conform de werkwijzer voor luchtvaart MKBA's aan te sluiten bij de WLO-scenario's. Bij de thans genoemde beleidsvariant voor gebruik van klein verkeer zal door het onderzoeksconsortium bekeken worden of en hoe de ontwikkeling van kleinere, zuinigere en stillere vliegtuigen en de daarop te baseren nieuwe businessmodellen te kwantificeren zijn- waarbij in beeld gebracht zal worden welke aanvullende investeringen deze optie zal vragen en wat dit betekent voor de geluidsruijme en fysieke ruijme op de luchthaven. Dit betekent een aanpassing in de scope van deze variant.	De scope van de beleidsvariant klein vliegverkeer zal hierop worden aangepast.
5.	In de MKBA wordt uitgegaan dat de vraag naar luchtvervoer opgevangen wordt door andere luchthavens (in binnen- en buitenland). In hoeverre wordt meegenomen hoe de omwonenden van die andere luchthavens hierover denken? En is het niet zo dat de MKBA van elke NL luchthaven hiervan uitgaat. Hoe past dit dan?	De lokale hinder elders valt buiten de scope van deze MKBA. Het uitgangspunt is dat luchthavens elders hun eigen beleid daarop voeren. Effecten op de CO2 uitstoot - een mondiaal klimaat effect - worden wel meegenomen indien een passagier vanaf elders vliegt.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
6.	Indien blijkt dat het sluitingscenario de voorkeur heeft, wordt dan ook de toenemende overlast boven Zuid-Limburg (met name Eijsden en het zuidelijk deel van het Heuvelland) van verkeer van en naar Luik Bierset meegenomen in dit scenario?	Daar is op basis van de kennis die we nu hebben niets over te zeggen. Wij kijken daarom alleen naar de effecten van MAA op dit gebied.	Geen vervolgactie.
7.	Indien de sluitingsvariant de voorkeur heeft, kan het zijn dat dit een positief effect heeft op de waarde van woningen rond het vliegveld. Voor starters op de woningmarkt betekent dit dat lastiger zal zijn in dit deel van Limburg een betaalbare woning te vinden. Wordt dit effect meegenomen in de analyse?	Nee. Dit is geen effect dat een plek krijgt in de analyse. De effecten op hinder spelen een rol en worden gewaardeerd, die kunnen zich vertalen in huizenprijzen, maar er wordt geen nadere woningmarktanalyse uitgevoerd in de MKBA.	Geen vervolgactie.
8.	De scope van de MKBA is ons nog niet helemaal duidelijk. Met andere woorden: wordt in de diverse varianten vooral gekeken naar regionale of juist naar nationale effecten? Als bijvoorbeeld werkgelegenheid van MAA zal verdwijnen naar andere luchthavens in Nederland, is het	In de MKBA worden beide aspecten beschouwd, wel het regionale als het nationale effect.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.



	nationale effect van de variant nul, terwijl dit een groot negatief effect voor de regio zal hebben.		
9.	De aanstaande MKBA is niet gericht op het creëren van draagvlak, maar simpelweg op het in kaart brengen van maatschappelijke kosten en baten van de opgenomen varianten. Het kan in dit geval niet zo zijn dat de ene groep zich veel zwaarder mag laten vertegenwoordigen dan de andere. Daarom vragen wij u met klem om een evenwichtige representatie van voor- en tegenstanders en wij kunnen er niet mee akkoord gaan dat de samenstelling van de Challengegroep hiervoor gebruikt wordt.	De getalsmatige deelname aan bijeenkomsten is voor het onderzoeksconsortium geen relevant gegeven voor het doorrekenen van de maatschappelijke kosten en baten. Alle ingebrachte inhoudelijke punten en opmerkingen zullen op hun inhoudelijk merites zorgvuldig worden afgewogen.	Geen vervolgactie.
10.	Overigens willen wij u daarom wijzen op het BuurMAAn ( <a href="http://www.welovemaa.nl/buurmaan">www.welovemaa.nl/buurmaan</a> ) initiatief dat we enige tijd geleden ondernomen hebben. Via social media en onze website konden omwonenden (voor- en tegenstanders en omwonenden die neutraal staan tegenover het vliegveld) hun leefomgeving een score geven. Voor ons was het geen verrassing dat het overgrote deel van de respondenten hun leefomgeving een acht of een negen gaven. Dit initiatief was uiteraard geen statistisch verantwoord onderzoek, maar het geeft in elk geval een redelijk beeld van de stemming onder alle omwonenden. Wellicht zou Provincie Limburg of MAA een dergelijk onderzoek kunnen laten uitvoeren om vast te stellen hoe groot de groep voorstanders versus tegenstanders nou daadwerkelijk is. Wij zijn namelijk van mening dat het extreem belangrijk is dat niet alleen de stem gehoord wordt van een kleine groep luidruchtige tegenstanders. De provincie is van ons allemaal en daarom mag juist de stille overgrote meerderheid niet vergeten worden.	Het uitvoeren van een objectief draagvlak onderzoek is geen onderdeel van de MKBA zoals die nu volgens de nieuwe werkwijzer dient te worden opgesteld.	Geen vervolgactie.
11.	Voorafgaand aan het proces van dhr. Van Geel gaf hij overduidelijk en in niet mis te verstane bewoordingen aan dat het niet de bedoeling is dat de integriteit van de door hem geselecteerde onderzoeksbureaus in twijfel zouden worden getrokken voor eigen gewin. Helaas werden zijn woorden al spoedig in de wind geslagen en zelfs recentelijk publiceerde de eerdergenoemde Alliantie een zelfgemaakt rapport over significant lagere werkgelegenheidscijfers dan die in het proces Van Geel zijn ingebracht. Met andere woorden: deelnemers van de	Bij de MKBA zullen de onderzoekers vanuit hun onafhankelijke positie en inhoudelijke expertise een onderbouwing geven met welke werkgelegenheidscijfers gerekend dient te worden en wat daarbij (wetenschappelijk) te onderbouwen is.	Geen vervolgactie.

