

Aan
Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten van Provincie Limburg

Afschrift aan:
Gemeenteraden in Zuid-Limburg
Dagblad de Limburger
Omroep L1

Ulestraten, 26 mei 2020

Betreft: cijfers werkgelegenheid MAA



Geachte leden van Provinciale en Gedeputeerde Staten,

Bijgevoegd vindt u een notitie van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA over de werkgelegenheidscijfers van de luchthaven.

Sinds enkele maanden worden er nieuwe werkgelegenheidscijfers aan MAA toegeschreven, die een royale verdubbeling inhouden t.o.v. de eerder door het Provinciaal Bestuur gehanteerde cijfers, die naar de mening van de Alliantie al aan de hoge kant zijn.

De nieuwe cijfers zijn ontleend aan de zogenaamde 'Luchtvrachtmonitor', een instrument van de Belangenorganisatie van de luchtvracht in Nederland ACN, waaraan is meegewerkt door een onderdeel van de Erasmus Universiteit.

We hebben de cijfers en de gehanteerde onderzoeksmethode onderzocht en geconcludeerd dat de onderzoeksmethode niet deugt en dat de cijfers geen enkele waarde hebben.

De Rotterdamse onderzoekers hebben zo te zien ALLE activiteiten en ALLE banen van de hele sector Vervoer en Opslag in de brede regio MAA aan de luchthaven toegerekend. Dat is wat veel eer voor de noodlijdende luchthaven die MAA is.

Deze opgeblazen cijfers verdienen het niet om als legitimatie te dienen voor de aangekondigde nieuwe miljoeneninvesteringen voor de baanvernieuwing en de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen.

Integendeel: een degelijk onderzoek naar alle maatschappelijke kosten en baten die met de instandhouding van de luchthaven verbonden zijn is meer dan ooit geboden.

Namens de Alliantie tegen Uitbreiding MAA,

Frank Wormer en Wim Derks
Waterval 2a
6235 NC Ulestraten
alliantie@stopgroeimaa.nl
06 511 879 06
043 365 2942

Over de wonderbare vermenigvuldiging van de werkgelegenheidscijfers van MAA

MAA en werkgelegenheid

Eén van de argumenten voor de besteding van tientallen miljoenen euro's aan gemeenschapsgeld aan de noodlijdende luchthaven MAA is de bevordering van de werkgelegenheid. Daarover is van alles te zeggen. Om te beginnen: als er in Zuid-Limburg al een werkgelegenheidsprobleem is dan is een luchthaven daarvoor zeker niet de oplossing. Met zijn lawaai en emissies bedreigt MAA juist de werkgelegenheid in de bloeiende bedrijfstak die het toerisme met zijn 21.000 banen vormt. Daarnaast heeft Zuid-Limburg andere bijzondere kwaliteiten en kansen, bijv. op het terrein van hoogwaardige chemische industrie en kenniseconomie.

Cijfers Etil

Maar goed, hoe zit het met die werkgelegenheid van MAA. Al jarenlang hanteert de Provincie Limburg, eigenaar en exploitant van de luchthaven, daarvoor de cijfers van het Etil. Het Etil staat in Limburg en daarbuiten uitstekend bekend als onderzoeksinstituut voor sociaal-economische vraagstukken. Het College van GS hanteert in zijn verantwoording aan Provinciale Staten nog steeds de Etil-cijfers.

Volgens deze cijfers levert MAA in totaal 1508 fte aan directe en indirecte werkgelegenheid op, vracht plus passagiers. Niet meer en niet minder, voor het totale bedrijf voor vervoer van passagiers en vracht.

Daarbij tekenen we aan dat het grootste gedeelte daarvan indirecte werkgelegenheid is en gebaseerd is op een schatting, die waarschijnlijk aan de hoge kant is. Bovendien is de indirecte werkgelegenheid bruto, dat wil zeggen statisch en voor terugkoppeling op de arbeidsmarkt. Als er indirecte banen zouden verdwijnen, betekent dat nog niet dat de toeleveranciers verdwijnen. Die gaan immers (deels) voor andere markten werken (zij volgen bijvoorbeeld de vracht naar andere luchthavens in de buurt), en mensen die eventueel hun baan verliezen zoeken nieuw werk. In een gezonde economie en met goed opgeleide werknemers en goede ondernemers valt zo'n verlies weg. Zeker geldt dat nu er sprake is van een structureel tekort aan arbeidskrachten als gevolg van de demografische ontwikkeling in Zuid-Limburg.

En toen kwam de 'Luchtvrachtmonitor 2018'

ACN is de belangenorganisatie van de luchtvrachtindustrie in Nederland. Die geeft elk jaar een 'Luchtvrachtmonitor' uit, waarin nu voor het eerst ook de luchtvracht van MAA is mee genomen. En dat levert spectaculaire cijfers op: te mooi om waar te zijn. De Luchtvrachtmonitor 2018, gepresenteerd op 28 maart 2020, becijfert voor MAA 1896 directe en 939 indirecte full-time banen, samen 2835.

