

Werkgelegenheid MAA in duikvlucht



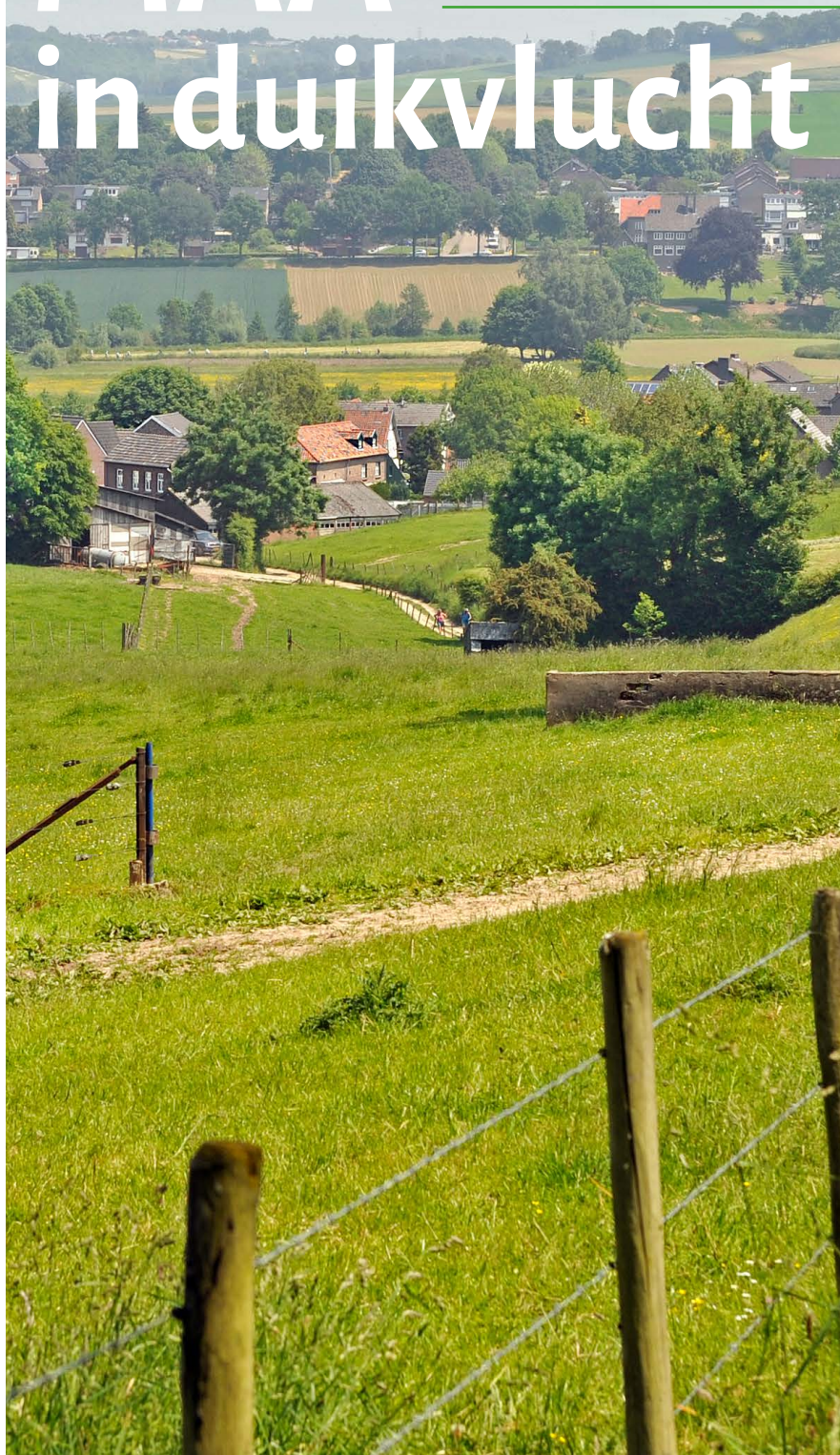
Uitgave van Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