	<p>Challengegroep weigerden zich te confirmeren aan het onderzoek waar ze zelf aan mee hebben gewerkt en probeerden via publicaties in de media de publieke en politieke opinie te beïnvloeden. Ons inziens zou voor dergelijke praktijken geen plaats moeten zijn in de uit te voeren MKBA. Dezelfde regels zoals de intentie was van dhr. Van Geel zouden moeten gelden voor de MKBA en wellicht zou om dit commitment gevraagd moeten worden van de deelnemende partijen.</p>		
12.	<p>Zoals wij begrepen hebben, gaat de zogenaamde onafhankelijke MKBA die in opdracht van de eerdergenoemde Alliantie door de heren Manshanden en Bus een rol spelen in de aanstaande MKBA. Wij zijn er sterk van overtuigd dat voor dit onderzoek geen plaats zou moeten zijn in de toekomstige MKBA en wel om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Al in november 2018 publiceerden de heren Manshanden en Bus in dagblad De Limburger een opinieartikel waarin MAA werd bestempeld als bodemloze put zonder toekomst. Zij baseerden zich op aantoonbaar onjuiste aannames en gegevens en voerden geen enkele vorm van onderzoek uit om tot deze conclusies te komen. Vervolgens werd in hun MKBA rapport naar de eerdergenoemde conclusie toe geschreven en gerekend. Een MKBA kan onmogelijke onafhankelijk en zijn en heeft bovendien inhoudelijk geen enkele waarde als vooraf al een conclusie wordt gepubliceerd. Bovendien riep dhr. Manshanden ten overstaan van een groep tegenstanders op een door Omwonenden MAA georganiseerde bijeenkomst: "Weg met dat ding," doelend op de luchthaven. Dit was eveneens voorafgaand aan hun onderzoek en getuigd van een onwaarschijnlijke vorm van vooringenomenheid.</li> </ul>	<p>Het is het onderzoeksconsortium bekend dat door Manshanden en Bus reeds een MKBA is uitgevoerd. Het is aan de onderzoekers van SEO, Decisio en TO70 om te beoordelen of deze MKBA (op onderdelen) in het kader van de provinciale MKBA is te gebruiken.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>
13.	<p>Ten tijde van de uitvoering van de MKBA door Manshanden en Bus bestonden geen richtlijnen voor een dergelijk onderzoek voor luchthavens. Bovendien zijn basisregels die universeel gelden voor een MKBA met voeten geschreden. Zo werd Maastricht Aachen Airport als lijdend voorwerp en belangrijkste partij niet gehoord. Ook andere bedrijven gelieerd aan de luchthaven en voorstanders hebben geen input mogen en kunnen leveren.</p>	<p>Op het moment dat de MKBA van Manshanden en Bus werd gepresenteerd was de nieuwe werkwijzer van het Rijk nog niet gepubliceerd. Het onderzoeksconsortium neemt alle informatie tot zich om te komen tot een gewogen oordeelsvorming in het uiteindelijke eindrapport.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