Let wel: alléén voor het vrachtgedeelte, nog los van het passagiersvervoer! Aan die ruim 2800 banen wordt vervolgens een toegevoegde waarde toegekend van 211 miljoen euro. Een paar maanden eerder ging het – bij de lancering van de

Luchtvrachtmonitor 2018 op het ACN-Congres – zelfs nog om 3300 banen en een toegevoegde waarde van 300 miljoen euro. Hoe dit sprookje tot stand kwam bespreken we verderop.

Hoe wanhopig kan een gedeputeerde zijn

Het gaat natuurlijk helemaal niet goed met luchthaven MAA. In 2019 heeft de zoveelste particuliere exploitant zijn contract ingeleverd. De Provincie Limburg is daardoor weer eigenaar én exploitant. Het is in de afgelopen decennia niet gelukt om een luchthaven met enige betekenis voor de regio en de regionale economie te ontwikkelen.

Het passagiersvervoer van MAA bestaat vrijwel uitsluitend uit goedkope vluchten naar de zon: uitgaand toerisme waarvan vrijwel alle bestedingen in het buitenland terecht komen. Zelfs het parkeren wordt gratis aangeboden! Het vrachtvervoer is voor het overgrote deel overslag: de vracht gaat nota bene voor een belangrijk deel linea recta naar de omgeving van Schiphol. Dus ook hier weinig toegevoegde waarde voor de regio. Er is gewoon geen markt voor een luchthaven in Beek en tegen dat gebrek aan vraag kunnen ook de tientallen miljoenen euro's van onze Provincie niet op.

In deze malaise boden de cijfers van de Luchtvrachtmonitor aan Gedeputeerde van de Akker een strohalm waar hij zich wanhopig aan probeert vast te klampen. Helaas, die cijfers kunnen niet anders worden aangemerkt dan als fake cijfers, wat we verderop zullen laten zien.

Maar intussen heeft onze Gedeputeerde zichzelf ongeloofwaardig gemaakt door telkens met andere cijfers te komen en zo het publieke debat te vertroebelen. Het publiek en ook het Limburgs Parlement weet niet meer welke rapporten betrouwbaar zijn of niet. De Gedeputeerde neemt immers de cijfers van de Belangenclub van de luchtvracht voor waar aan en presenteert ze aan de leden van de Tweede Kamer en van Provinciale Staten als nieuwe werkelijkheid. Daarbij voorbijgaand aan de wel serieuze cijfers van onafhankelijk onderzoeksinstituut Etil.

Eigen onderzoek Omwonenden MAA

MAA is in Nederland de luchthaven die het meest te midden van de woonbebouwing is gelegen. Voor de omwonenden is het dus niet al te ingewikkeld om de landende en vertrekkende vrachtvliegtuigen te tellen, en ook om te zien hoe en door welke bedrijven en met ongeveer hoeveel vrachtwagens de vracht verder wordt getransporteerd. Deze waarneming ter plekke leidt tot geheel andere inschattingen dan de cijfers van lobbyclub ACN in de Luchtvrachtmonitor, opgesteld onder de vlag van de Erasmus Universiteit.

Omwonenden hebben tot tweemaal toe vragen gesteld aan onderzoeker De Haan van de EUR, maar op hun eerste serie vragen om onderbouwing van de cijfers alleen maar summiere, nietszeggende antwoorden ontvangen. In tweede instantie heeft de onderzoeker zelfs verdere beantwoording geweigerd. De omwonenden gaan er van uit dat een adequate onderbouwing simpelweg niet kan worden gegeven.

Wat is de 'Luchtvrachtmonitor'

De Luchtvrachtmonitor is een instrument dat oorspronkelijk is ontwikkeld voor de zeehavens in Nederland, om werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de havens, waaronder 'Mainport Rotterdam-Rijnmond', in beeld te brengen. Sinds enkele jaren past het 'Center for Urban Port and Transport Logistics' van Erasmus Universiteit voor belangenclub ACN (brancheorganisatie voor de luchtvracht in Nederland) een nagenoeg identieke methode uit deze monitor toe op de luchtvracht via Schiphol. En nu heeft ook MAA in de Monitor over 2018 een plaatsje van één pagina gekocht.

De 'Luchtvrachtmonitor' is te zien als een lobbyprodukt, dat wordt gepresenteerd met een wetenschappelijk sausje. Gedeputeerde van de Akker en de firmanten van MAA schermen daar kennelijk graag mee. Maar als ze bij de EUR meekijken naar de gehanteerde onderzoeksmethoden zullen ze schrikken.

