

Werkgelegenheid van MAA

November 2021



Alliantie Tegen Uitbreiding MAA
alliantie@stopgroeimaa.nl

Werkgelegenheid is een belangrijk element bij de discussie over Maastricht Aachen Airport (MAA). Deze notitie kan beschouwd worden als een uitwerking en daarmee ook een onderbouwing van punt 3 uit *Wel of geen subsidie voor MAA?* <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Wel-of-Geen-Subsidie-MAA-Alliantie-nov-2021.pdf>

In deze notitie komen twee aspecten over die werkgelegenheid aan de orde:

1. Omvang: Hoe groot is het aantal arbeidsplaatsen dat direct of indirect samenhangt met de activiteiten van MAA?
2. Relevantie: Hoe belangrijk is de werkgelegenheid van MAA?

Onder deze notitie staan verwijzingen naar genoemde en achterliggende stukken.

1 Omvang van werkgelegenheid MAA

In de afgelopen jaren zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de omvang van het aantal arbeidsplaatsen dat direct of indirect samenhangt met de activiteiten van MAA. De aantallen variëren tussen 550 en 3.300.

De grote variatie wordt onder andere veroorzaakt door de methode van onderzoek. Er kunnen globaal twee methoden onderscheiden worden, die hierna verder toegelicht worden:

- a. Berekening van bovenaf
- b. Berekening van onderop.

Wat betreft het aantal arbeidsplaatsen van MAA zijn ook de volgende aspecten van belang:

- c. Bruto-netto werkgelegenheid
- d. Bedreiging voor de werkgelegenheid in het toerisme
- e. Nieuwe werkgelegenheid bij gebiedsontwikkeling

1a Berekening van bovenaf

Deze methode om de werkgelegenheid van een economische activiteit te berekenen is geschikt als in een regio een grote dominante economische activiteit aanwezig is. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de Rotterdamse haven en aan de luchthaven Schiphol. Om de omvang van de werkgelegenheid van die economische activiteiten te bepalen kan een regio afgebakend worden, aangevuld met een afbakening van soorten van economische activiteiten zoals bijvoorbeeld vrachtvervoer. Alle werkgelegenheid in die afgebakende regio en afgebakende soorten economische activiteiten kan dan aan respectievelijk de Rotterdamse haven of aan Schiphol toegerekend worden.

Deze methode werd onder andere door Erasmus UPT toegepast in de Luchtvrachtmonitor 2018 om de omvang van werkgelegenheid te bepalen die samenhangt met de vracht van MAA. In een regio rond MAA werden bepaalde economische activiteiten aan MAA toegerekend waaronder de transportbedrijven in Beatrixhaven in Maastricht en bij de haven van Stein. In het concept van de

Luchtvaartmonitor was de vracht van MAA goed voor 3.300 banen. In het definitieve rapport werd het 2.835. Na een dreiging van de Alliantie met een klacht vanwege schending van de wetenschappelijke integriteit werd het aantal verlaagd naar 1.740. Omdat dit aantal volgens de Alliantie nog veel te hoog was is de klacht daadwerkelijk ingediend. De betreffende commissie van de Erasmus Universiteit kwam tot de conclusie dat de methode, waarmee men de werkgelegenheid had berekend, niet goed was. MAA is geen grote dominante economische activiteit in de regio. Er zitten veel bedrijven bij MAA die geen enkele relatie hebben met het vliegveld.

In de negende Voortgangsrapportage groot project MAA noemt de Provincie een aantal van 1.870 arbeidsplaatsen die direct of indirect samenhangen met de activiteiten van MAA (vracht plus passagiers). Het cijfer is berekend door het onderzoeksbureau Ecorys. In de Voortgangsrapportage staat daarover *“Ecorys past de landelijke systematiek toe die onder andere ook voor Schiphol en de haven van Rotterdam gevolgd wordt om het werkgelegenheidseffect in beeld te brengen.”* Over deze systematiek heeft de Erasmus Universiteit dus gezegd dat die niet geschikt is om toe te passen op MAA. Met een concreet voorbeeld kan dit geïllustreerd worden. DHL Parcel is gevestigd op het bedrijventerrein bij MAA en is door Ecorys aan MAA toegerekend. In werkelijkheid maakt DHL gebruik van luchthaven Zaventem (Brussel).

1b Berekening van onderaf

Gezien de relatief geringe betekenis van MAA voor de regio moet een andere methode gebruikt worden om het aantal arbeidsplaatsen te bepalen dat direct of indirect samenhangt met de activiteiten van MAA. Er moet een overzicht gemaakt worden van alle bedrijven die geheel of gedeeltelijk, direct of indirect afhankelijk zijn van de activiteiten van MAA met het daarbij behorende aantal arbeidsplaatsen. Het gaat hierbij zeer waarschijnlijk niet om honderden, maar om hooguit tientallen bedrijven. Een onafhankelijk bureau, dat nooit eerder de werkgelegenheid van MAA heeft bepaald, zou dat overzicht samen kunnen stellen in overleg met instanties en personen die hier informatie over hebben, waaronder omwonenden die hier zelf onderzoek naar hebben gedaan per afzonderlijk bedrijf. Ook dan kan er weliswaar discussie blijven over het exacte aantal, maar die discussie gaat dan zeker niet over duizenden, waarschijnlijk ook niet over honderden, maar mogelijk wel over tientallen arbeidsplaatsen.