14.	Tegen het einde van het proces Van Geel werd de MKBA van Manshanden en Bus door de Alliantie als opdrachtgever ingebracht in het proces. De Alliantie stelde nadrukkelijk dat kritische vragen of opmerkingen ingediend konden worden. Deze opmerking bleek er echter eentje voor de bühne, want de 119 vragen die We Love MAA stelde naar aanleiding van de zogenaamd onafhankelijke MKBA bleven inhoudelijk onbeantwoord. We concluderen hieruit dan Manshanden en Bus geen verantwoording durven te dragen voor zowel de uitvoering als de conclusies van hun eigen MKBA.	Het is niet aan het onderzoeksconsortium om deze opmerking nader te duiden.	Geen vervolgactie.
15.	Rekening houdend met het bovenstaande pleiten wij ervoor dat de Provincie als opdrachtgever de regie houdt over de uit te voeren MKBA. Het kan niet zo zijn dat een maatschappelijk extreem belangrijk onderzoek als dit vertroebeld wordt door onderzoeken, stukken en artikelen die met een grote mate van vooringenomenheid en partijdigheid tot stand zijn gekomen en die duidelijk niet als doel hebben om tot een eerlijke en objectieve analyse te komen. Overigens is het daarom net zo onwenselijk als We Love MAA als voorstander van de luchthaven eigen onderzoeken of artikelen inbrengt in de MKBA. Wij zullen dat om die reden dan ook niet doen en ons conformeren aan de analyse die door u zal worden uitgevoerd	De MKBA wordt conform de procedure en de inhoudelijke uitgangspunten van de nieuwe werkwijzer opgesteld. De onafhankelijke onderzoekers zullen beoordelen of de aan hen ter beschikking gestelde informatie correct is en meegenomen kan worden in de uiteindelijke berekeningen.	Geen vervolgactie.
16.	Kortom, wij hebben de stellige overtuiging dat de MKBA uitgevoerd moet worden op basis van onderzoeken en rapporten van gerenommeerde en geaccrediteerde onderzoeksbureaus en dat er geen plaats zal moeten zijn voor rapporten die in eigen beheer en met een vooraf bepaald doel en vooringenomenheid tot stand gekomen zijn. Dit is tevens van belang om achteraf niet in allerlei oeverloze discussies en debatten over de juistheid van de MBKA terecht te komen.	De MKBA wordt conform de procedure en de inhoudelijke uitgangspunten van de nieuwe werkwijzer opgesteld. De onafhankelijke onderzoekers zullen beoordelen of de aan hen ter beschikking gestelde informatie correct is en meegenomen kan worden in de uiteindelijke berekeningen.	Geen vervolgactie.
17.	Wij durven te stellen dat de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zal aandringen met een second opinion op de MKBA, indien blijkt dat het sluitingsscenario niet de voorkeur heeft. Bovendien is het verre van onwaarschijnlijk dat de heren Manshanden en Bus dan weer in stelling worden gebracht. We begrijpen dat een Second Opinion een recht of aanbeveling is en	Het beoordelen of een second opinion nodig is, kan het beste plaatsvinden als het primaire proces afgerond is. In dat proces wordt stakeholders over concept uitkomsten overlegd. Afhankelijk van de eventueel dan geconstateerde twijfels en de specifieke onderwerpen	Geen vervolgactie.

	derhalve niet kan worden tegengehouden en dat hoeft wat ons betreft ook niet. Maar ook hier is het zaak gebruik te maken van een integere, niet vooringenomen en bovenal neutrale partij die zorgt gaat dragen voor een eventuele second opinion.	daarbij, zal beoordeeld worden of en welke onderwerpen aan een second opinion moeten worden onderworpen. Daarbij zal objectiviteit van de beoordeling voorop staan.	
18.	Hoewel de media in principe neutraal zou moeten zijn, hebben we helaas de indruk dat sommige artikelen of publicaties nogal makkelijk hun weg naar de krant of tv vinden. De recente publicatie van Denktank-MAA met haar 560 banen was hier een goed voorbeeld van. Mening van omwonenden kunnen beïnvloed worden door onjuist, onvolledige of subjectieve berichtgeving en social media heeft hierop een negatief effect. Wij pleiten er daarom voor dat de Provincie als opdrachtgever van de MKBA zorgt draagt voor effectieve en duidelijke berichtgeving naar haar burgers of ten minste duidelijke afspraken te maken met diverse media omtrent de berichtgeving over de MKBA. Dit voorkomt oeverloze en ongefundeerde discussies achteraf en draagt bij aan het draagvlak voor de te kiezen variant.	Er zal feitelijk over de uitkomst van de MKBA worden gecommuniceerd.	Geen vervolgactie.

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
GGD Zuid-Limburg	GGD Zuid-Limburg	05-10-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	<p>In de ontwerpnota wordt aangegeven dat het effect van geluid op de gezondheid, zowel overlast(hinder) als gezondheid(aandoeningen), in geld zal worden uitgedrukt. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van kengetallen voor de waardering van vliegtuiggeluid en wordt verwezen naar een rapport van CE Delft 2017a (Handboek Milieuprijzen). De waarderingen beginnen bij een geluidsbelasting van 50 dB(A) en stijgen bij toenemende geluidsbelasting. Bij deze systematiek plaatsen we een aantal kanttekeningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De methode zoals beschreven in het Handboek Milieuprijzen is niet gebaseerd op de meest recente inzichten in het effect van vliegtuiggeluid op gezondheid. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in oktober 2018 de richtlijnen omgevingsgeluid uitgebracht. In deze richtlijnen is rekening gehouden met nieuwe inzichten. Zo blijkt dat de ernstigere gezondheidseffecten van geluid, zoals coronaire hartziekten, al bij lagere geluidsniveaus optreden dan in het verleden werd aangenomen. (Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) Het doel heiligt de middelen RIVM-rapport 2019-0227).</li> </ul> <p>In de systematiek zoals vermeld in de ontwerpnota worden enkel de overlast en gezondheidseffecten gewaardeerd bij geluidsniveaus vanaf 50 dB(A) Lden. Dit terwijl hinder en andere gezondheidseffecten ook beneden deze niveaus optreden. Vliegverkeer is bij een gelijk geluidsniveau hinderlijker en geeft meer slaapverstoring dan wegverkeer, railverkeer en bedrijven. Op grond van hinder en slaapverstoring moet vliegverkeer zwaarder worden beoordeeld dan andere bronnen. De WHO hanteert de volgende advieswaarden: 45 dB</p>	<p>Voor de MKBA is het relevant of en welke objectief wetenschappelijk prijseffect te koppelen valt aan een bepaald geluidsniveau. De werkwijzer geeft hiervoor duidelijke richtlijnen. De MKBA zal deze werkwijzer één-opéén toe passen.</p>	<p>Geen vervolgactie</p>