Wat is de redenering en waarom deugt dit onderzoek niet

Wij doen geen uitspraken over het waarheidsgehalte van de Luchtvrachtmonitor voor Schiphol. Wij betwisten wél het waarheidsgehalte van diezelfde monitor voor MAA en Zuid-Limburg.

Wij hebben zeer sterke aanwijzingen dat de onderzoeker álle activiteiten en banen in de gehele sector Vervoer en Opslag in de brede regio MAA (incl. delen van Maastricht, Stein, Sittard) ten onrechte aan luchtvracht via MAA heeft toegeschreven.

De luchtvrachtmonitor heeft daarom wat betreft MAA de verkeerde titel. De titel zou moeten zijn: '**Luchtvrachtmonitor Schiphol en Monitor Vervoer en Opslag Regio MAA.**'

De Luchtvrachtmonitor geeft voor de Regio MAA namelijk de volgende cijfers op: Het wegvervoer is met 1206 banen de grootste post, gevolgd door opslag en dienstverlening voor transport met 514 banen. Post en koeriersbedrijven tellen 114 banen, gevolgd door 38 banen in overheidsinstellingen/- diensten. De luchtvaart zelf kent in deze regio 23 banen.

Wat wordt hier precies geteld? In de sector Vervoer en Opslag onderscheidt het CBS vervoer over land (over de weg, het spoor en pijpleidingen), vervoer over water en vervoer door de lucht. Daarnaast bestaat deze sector uit de bedrijfstakken opslag en dienstverlening voor transport, post en koeriersbedrijven en reisbureaus. In de luchtvrachtmonitor wordt dus álle werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag, met uitzondering van reisbureaus, aan de luchtvaart toegerekend. Dat wil zeggen ook vervoer over water en over het spoor. Daarnaast levert de sector opslag en dienstverlening voor transport voor alle drie de modaliteiten: vervoer over land, water en door de lucht.

Het is niet aannemelijk dat het gehele wegvervoer en de binnenvaart in de Regio MAA aan de luchtvaart is verbonden. De gegeven postcodes zijn gekoppeld aan de betreffende buurten. Daarin komen verschillende buurten voor, waarbij het zeer onwaarschijnlijk is dat de vervoersbedrijven aldaar aan de luchthaven zijn gebonden: o.a. het centrum van Sittard-Geleen, de haven van Stein, de Beatrixhaven en grote

delen van Maastricht, en tal van andere buurten. Van alle bedrijven in het wegvervoer in Regio MAA zou moeten worden nagegaan in welke mate zij luchthaven gebonden zijn. Dan kan de waarde van het door de Luchtvrachtmonitor gevonden cijfer worden bepaald en wordt duidelijk wat het werkelijke cijfer zou moeten zijn.

Er is een tweede reden dat de bepaling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde onwaarschijnlijk is. De Luchtvrachtmonitor noemt een toegevoegde waarde van 211 miljoen euro die aan de Regio MAA wordt toegeschreven. Van deze 211 miljoen kan op basis van de definitie vastgesteld worden dat het de sector vervoer en opslag is – exclusief de reisbureaus.

Het onwaarschijnlijk hoge getal in de Luchtvrachtmonitor kent zeer waarschijnlijk een dubbeltelling. Met de factor om de indirecte werkgelegenheid te meten, wordt geheel Nederland meegenomen – dus inclusief de transportsector die al in de regio MAA is geteld, en bedrijven die ook al bij Schiphol als indirect zijn geteld.

Hoe past dat in de totale toegevoegde waarde in de sector Vervoer en Opslag die het CBS voor de gehele COROP Zuid-Limburg opgeeft? Afgerond is dat 800 miljoen euro in 2018. Het door Erasmus opgevoerde getal van 211 miljoen zou daarvan 26 procent zijn. Het is goed mogelijk dat 211 van die 800 miljoen is gelokaliseerd in de Regio MAA. In die regio woont 12 procent van de bevolking van Zuid-Limburg. Als we aannemen dat Regio MAA hoofdzakelijk de Maas/A2 corridor betreft, is een concentratie van de sector Vervoer en opslag daar waarschijnlijk. Door deze verhouding is het praktisch zeker dat de brede sector Vervoer en Opslag in de Regio MAA aan luchtvracht via MAA is toegeschreven. Dus ook de binnenvaart (Beatrixhaven aan de Maas in Maastricht en haven Stein) en tal van wegvervoerbedrijven die andere goederen transporteren, of touringcars.

Kortom, indien de bedoeling was om Vervoer en Opslag te meten, dan is het cijfer aannemelijk. Maar dat is natuurlijk véél meer dan alleen de aan MAA verbonden logistieke activiteit.

