

Het sprookje van de werkgelegenheid van MAA



**Provincie en Erasmus Universiteit misleidend
over de werkgelegenheid van MAA**

1-10-2020

Inleiding

Recentelijk is de Luchtvrachtmonitor 2018 verschenen. Deze bevat een uitwerking van de economische betekenis in werkgelegenheid en toegevoegde waarde van luchtvracht in Nederland. De uitvoering was in handen van Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (2020). Het onderzoek geschiedde in opdracht van Air Cargo Netherlands. Dit is de belangenorganisatie van de luchtvrachtindustrie in Nederland. In de nieuwste editie van de Luchtvrachtmonitor is voor het eerst ook Maastricht Aachen Airport (MAA) meegenomen in de berekeningen.

En dat levert spectaculaire cijfers op: te mooi om waar te zijn. De Luchtvrachtmonitor 2018, gepresenteerd op 28 maart 2020, becijfert voor MAA 1895 directe en 939 indirecte full-time banen, samen 2834.

In vergelijking met de cijfers uit de provinciale voortgangsrapportages en de studie van Etil liggen de uitkomsten fors hoger, terwijl de economische bijdrage van het passagiersvervoer daarbij nog buiten beschouwing is gelaten. In totaal gaat het om een werkgelegenheidsbijdrage van MAA van 2.834 werkzame personen in 2018 voor alleen de luchtvracht, tegenover rond de 1.500 werkzame personen volgens de Provincie Limburg/Etil voor passagiers en vracht **tezamen**. 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.

De Luchtvrachtmonitor wordt door de provincie Limburg gebruikt als rechtvaardiging voor verdere grote investeringen in MAA.

De belangenvereniging OmwonendenMAA heeft onderzoek gedaan naar de gebruikte data en conclusies uit dit rapport. Een aantal eenvoudige feiten- en datachecks laat zien dat de werkelijkheid er heel anders uitziet dan het door het rapport geschetste beeld.

Het rapport gaat bovendien geheel voorbij aan de toenemende geluidsoverlast en milieuvervuiling voor de omwonenden (in 2019 zijn er ruim 67.000 klachten gemeld, bijna een verdubbeling t.o.v. 2018) nog afgezien van de bedreiging voor de werkgelegenheid in de toeristische sector.

Een rapport dat de realiteit verdraait, steunt niet de belangen van medeburgers en het milieu en hiermee zet de Erasmus Universiteit Rotterdam haar reputatie op het spel.

Inhoud

- 1 Directe en indirecte werkgelegenheid bij MAA
- 2 Ingebeelde banen voor het wegvervoer
- 3 Onverklaarbare verschillen tussen MAA en Schiphol
- 4 Herkomst vrachtwagens
- 5 Enquête
- 6 Conclusie

1 Directe en indirecte werkgelegenheid bij MAA

Cijfers uit de Luchtvrachtmonitor 2018 MAA			
	Direct	Indirect	Totaal MAA
Luchtvaart	23	27	50
Opslag en dienstverlening	514	391	905
Post en koeriersbedrijven	114	32	146
Overheidsinstellingen	38	22	60
Wegvervoer	1206	467	1673
TOTAAL	1895	939	2834
(EUR2020A)			

Wat in deze tabel direct opvalt zijn de zeer hoge aantal arbeidsplaatsen in het wegvervoer dat aan MAA toegeschreven wordt. In dit rapport gaan we dit aantal aan een kritisch onderzoek onderwerpen.

2 Ingebeelde banen voor het wegvervoer

Hoe zit het nu met de directe werkgelegenheid?

Waar komen de 1206 directe banen uit de vervoerssector vandaan die in het onderzoek van de Erasmus Universiteit genoemd staan? Wij hebben het onderzocht en hebben de brongetallen van LISA bij Etil opgevraagd.

De uitkomst is opmerkelijk!

De Luchtvrachtmonitor heeft **alle** transportbedrijven in de regio meegeteld! Dus ook de bedrijven die **niet** voor MAA rijden, waaronder bedrijven die grond en bouwstoffen vervoeren! Vervolgens wordt iedereen die op de loonlijst staat meegeteld, dus ook als de activiteiten van het betreffende bedrijf slechts **voor een deel** bestaan uit vrachtvervoer naar of van MAA.

Postcode	Plaats	Arbeidsplaatsen (1-1-2019)
6161	Geleen	34
6171	Stein	60
6181	Elsloo	544
6191	Beek	44
6199	Maastricht-Airport	119
6222	Maastricht	145
6223	Maastricht	0
6225	Maastricht	7
6231	Meerssen	5
6235	Ulestraten	183
6241	Bunde	8
6243	Geulle	11
6333	Schimmert	46
Totaal		1.206



3 Onverklaarbare verschillen tussen MAA en Schiphol

Onderstaande tabel uit de Luchtvrachtmonitor laat onverklaarbare verschillen zien tussen Schiphol en MAA in de verhouding van verladen tonnage aan vracht per werknemer.