	<p>Lden en 40 dB Lnight. Bij deze waarden treedt nog steeds een hoog percentage ernstige hinder (10%) en ernstige slaapverstoring (11%) op (M.J.A. Slob et al., GGD-richtlijn medische milieukunde: omgevingsgeluid en gezondheid. RIVM Rapport 2019-0177).</p>		
2.	<p><b>Opmerking:</b>  Ook voor het kwantificeren van de effecten van luchtvervuiling door vliegverkeer wordt gebruik gemaakt van het Handboek Milieuprijzen 2017a van CE Delft. Kanttekeningen die hierbij worden geplaatst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De methode zoals beschreven in het Handboek Milieuprijzen is niet gebaseerd op de meest recente inzichten in het effect van luchtvervuiling op gezondheid. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft onlangs (22 september 2021) nieuwe Air Quality Guidelines uitgebracht. De WHO scherpst haar advieswaarden voor onder andere fijn stof en stikstofdioxiden fors aan en stelt dat er geen grens is waaronder luchtverontreiniging veilig is.</li> <li>- In de ontwerpnota wordt aangegeven dat alleen naar de emissies (uitstoot) bij de start- en landingscyclus wordt gekeken voor het bepalen van de luchtkwaliteit. Als argumentatie wordt aangegeven dat uitstoot op grotere hoogte kan worden meegevoerd door de wind en zich daardoor over een groter gebied zal verspreiden. In het algemeen kan gesteld worden dat de lokale luchtkwaliteit bepaald wordt door de emissies op lokaal niveau en de achtergrondconcentratie. Door enkel de emissies bij start en landen mee te nemen in de MKBA worden de effecten op de achtergrondconcentraties en gezondheid niet meegenomen.</li> <li>- In de ontwerpnota is ultrafijnstof niet meegenomen. Onderzoek naar de invloed van kortdurende blootstelling aan ultrafijnstof geeft echter aanwijzingen voor het optreden van nadelige effecten op het hart- en vaatstelsel en op de luchtwegen (zoals veranderingen in het hartritme en astma-aanvallen). Ook wordt op basis van de huidige kennis door de Gezondheidsraad geconcludeerd dat er</li> </ul>	<p>Uit de verkenning naar milieueffecten in het kader van het advies rapport van de heer van Geel kwam naar voren dat de impact voor ultrafijnstof niet groot wordt geacht. De effecten van ultrafijnstof zijn nog niet te vertalen naar een objectief herleidbare niveau waarop prijseffecten zijn te berekenen en kunnen vooralsnog niet worden meegenomen in de doorrekening.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

	<p>aanwijzingen zijn dat langdurige blootstelling aan ultrafijnstof het risico op hart- en vaataandoeningen vergroot. Daarnaast worden een verhoogde kans op het ontstaan van luchtwegaandoeningen en een negatieve invloed op de groei van de foetus genoemd. De Gezondheidsraad doet daarom verschillende aanbevelingen om de uitstoot van ultrafijnstof door bijvoorbeeld weg- en vliegverkeer en industrie te beperken. (Gezondheidsraad: Risico's van ultrafijnstof in de buitenlucht Nr. 2021/38, Den Haag, 15 september 2021).</p>		
3.	<p><b>Advies van de GGD Zuid Limburg.</b> Voor een goede afweging van de verschillende alternatieven die onderzocht gaan worden in de MKBA voor MAA, adviseert de GGD Zuid Limburg:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bij het omgevingsaspect geluid de effecten op gezondheid (inclusief hinder) ook te bepalen voor geluidsniveaus lager dan 50 dB Lden. Hierbij wordt geadviseerd om uit te gaan van de meest recente inzichten zoals vermeld in de WHO richtlijn omgevingsgeluid van oktober 2018, waarin de advieswaarden 45 dB Lden en 40 dB Lnight bedragen.</li> <li>2. Bij het omgevingsaspect luchtkwaliteit: <ol style="list-style-type: none"> <li>A. Uit te gaan van de meest recente inzichten in de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging. Uitgangspunt dienen hierbij de Air Quality Guidelines 2021 van de WHO te zijn.</li> <li>B. Ook de effecten van ultrafijnstof in de beoordeling mee te nemen.</li> </ol> </li> </ol> <p>Alle effecten van de verschillende varianten voor de luchtkwaliteit en gezondheid mee te nemen; niet alleen de effecten op de lokale luchtkwaliteit, doch ook de effecten op de achtergrondconcentraties.</p>	<p>De meest recente inzichten en de door de WHO geadviseerde waarden kunnen niet objectief wetenschappelijk onderbouwd vertaald worden naar eenduidige prijseffecten zoals noodzakelijk voor een betrouwbare MKBA. Er zijn geen methoden bekend om wetenschappelijk gevalideerd effecten onder de 50 dB(Lden) in euro's uit te drukken. Hinderverandering in de contour onder de 50 dB(Lden) zal om die reden kwalitatief worden beschouwd.</p>	<p>Geen vervolgactie.</p>

<b>Indiener</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Datum van indienen</b>
SP Statenfractie	SP Statenfractie	14-09-2021