Deze methode van de benadering van onderaf was het uitgangspunt van de onderzoeken van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA en Denktank MAA en leidde tot aantallen van respectievelijk maximaal 700 à 900 en 550.

Zou de Provincie de opdracht durven geven voor een dergelijk onderzoek van onderaf om de aanhoudende discussie over de werkgelegenheidsbetekenis van MAA uit de wereld te helpen? Of is de Provincie bang dat dan pijnlijk duidelijk wordt hoe gering de werkgelegenheidsbetekenis van MAA in werkelijkheid is?

1c Bruto-netto werkgelegenheid

Het voorgaande heeft betrekking op het aantal arbeidsplaatsen dat direct en indirect samenhangt met de huidige activiteiten van MAA. Dit wordt het bruto aantal genoemd.

Als de activiteiten van MAA inkrimpen of stoppen gaat slechts een deel van het bruto aantal arbeidsplaatsen verloren. Bedrijven zullen immers proberen vervangende activiteiten te vinden om de omzet op peil te houden, waardoor minder personeel ontslagen hoeft te worden. Afhankelijk van de situatie op de arbeidsmarkt (zie volgende paragraaf) zal een deel van de ontslagen werknemers meteen ander werk kunnen vinden.

1d Bedreiging voor de werkgelegenheid in het toerisme

De activiteiten van MAA hebben in andere sectoren een negatieve invloed op de werkgelegenheid, bijvoorbeeld bij de toeristische sector in het Heuvelland. De rust zoekende toeristen zijn goed voor ruim 30.000 directe plus indirecte arbeidsplaatsen. De activiteiten van MAA verstoren die rust. Zo werden in 2019 daar iedere morgen, zeven dagen in de week, 's morgens direct na 6 uur toeristen uit hun slaap gewekt door opstijgende vliegtuigen van Corendon. Ook de huidige grote vrachttoestellen tasten de toeristische kwaliteit van het Heuvelland aan. Het is niet direct duidelijk wat het saldo is van het aantal arbeidsplaatsen bij MAA en het aantal dat verloren gaat in de andere sectoren door de overlast van MAA. Gezien de omvang van de toeristische sector kunnen als gevolg van enige schade door de activiteiten MAA al snel heel veel arbeidsplaatsen verloren gaan.

1e Nieuwe werkgelegenheid bij gebiedsontwikkeling

Als MAA zou sluiten komt een luchthaventerrein beschikbaar dat ontwikkeld kan worden met het oog op de economische en maatschappelijke behoefte van de regio. Daar zullen dan nieuwe arbeidsplaatsen ontstaan. Of deze gebiedsontwikkeling meer of minder arbeidsplaatsen oplevert dan MAA kan zonder nadere concretisering van die gebiedsontwikkeling nog niet bepaald worden.

2 Relevantie van werkgelegenheid van MAA

Voldoende arbeidsplaatsen voor de aanwezige bevolking is al eeuwen lang een zeer belangrijk onderwerp. In de jaren zestig van de vorige eeuw was er tijdelijk een overschot aan arbeidsplaatsen en hadden we "gastarbeiders" nodig, maar daarna lag alle nadruk weer op werk, werk, werk. Alle arbeidsplaatsen werden weer waardevol. De prioriteit lag bij de economie en niet bij het milieu en leef- en woonklimaat.

De media staan nu echter vol met berichten over tekorten aan arbeidskrachten. Er is nu dus een overschot aan arbeidsplaatsen. Dit is geen tijdelijk overschot maar een structureel overschot. Werkgelegenheid kan daarom geen argument meer zijn om bepaalde economische activiteiten te laten groeien of in stand te houden wanneer ze geen bijdrage leveren aan het welzijn van de bevolking. Dit geldt ook voor MAA. Het werkgelegenheidsargument kan dus niet meer gebruikt worden om te pleiten voor groei of voor instandhouding van MAA.

Verwijzingen

Via de link <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Werkgelegenheid-vracht-MAA-in-duikvlucht.pdf> komt u bij een overzicht van krantenkoppen naar aanleiding van de diverse versies van de *Luchtvrachtmonitor 2018*

Via de link <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/21-7-21-PERSBERICHT-Werkgelegenheid-MAA-in-duikvlucht.pdf> komt u o.a. bij

Versies van *Luchtvrachtmonitor 2018* van Erasmus UPT
Uitspraak van Integriteitscommissie Erasmus Universiteit
Werkgelegenheidsonderzoek van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

Via de link <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Publicaties-Denktank-MAA-Links.pdf> komt u o.a. bij het Werkgelegenheidsonderzoek van Denktank MAA

Via de link <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/14-11-21-Reactie-van-Alliantie-op-Voortgangsrapportage-MAA.pdf> komt u o.a. bij

Voortgangsrapportage Groot Project MAA

Onderzoek van Ecorys uit 2021 naar werkgelegenheid MAA

Kritiek van de Alliantie op het onderzoek van Ecorys

Via link <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Visie-op-MAA-vanuit-toerisme-april-2021a.pdf> komt u bij de visie van de toeristische sector in het Heuvelland op de ontwikkelingen bij MAA. Er is een wetenschappelijk rapport samengesteld over de invloed van luchtvaartgeluid op toerisme: <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/De-impact-van-luchtvaartgeluid-op-toerisme-en-verblijfsrecreatie-nov-20.pdf>

Via de link <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/27-10-21-Personeelstekort.pdf> komt u bij een artikel waarin uitgelegd wordt waarom er nu een structureel tekort aan arbeidskrachten is.