WEGVERVOER				
	Aantal ton vracht vervoerd in 2018	Banen direct en indirect	Formule	Aantal ton vracht per werknemer
Schiphol	1.708.132	2882	$1.708.132 / 2.882$	593
MAA	110.823	1673	$110.823 / 1.673$	66

De kolom 'Aantal ton vracht vervoerd in 2018' geeft het verladen tonnage aan vracht weer op resp. Schiphol en MAA. De kolom 'Aantal banen direct en indirect' het totaal aantal banen toegeschreven aan het wegvervoer op resp. Schiphol en MAA. Wanneer we dit op elkaar delen geeft dit een verrassende uitkomst: op Schiphol blijkt dit 593 ton per werknemer te zijn, op MAA slechts 66 ton. Voorwaar een groot raadsel waar dit immense verschil vandaan komt.

Zouden we voor MAA de verhouding toepassen zoals deze geldt voor Schiphol, dan komen we voor MAA op een werkgelegenheidscijfer uit van 187 (direct én indirect) in het wegvervoer. Een zeer aannemelijk getal. Berekening gaat als volgt: $110.823 \text{ (vracht)} : 593 \text{ (verladen tonnage per werknemer)} = 187$.

Het zou evenwel betekenen dat voor MAA alleen al op het vlak van wegvervoer 1486 banen te veel zijn geteld!

4 Herkomst vrachtwagens

Volgens de Luchtvrachtmonitor rijden er 69 transportbedrijven uit de regio voor MAA. Wij hebben dit getal d.m.v. een Citizen Science onderzoek grondig uitgezocht. 11 weken lang hebben omwonenden elke dag op verschillende tijdstippen bij 3 laaddocs van MAA vrachtwagens gefotografeerd. Dit heeft geresulteerd in 700 foto's. Deze zijn in een database verwerkt en geven ons het antwoord: **slechts 3 van de 69 bedrijven die zijn gespot komen uit de regio!**

Wie rijden er wel voor MAA?

Elke gastheer weet wie er over de vloer komt, waarom wordt hier door MAA over gezwegen? Omdat het antwoord ook hier weer opmerkelijk is.

Hetzelfde Citizen Science onderzoek toont namelijk aan dat 81% van de vrachtwagens (en bestelbusjes) die op het MAA-terrein rijden een buitenlands kenteken heeft. Zie tabel hiernaast.

De werkgelegenheid voor de regio die alle lasten van MAA moet ondergaan is ver te zoeken!

Zouden we deze constatering omzetten in een conclusie t.a.v. de bijdrage van MAA aan de werkgelegenheid op het gebied van wegtransport in deze regio, dan komen we uit op 5% van de eerder genoemde 187 arbeidsplaatsen.

Herkomst vrachtwagens	
Regio MAA*	5%
Overig Nederland	14%
Buitenland	81%
Herkomst buitenland gespec.	
Polen	22%
Roemenië	11%
Luxemburg	9%
Tsjechië	8%
België	6%
Bulgarije	5%
Duitsland	4%
Hongarije	4%
Slowakije	3%
Slovenie	2%
Zwitserland	2%
Oostenrijk	2%
Engeland	1%
Turkije	1%
Overig buitenland	2%

5 Enquête

Om meer zekerheid te krijgen over welke bedrijven er voor MAA rijden is een enquête gehouden. Hierbij zijn alle bedrijven benaderd waarvan de werkgelegenheid door de Luchtvrachtmonitor is meegeteld bij de bepaling van de werkgelegenheid in het wegvervoer in de regio MAA.

De volgende vragen zijn gesteld:

1. **Heeft uw bedrijf in 2018 luchtvracht voor Maastricht Aachen Airport vervoerd?**
2. **Zo ja, hoeveel arbeidsplaatsen leverde dat ongeveer op?**

In totaal hebben 15 bedrijven gereageerd, **14** hebben bevestigd **niet** voor MAA vracht te vervoeren. 1 bedrijf heeft aangegeven met 3 Fte's luchtvracht te hebben vervoerd. Deze uitkomst bevestigt dat er in de Luchtvrachtmonitor tal van arbeidsplaatsen ten onrechte zijn toegeschreven aan MAA.

6 Conclusie

MAA is een hoofdpijndossier voor elke politicus. Onderzoeksrapporten zijn belangrijk voor de Provincie t.b.v. een goede besluitvorming en mogen op geen enkele manier tot argwaan leiden. Zij behoren d.m.v. een transparante en eerlijke onderbouwing, in dit geval de grootte van de werkgelegenheid, te kunnen aantonen.

De Luchtvrachtmonitor 2018 t.a.v. MAA is door de heer van den Akker (gedeputeerde) en de heer Roeven (CEO MAA) naar de pers toe bij voortdurend als waarheid gepresenteerd. Dit is opmerkelijk, want in de communicatie naar de Staten gaat de provincie Limburg al jarenlang uit van ongeveer 1.500 arbeidsplaatsen voor luchtvracht- en passagiersvervoer samen.

Dus kunnen wij niet anders dan constateren dat de werkgelegenheid voor MAA niet grondig is onderzocht, dat sommige van de gepresenteerde getallen onjuist zijn en dat deze kennelijk worden gebruikt om Statenleden, burgers, bedrijven en belangenorganisaties te misleiden over het belang van MAA voor de regio.

Een rectificatie van dit rapport is daarom noodzakelijk om het vertrouwen terug te winnen van de burger. Deze moet af kunnen gaan op wat haar overheid haar vertelt en deze dient in dit geval op een eerlijke wijze openheid te geven over de daadwerkelijke werkgelegenheid door MAA.



Alliantie Tegen Uitbreiding MAA / OmwonendenMAA

www.stopgroeimaa.nl

alliantie@stopgroeimaa.nl