<b>Nr.</b>	<b>Opmerking:</b>	<b>Antwoord:</b>	<b>Voorgestelde vervolgactie:</b>
1.	Op pag. 4 van de Ontwerp Nota van Uitgangspunten MKBA MAA (hierna Nota) staat vermeld dat de Provincie een rol speelt als aandeelhouder, concessieverlener en subsidieverstrekker. Daarnaast heeft de Provincie echter ook indirect een rol als exploitant en beheerder via de 2 b.v.'s MAA en MAABI. Hoe wordt (de schijn) van belangenverstremgeling door de Provincie voorkomen in dit dossier met zoveel petten op?	De Provincie Limburg is aandeelhouder en bestuurder van de luchthaven. De bedrijfsvoering valt uiteen in twee onderdelen: de exploitatie van de luchthaven en het beheer van de infrastructuur en gebouwen. De exploitatie valt onder verantwoordelijkheid van Maastricht Aachen Airport BV (MAA BV). Het onderhoud en beheer van de infrastructuur en de gebouwen is de verantwoordelijkheid van Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV (MAABI BV). MAABI BV is vanaf juli 2016 opgetreden als concessieverlener en MAA BV als concessienemer. Met de overname van MAA BV per 1 november 2019 is in formele zin de concessierelatie blijven bestaan. De Provincie heeft daarmee niet de rol van concessieverlener en subsidieverlener richting de luchthaven. Het concessiecontract heeft voor uw Staten eerder vertrouwelijk ter inzage gelegen. Of de governancestructuur aangepast dient te worden is thans onderwerp van studie. Over de uitkomsten hiervan zullen wij u in het kader van de voorgestelde technische briefings en in het uiteindelijk statenvoorstel inzake de toekomst van de luchthaven nader informeren.	Geen vervolgactie.
2.	Is het de bedoeling om deze structuur voor de toekomst aan te houden bij variant 1 t/m 4?	Parallel aan het opstellen van de MKBA vindt een studie plaats op welke wijze structurering van de deelnemingen van de luchthaven het beste kan worden georganiseerd. Provinciale Staten worden over de resultaten van deze studie in het kader van het besluitvormingsproces nader over geïnformeerd.	Geen vervolgactie.



3.	In de Nota wordt diverse malen verwezen naar de Luchtvaartnota. Hoe is hetgeen in de Luchtvaartnota staat concreet vertaald naar MAA?	De luchtvaartnota speelt geen directe rol in de alternatieven die onderzocht worden. De passage in de ontwerpnota van uitgangspunten is niet meer dan een verwijzing naar het feit dat het kabinet in november 2020 de Luchtvaartnota definitief heeft vastgesteld en dat daarin MAA als luchthaven van nationale betekenis is benoemd.. Voor de doorwerking in de MKBA en de (reken)resultaten heeft dit verder geen betekenis. De nota legt minder toekomstige ontwikkelingen vast in harde cijfers, waarmee er meer beleidsvrijheid ontstaat. Dit geeft onzekerheid over vraagontwikkeling MAA (die mede afhankelijk is van capaciteit Schiphol en opening Lelystad Airport), die we vatten in verschillende scenario's.	Geen vervolgactie.
4.	In de Luchtvaartnota wordt op pag. 41 aangegeven dat er nog een Beleidskader Netwerkkwaliteit moet worden opgesteld. Welke rol gaat MAA in het Beleidskader Netwerkkwaliteit spelen en wat betekent dat mogelijk voor de toekomst van MAA?	Dit hangt samen met de uitwerking van het Beleidskader Netwerkkwaliteit op basis waarvan de luchthavens door betere samenwerking en afstemming een optimalere bereikbaarheid van Nederland kunnen bewerkstelligen.	Geen vervolgactie.
5.	MAA wordt in de Luchtvaartnota aangewezen als luchthaven van nationale betekenis vanwege vrachtafhandeling naast Schiphol. De verhouding vrachtafhandeling is 92% Schiphol en 8% MAA (pag. 32 Luchtvaartnota). Wordt deze 8% vracht in de MKBA nader gespecificeerd?	Omdat het hier een regionale luchthaven betreft is in zijn algemeenheid aan de onderzoekers gevraagd in het bijzonder te verdiepen op het kunnen beantwoorden waar de kosten en baten neer zullen slaan en wat de effecten zijn voor Limburg, Nederland en het buitenland. Als met nader gespecificeerd wordt bedoeld: uitgesplitst naar vrachtstromen of type goederen, dan wordt het onderzoek beperkt door de beschikbare data. Desalniettemin besteedt de MKBA wel aandacht aan de specifieke rol van MAA als vrachtluchthaven (m.n. als alternatief voor vrachtluchten, die op Schiphol door capaciteitsbeperkingen ook minder ruimte hebben).	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
6.	Op pag. 6 in de Nota staat dat de opties die worden onderzocht in deze MKBA allemaal toekomstopties betreffen voor het openblijven van de luchthaven. Sluiting is niet een van de onderzochte opties omdat deze	Het college van Gedeputeerde Staten hecht er aan om de discussie over de luchthaven in de volle breedte te kunnen voeren. Om die reden is het voornemen voor het laten	De concept Nota van Uitgangspunten