contact@stopgroeimaa.nl

www.stopgroeimaa.nl

www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg

Juli 2021



1. Samenvatting
2. Inleiding
3. Over de Luchtvrachtmonitor
 - 3.1 Inleiding
 - 3.2 Methodologie van de herziene LVM
 - 3.3 Uitkomsten van de herziene LVM
 - 3.4 Kritiek op de herziene LVM
 - 3.4.1 De LVM hanteert een niet bruikbare methodologie afgeleid van de Havenmonitor
 - 3.4.2 De LVM is intern niet consistent
 - 3.4.3 De LVM is extern niet consistent
 - 3.4.4 De werkgelegenheid van DHL Parcel en KCS geheel/grotendeels ten onrechte aan MAA toegeschreven
 - 3.4.5 Niet-locatiegebonden werkgelegenheid wordt ten onrechte aan MAA toegeschreven
 - 3.5 Eigen onderzoek van de Alliantie
 - 3.6 Uitkomsten werkgelegenheidsonderzoek MAA door de Alliantie
 - 3.7 Gevolgen van sluiting MAA voor de werkgelegenheid
 - 3.8 Klacht wegens schending wetenschappelijke integriteit
4. Over het Ecorys-rapport
 - 4.1 Inleiding
 - 4.2 Methodologie van Ecorys
 - 4.3 Uitkomsten van het Ecorysrapport
 - 4.4 Kritiek op Ecorys
 - 4.4.1 Totstandkoming Ecorys-rapport in het adviestraject van Pieter van Geel
 - 4.4.2 Kritiek op gehanteerde methodologie
 - 4.4.3 Inhoudelijke kritiek
 - 4.4.4 Kritiek t.a.v. meenemen werkgelegenheid concrete bedrijven
5. Over E'til
 - 5.1 Inleiding
 - 5.2 Methodologie van E'til
 - 5.3 Uitkomsten volgens E'til
 - 5.4 Kritiek op E'til
 - 5.4.1 Kritiek t.a.v. het gebruik van de SBI-codes
 - 5.4.2 Kritiek t.a.v. het werkgelegenheidsoverzicht in de Voortgangsrapportages
 - 5.4.3 Kritiek t.a.v. het meetellen van werkgelegenheid bij concrete bedrijven
6. Onderzoeksresultaten Alliantie
7. Bijlagen
 - 1- Werkgelegenheid tot te schrijven aan MAA per onderzochte sector en per bedrijf
 - 2- De 13 SBI-codes plus omschrijving die de LVM hanteert
 - 3- Verkorte versie van hoofdstuk 2.3 uit het rapport van CE Delft uit 2019. "Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden?" over overschatting van de bijdrage van de luchtvaartsector aan het BBP en de werkgelegenheid

1 Samenvatting

Vanwege voortdurende wisseling van en mede daardoor aanhoudende onduidelijkheid over werkgelegenheidsaantallen van MAA is de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA zelf op onderzoek uitgegaan. Zij heeft eenvoudigweg de bedrijven gecontacteerd, waarvan onderzoeksbureaus de werkgelegenheid deels of geheel aan MAA toeschreven, met de vraag: doen jullie zaken met MAA en zo ja voor welk deel van de bedrijfsactiviteiten. Dit, zonder gebruik te (hoeven) maken van theoretische instrumenten als modellen, kengetallen en aannames. Gewoon de feiten.

De aantallen werkzame personen die hierna genoemd worden hebben betrekking op het totaal van direct plus indirect.

Erasmus UTP, een bureau van de Erasmus Universiteit Rotterdam (EUR), heeft berekend hoeveel werkgelegenheid in 2018 samenhang met de **vracht** van MAA en komt daarbij tot de volgende aantallen werkzame personen:

- **3.300** in het concept van de rapportage dat naar buiten is gebracht en waarvan de Provincie gebruik heeft gemaakt
- **2.835** in de definitieve rapportage
- **1.740** in de herziene rapportage na het dreigen met een klacht bij de EUR door de Alliantie.

Omdat dit cijfer nog aantoonbaar veel te hoog is, heeft de Alliantie alsnog een klacht ingediend bij de EUR wegens schending van wetenschappelijke integriteit. De klacht is in behandeling genomen. Op 22 juni 2021 kwam de uitspraak. Zie hiervoor paragraaf 3.8.

Ecorys heeft een berekening gemaakt voor de omvang van de regionale werkgelegenheid die in 2019 samenhang met de vracht plus passagiers van MAA en komt daarbij uit op:

- **1.760 werkzame personen.**

Etil geeft al vele jaren een cijfer voor vracht + passagiers en komt daarbij in 2019 uit op:

- **1.571 werkzame personen.**

Het onderzoek van de Alliantie geeft voor 2018/2019 voor vracht plus passagiers een aantal van 510 directe plus 324 indirecte plus 60 overige werkzame personen. Dat geeft een totaal van

- **898 aantal werkzame personen (maximaal).**

Als de verhouding tussen direct en indirect even hoog wordt ingeschat als bij Ecorys dan wordt het totaal aantal

- **701 werkzame personen.**

Als MAA zou sluiten dan komt hiervan hooguit de helft tijdelijk zonder baan te zitten.

Door de Alliantie is onderbouwd aangegeven waarom de cijfers van de genoemde onderzoeksbureaus te hoog zijn.

In bijlage 1 treft u de afzonderlijke bedrijven uit de door de Alliantie onderzochte sectoren (Wegvervoer, Post en koeriersdiensten en Opslag en dienstverlening voor transport) aan met de werkgelegenheid die aan MAA toegeschreven kan worden (direct en indirect).

2 Inleiding

De provincie Limburg pompt sinds 2014 jaarlijks bijna 10 miljoen euro in MAA. Zie pagina 16 in <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Notitie-Cijfers-MAA-26-3-21.pdf>

Een belangrijk argument voor deze besteding van gemeenschapsgelden is de grote regionale werkgelegenheids-betekenis die MAA zou hebben. De cijfers over de werkgelegenheid vliegen echter alle kanten heen.