Een aanwijzing voor de genereuze toeschrijving van bedrijvigheid aan MAA wordt ook gegeven door InterVistas 2015 in opdracht van Airport Council Europe. Deze studie geeft aan dat er globaal een lineair verband is tussen hoeveelheid passagiers en vracht die via een luchthaven wordt vervoerd en de daaraan verbonden werkgelegenheid. Dat is 1000 banen per miljoen passagiers of Work Load Units. Een WLU is honderd kilo.

Via MAA wordt 110.000 ton vracht vervoerd; dat zijn ruim 1 miljoen WLU en dat geeft ruim 1000 banen. De 400.000 passagiers zijn dan goed voor ongeveer 400 banen. Dat past in de orde van grootte die ETIL geeft.

Vanuit het verband dat InterVistas heeft berekend kent de absolute omvang in de orde van grootte van MAA overigens een grote mate van onzekerheid. Het kan bij deze omvang 50% groter zijn, maar net zo goed 50% kleiner.

Een tip voor de Gedeputeerde

Als Gedeputeerde van de Akker twijfelt aan de waarde van de cijfers van onafhankelijk onderzoeksinstituut Etil: heel ingewikkeld kan het voor hem niet zijn om het aantal banen en de toegevoegde waarde van de luchtvracht via MAA te berekenen.

Het aantal vrachtvliegtuigen per dag is beperkt (zeker als het wordt gehalveerd nu enkele vaste klanten naar Schiphol terugkeren).

Als eigenaar weet de Gedeputeerde precies wat er wordt ingevlogen en welke transportmaatschappijen de vracht verder brengen. Hoeveel chauffeurs en anderen daar werk aan hebben is eenvoudig bij die bedrijven na te vragen.

Hoe ging het met de Limburgse werkgelegenheid rond MAA: de Jost Groep als voorbeeld

Een voorbeeld uit de praktijk laat zien hoe het gaat met de 'Limburgse' werkgelegenheid rondom MAA. Kuijpers Cargo Service is een transportbedrijf in Ulestraten, naast de luchthaven gelegen. Het bedrijf was altijd een soort vaste leverancier van MAA en werkte met chauffeurs uit de regio. Kuijpers is een paar jaar geleden overgenomen door de Belgisch-Luxemburgse Jost Groep.

Deze Jost Groep is door de Belgische Justitie aangeklaagd voor zo ongeveer alles wat de wet verbiedt: het drijven van een criminele organisatie, mensenhandel, drugshandel, wapenhandel, witwassen, sociale dumping, belastingfraude en nog zo wat. Er werkt allang geen enkele Limburgse chauffeur meer bij Kuijpers, maar dat snapte u al.

Overigens: van alle vrachtwagens op MAA heeft ruim 95% een buitenlandse (Poolse, Roemeense, Bulgaarse) kentekenplaat. Hoezo Limburgse werkgelegenheid?

Wat is de situatie van luchthaven MAA

De situatie op de toch al noodlijdende luchthaven wordt er in 2020 niet vrolijker op. De passagiersvluchten zijn stil gevallen. In 2020 en de jaren daarna zullen de beoogde aantallen vluchten naar de zon bij lange na niet gehaald worden. Het is de vraag of Corendon, dat verreweg de meeste vluchten naar de zon verzorgt, op MAA zal blijven.

Van het beperkte aantal luchtvrachtmaatschappijen dat van MAA gebruik maakte hebben drie 'vaste klanten' (Emirates, Cargolux, Silkway) besloten om naar Schiphol terug te keren. Daarmee valt de helft (!) van het vrachtvolume weg.

Ook de onlangs verschenen concept-Luchtvaartnota brengt het Provinciaal Bestuur geen wenkend perspectief. Integendeel: de kwakkelende luchthavens die niet tot de Schiphol Groep behoren (Eelde en Maastricht) moeten hun problemen zelf oplossen en hoeven niet te rekenen op enige steun van de Rijksoverheid of op hulp van Schiphol.

Conclusies

De cijfers over werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de luchtvracht via MAA zijn volstrekt ondeugdelijk. Wie deze cijfers hanteert maakt zichzelf ongeloofwaardig.

De situatie van MAA is zodanig dat instandhouding van de luchthaven niet langer verantwoord is. Snelle stopzetting van de luchthaven is geboden omdat de verliezen alsmear sneller zullen oplopen. Ook de voorgenomen investeringen in baanvernieuwing van 25 miljoen euro en de aanleg van nieuwe parkeergelegenheid kunnen dan vervallen.

Het is onze hypothese dat herontwikkeling van het MAA-terrein in functie van de kenniseconomie een veel verstandiger koers is voor welvaart, werkgelegenheid, welzijn van Zuid-Limburg en zijn bevolking.

Frank Wormer
Alliantie Tegen Uitbreiding MAA,
25 mei 2020