	niet past binnen nationaal en provinciaal beleid. De luchthaven is door het Rijk aangeduid als van nationaal belang. Regionaal is de luchthaven als basisinfrastructuur door de Provincie Limburg opgenomen, zodat de provincie verbindingen per weg, spoor, water en lucht heeft. Dit is inmiddels achterhaald met de Mededeling portefeuillehouder iz proces integrale besluitvorming MAA d.d. 7-9 jl. , waarin is meegedeeld dat ook de sluitingsvariant onderzocht gaat worden. Hoe verhoudt zich de tekst hierboven uit de Nota tot de keuze dat GS nu toch de sluitingsvariant gaat onderzoeken?	onderzoeken van de variant 'alternatieve gebiedsontwikkeling' in de mededeling van 7 september 2021 opgenomen. De concept Nota van Uitgangspunten wordt hierop aangepast.	wordt hierop aangepast.
7.	In de Mededeling portefeuillehouder iz proces integrale besluitvorming MAA d.d. 7-9 jl. wordt aangegeven dat het college in kaart laat brengen wat de impact en de consequenties zijn van een functieverandering op het luchthaventerrein middels een alternatieve gebiedsontwikkeling. Het college is bereid om deze vergaande variant door te laten rekenen en als alternatieve optie – naast de vier onderzoeksvarianten – in beeld te brengen bij de maatschappelijke kosten baste analyse. Wat zijn de uitgangspunten voor het opstellen van een MKBA voor deze sluitingsvariant?	Op basis van alle ontvangen reacties van de stakeholders en de adviezen van de onderzoekers zal de nota van uitgangspunten gewijzigd vast gesteld worden. Hierbij gelden de algehele regels vanuit de leidraad MKBA. Zonder daarin limitatief te willen zijn, zullen daarbij in ieder geval de volgende effecten beschouwd worden: financiële consequenties (onder andere afname provinciale bijdrage, geen kosten baanrenovatie, wel eenmalige kosten van sluiting: uitkoop, sociaal plan en dergelijke), afname hinder en effecten klimaat (CO2), verandering (luchthaven gerelateerde) werkgelegenheid bruto/netto, verandering in effecten voor gebruikers (vracht en passagiers), kosten en opbrengsten van alternatieve gebiedsontwikkeling (daarbij een inschatting gevend van wat de grondopbrengsten van een aantal mogelijke functies kunnen zijn).	De concept Nota van Uitgangspunten wordt hierop aangepast.
8.	Op pag. 4 van de Nota wordt aangegeven dat het college dan ook aan de onderzoekers zal voorstellen om een alternatieve gebiedsontwikkeling van het luchthaventerrein eveneens mee te nemen en door te laten rekenen voor de eindrapportage voorzien voor december 2021. De onderzoekers zijn in dit geval Decisio, SEO en To70, die zijn gekozen vanwege het feit dat ze samen met TwynstraGudde de werkwijzer voor luchtvaart-MKBA hebben	Het consortium waaraan de opdracht is gegund heeft MKBA's van een groot aantal gebiedsontwikkelingsprojecten opgesteld. In dit geval gaat het om een uitwerking in relatie tot de MKBA van een gebiedsontwikkeling (er is immers geen vastomlijnd plan), maar een potentiële grondopbrengst en bijbehorende kosten, afgewogen tegen de hinderreductie. Omdat	Geen vervolgactie.

	opgesteld. In hoeverre beschikken deze 3 bureaus over de juiste expertise om een MKBA op te stellen voor een gebiedsontwikkeling van het MAA terrein?	hiervoor geen gedetailleerde uitwerkingen voorhanden zijn, zal in algemene zin vanuit enkel onderscheidende functies gerekend worden, waarbij een reële bandbreedte kan worden gegeven. De insteek is om de mogelijkheden voor opbrengsten te benaderen vanuit de functies woningbouw, bedrijventerreinontwikkeling en energielandschap. Daarbij rekenschap gevend dat een uiteindelijke concrete uitwerking altijd uit een mix van deze functies zal kunnen bestaan.	
9.	Welke MKBA wordt toegepast op de sluitingsvariant?	De variant van alternatieve gebiedsontwikkeling wordt toegevoegd aan de MKBA. Zonder daarin limitatief te willen zijn zullen daarbij in ieder geval de volgende effecten beschouwd worden: <ul style="list-style-type: none"> <li>– financiële consequenties (o.a. afname provinciale bijdrage, geen kosten baanrenovatie, wel eenmalige kosten van sluiting: uitkoop, sociaal plan e.d.)</li> <li>– afname hinder en effecten klimaat (CO2)</li> <li>– verandering (luchthaven gerelateerde) werkgelegenheid bruto/netto</li> <li>– verandering in effecten voor gebruikers (vracht en passagiers)</li> <li>– kosten en opbrengsten van alternatieve gebiedsontwikkeling. Daarbij een inschatting gevend van wat de grondopbrengsten van een aantal mogelijke functies kunnen zijn.</li> </ul>	De Nota van Uitgangspunten wordt hierop aangepast.
10.	Welke gebiedsontwikkelingen worden er in de sluitingsvariant uitgewerkt?	In een alternatieve gebiedsontwikkeling gaat het om een uitwerking in potentiële grondopbrengsten en bijbehorende kosten, afgewogen tegen de te realiseren hinderreductie. In de MKBA zal in algemene zin met een drietal onderscheidende functies gerekend worden voorzien van een reële door de onderzoekers gevalideerde bandbreedte. Het gaat om de functies	Geen vervolgactie.

		woningbouw, bedrijventerrein-ontwikkeling en het realiseren van een energielandschap. In de doorrekening van dit beleidsalternatief worden de mogelijkheden voor opbrengsten doorgerekend en zullen worden afgezet tegen de gerealiseerde hinderreductie. Uiteraard zijn hier er ook binnen dit beleidsalternatief verschillende gecombineerde functies denkbaar voor een alternatieve gebiedsontwikkeling, maar zuiverheidshalve zullen deze drie (alternatieve) hoofdfuncties op zichzelf doorgerekend worden.	
11.	Uit het Ingekomen stuk van Burgerplatform Denktank-MAA d.d. 2-9-21, een van de stakeholders en lid van de Challengegroep van Van Geel, maken wij op dat zij kritiek hebben op de werkgelegenheidscijfers die in de Nota worden genoemd en het feit dat er door GS niet wordt gereageerd op de door hun aangeleverde werkgelegenheidscijfers. Waarom is er nog altijd onduidelijkheid over de werkgelegenheidscijfers en wordt er niets gedaan met de kritiek op de werkgelegenheidscijfers die nu in de Nota zijn opgenomen?	Het onderzoeksconsortium is zich bewust van de gevoeligheden en het maatschappelijke debat rondom de becijfering van werkgelegenheid. Als onafhankelijk en wetenschappelijk onderzoeksbureau zal het consortium hierin accuraat en integer te werk gaan, en open staan voor recente inzichten en analyses door diverse partijen. De verschillende onderzoeken hierover zijn bekend en zullen beoordeeld worden op de wetenschappelijke kwaliteit en conform de vereisten van de landelijke werkwijzer en inzichten hieromtrent. Het onderzoeksconsortium zal zelf geen nieuw onderzoek uitvoeren naar de werkgelegenheidscijfers, maar een keuze en selectie maken uit het voorhanden zijnde rapporten en analyses. De definitieve keuze en onderbouwing komt aan bod in het rapport.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
12.	In de Nota wordt gesteld dat een zorgvuldig proces met stakeholders van cruciaal belang is. In het Ingekomen stuk van Burgerplatform Denktank-MAA lezen we dat zij van mening zijn, 'dat er van door GS geponeerde "open, objectieve en transparante besluitvorming omtrent MAA" op dit moment niets terecht lijkt te komen en dat dientengevolge de uitkomsten van MKBA's even waardeloos zullen zijn als de input, die er wordt ingestopt'. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?	Een aantal van de insprekers heeft, vooruitlopend op de terugkoppeling en verantwoording wat er met de gegeven inbreng zal worden gedaan, het signaal afgegeven dat met hun inbreng (nog) niets is gedaan. Op basis van deze nota van antwoord zal een bijgestelde nota van uitgangspunten vastgesteld worden en aan alle insprekers toegezonden. Daarin is aangegeven wat er met ontvangen reacties en opmerkingen in welk stadium van het onderzoek zal gebeuren. Aan alle stakeholders is	Geen vervolgactie.

		ook gecommuniceerd dat er later in het proces overleg zal plaatsvinden over de concept-resultaten. Ons past in dit proces inhoudelijk gezien enige terughoudendheid. Het is immers aan de onderzoekers om te bepalen welke aspecten, thema's en wegingen zij conform de landelijke systematiek betrekken in de doorrekeningen.	
13.	Bij Beleidsalternatief 4: luchthaven voor klein verkeer, staat in de Nota dat de baanrenovatie nog steeds nodig. Waarom is de baanrenovatie bij deze variant 4 nodig, als er alleen nog maar klein verkeer komt?	Vanwege de huidige technische toestand van de start- en landingsbaan is baanrenovatie ook in deze variant noodzakelijk.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
14.	Bij Beleidsalternatief 4 staat vermeld dat een groot aantal gebouwen en het parkeerterrein niet meer gebruikt zal worden en er van wordt uitgegaan dat er voor de resterende panden (Cargoloods, Aviation House, terminal) die niet meer gebruikt worden uiteindelijk een kostendekkende herbestemming mogelijk is. Exploitatie levert geen winst, maar ook geen verlies op. De wijze waarop, werken we niet uit. Waarom wordt dit bij deze variant 4 niet uitgewerkt als het mogelijk bijdraagt aan de Baten?	De bedragen (zowel als ze positief of negatief uitvallen) zijn relatief beperkt en onzeker en hebben naar verwachting geen doorslaggevende invloed op de uitkomst van de analyse. Met ook de sluitingsvariant in beeld, wordt deze analyse belangrijker.	Wordt verder uitgewerkt in de MKBA.
15.	Bij Beleidsalternatief 4 staat vermeld dat er geen nieuwe GA of MRO-activiteiten worden ontwikkeld. En deze gelijk zijn aan de andere alternatieven. In de voetnoot hierbij staat: Dat deze aannamen arbitrair is, omdat er mogelijkheden zijn voor de luchthaven om zich méér GA te richten, nieuwe activiteiten te ontplooiën (bijvoorbeeld meer lesvluchten, waar zeker als Lelystad Airport voor groot handelsverkeer wordt geopend, weinig plek voor is in Nederland) en daarmee aanzienlijk meer GA-vluchten en bijbehorende positieve en negatieve welvaartseffecten te genereren. Er is echter geen businesscase uitgewerkt voor een dergelijke ontwikkeling. Waarom wordt voor een degelijke ontwikkeling bij variant 4 geen business case uitgewerkt als het mogelijk bijdraagt aan de Baten?	Bij de verdere uitwerking zullen de mogelijkheden die technologische innovaties in de luchtvaart bieden voor met name de kleinere luchtvaart beoordeeld worden om te bezien in hoeverre deze hierin een plaats kunnen krijgen. De alternatieven verschillen allemaal in de mate waarin het groot handelsverkeer zich kan ontwikkelen. Door ook met General Aviation te variëren ontstaat een complex moeilijk te vergelijken alternatief met afwijkende hinderpatronen (circelende lesvliegtuigjes en rondvluchten e.d.), waarbij hinder en economische activiteit ook nog eens erg afhankelijk zijn van de uiteindelijke invulling van GA, die nu nog niet duidelijk is. Om deze reden is er geen alternatief met volledig andere en uitgebreidere GA activiteiten dan in de huidige situatie.	Wordt verder uitgewerkt in de MKBA.

16.	In de Nota wordt op pag. 27 onder kopje Toerisme en Recreatie vermeld dat er een relatie is tussen de hinder en de aantrekkelijkheid van het toeristisch product maar dat dit minimaal kwalitatief aandacht krijgt in de MKBA. Waarom krijgt dit niet maximale kwalitatieve aandacht aangezien het om een belangrijke sector gaat voor Zuid-Limburg?	De effecten op het gebied van toerisme en recreatie krijgen een volwaardige kwalitatieve plek in het eindverhaal, zoals ook het advies is uit de Werkwijzer voor Luchtvaart MKBA's. Het onderzoeksconsortium gaat het gesprek aan met de onderzoekers van Breda University of Applied Sciences (Paul Peeters) om te bepalen of uit zijn onderzoek inmiddels inzichten zijn ontstaan die kwantificering mogelijk maakt.	Meenemen in/aandachtspunt voor uitwerking MKBA.
17.	Op pag. Pag. 31 van de Nota wordt onder het kopje Veiligheid vermeld dat de effecten op externe veiligheid doorgaans klein zijn vanwege de kleine ongevalskans en vanwege het feit dat in Nederland weinig mensen in de directe nabijheid van een luchthaven wonen. MAA licht echter in een heel dichtbevolkt gebied met omwonenden in de directe omgeving. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?	Voor schadekosten, zoals vorteschade, of preventie kosten daarvan, wordt een inschatting gemaakt voor zover mogelijk. Voor grotere veiligheidsrisico's blijft gelden dat de kans op een ongeval klein is, dat vliegen veiliger wordt, dat het aantal woningen nabij de luchthaven niet verandert, maar dat iedere extra vliegtuigbeweging wel tot extra onveiligheid leidt voor deze woningen. Dit wordt kwalitatief beschreven, omdat specifieke waarderingsmethoden niet voorhanden zijn.	Geen vervolgactie.
18.	Op pag. 18 onder Aandachtspunten fondsen Van Geel, wordt vermeld: <i>'Pieter van Geel heeft in zijn advies ook investeringen ten behoeve van de omgeving geadviseerd. Het gaat dan om een omgevingsfonds (waaruit bijvoorbeeld verhuiskosten of isolatie van woningen betaald kan worden) en een innovatiefonds. Feitelijk zijn dit losstaande maatregelen die niet direct samenhangen met de groei of krimp van de luchthaven, tenzij vanuit wettelijke bepalingen compenserende of mitigerende maatregelen nodig zijn. Aangezien deze aanvullende opties niet onlosmakelijk verbonden zijn aan projectalternatieven, dienen deze ook op hun eigen merites beoordeeld te worden en maken ze geen onderdeel uit van deze MKBA. Maatregelen die via deze fondsen gefinancierd worden, verdienen hun eigen afweging.</i> Echter het rapport van Van Geel gaat er vanuit dat bij groei de hinder gereduceerd moet worden voor omwonenden en dat hiervoor een fonds nodig is om afhankelijk van de omvang van de groei de kosten hiervoor te dekken. Waarom worden deze kosten niet inzichtelijk	De kosten voor een omgevingsfonds zullen op een andere wijze tot uitdrukking komen in de MKBA. In de MKBA zal namelijk overlast en hinder als kostenpost in beeld worden gebracht. Een omgevingsfonds heeft in de methodiek van een MKBA neutraal netto-effect. Enerzijds worden de kosten voor het fonds meegeteld en tegelijkertijd nemen de overlast en hinder af waardoor de kosten die daarvoor gerekend worden zullen afnemen. Voor de uiteindelijke weging wordt er nu voor gekozen om de kosten voor overlast en hinder conform de nieuwe werkwijzer te hanteren omdat dit een objectieve maat geeft en niet leidt tot een discussie of en in welke omvang een omgevingsfonds in staat is overlast en hinder terug te dringen.	Geen vervolgactie.

	gemaakt als dit wel van belang is om een weloverwogen afweging te kunnen maken tussen de varianten?		
--	---	--	--