Bij het bedrijf MAA zelf werken nog geen 200 mensen. De afhandeling van vracht en passagiers geeft daarnaast ook werkgelegenheid in de regio. De cijfers hierna hebben betrekking op alle directe en indirecte werkgelegenheid in de regio die samenhangt met de activiteiten van de luchthaven.

In deze notitie worden zaken op een rij gezet, mede op basis van nieuw onderzoek naar de werkgelegenheidsbetekenis van MAA.

Deze rapportage gaat over werkgelegenheidsaantallen die samenhangen met MAA. Dit zijn niet de arbeidsplaatsen die verloren zouden gaan bij eventuele sluiting van MAA. E'til heeft in haar rapport uit 2014 reeds aangegeven dat dat wellicht slechts ongeveer de helft zal zijn. Zie paragraaf 3.7.

Ofwel, verlies van werkgelegenheid is nog niet hetzelfde als toename van werkloosheid.

Ook Ecorys gaat hierop in bij de toelichting op de huidige economische betekenis van MAA: "Bij deze cijfers moet worden bedacht dat het gaat om zogenaamde bruto-effecten. Als MAA verdwijnt zou (een deel) van de werknemers ook elders emplooi kunnen vinden. De mate waarvan hiervan sprake zal zijn is onder andere afhankelijk van vraag en aanbod en in het kader van deze studie niet nader onderzocht."

Voor het rechtvaardigen van overheidsbijdragen is het echter essentieel uit te gaan van netto-effecten.

3 Luchtvrachtmonitor

3.1 Inleiding

MAA is lid van de brancheorganisatie Air Cargo Netherlands (ACN), die de belangen behartigt van bedrijven in de luchtvrachtketen in Nederland. ACN heeft aan Erasmus UTP, een bureau verbonden aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, opdracht gegeven om in de Luchtvrachtmonitor 2018 (LVM) voor het eerst ook informatie op te nemen over de regionale werkgelegenheidsbetekenis van de luchtvracht van MAA. Door Erasmus UTP was met de opdrachtgever ACN overeengekomen dat MAA zelf de cijfers zou aanleveren van de werkgelegenheidsbetekenis van de luchtvracht van MAA voor de regionale wegvervoersbedrijven.

Het concept van de Luchtvrachtmonitor werd in november 2019 gepresenteerd op een luchtvrachtcongres. Op 30-11-19 was de kop in dagblad de Limburger "Vracht MAA goed voor 3300 banen"

<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Alternatieve-waarheden-van-MAA-3-11-20.pdf>

De provincie Limburg hanteert al jaren een cijfer van ongeveer 1.500 voor het aantal banen dat samenhangt met MAA voor vracht plus passagiers. Hoewel de Provincie als eigenaar en exploitant van MAA had moeten weten hoe het cijfer van 3.300 voor alleen vracht tot stand was gekomen, gebruikte de Provincie het volstrekt ongeloofwaardige cijfer van 3.300 in een brief van 21-1-20 aan de Tweede Kamer om te pleiten tegen in de invoering van een luchtvrachttaks.

Toen de definitieve Luchtvrachtmonitor 2018 openbaar werd, stond op 26-3-20 een artikel in dagblad De Limburger met de kop "Vrachtverkeer MAA is goed voor 2835 banen"

LVM 2018-origineel	WP direct	WP indirect	Totaal	Aantal bedrijven
Wegvervoer	1206	467	1673	69
Post en koeriersdiensten	114	32	146	25
Opslag en dienstverlening transport	514	391	905	42
Overheidsinstellingen en -diensten	38	22	60	0
Luchtvaart	23	27	50	9
Totaal	1896	939	2834	145

Bron: Luchtvrachtmonitor 2018, maart 2020

Door de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA is bij Erasmus UTP, de opsteller van de Luchtvrachtmonitor 2018, onderbouwd aangekaart dat het cijfer van 2.835 veel te hoog was. Pas nadat de Alliantie dreigde met een klacht wegens schending wetenschappelijke integriteit, werd de Luchtvrachtmonitor herzien. Dit leverde op 29-10-20 in dagblad De Limburger de volgende kop op "Vracht MAA: geen 2835 jobs, maar 1740"

Ondertussen heeft de Alliantie verder onderzoek gedaan naar de werkgelegenheid bij MAA gebruikmakend van de gegevens van E'til waarop ook de LVM haar ramingen heeft gebaseerd.

De uitkomsten zijn opzienbarend. Mede hierom heeft de Alliantie begin april een officiële klacht wegens schending van de wetenschappelijke integriteit ingediend.

Dit heeft inmiddels geresulteerd in een hoorzitting. De uitspraak kwam 22 juni 2021 en staat vermeld in paragraaf 3.8.

3.2 Methodologie van de herziene LVM

De LVM hanteert een geografische en een sectorale afbakening.

De geografische afbakening betreft het geografisch gebied rond MAA met de postcodes 6161, 6171, 6181, 6191, 6222, 6223, 6225, 6231, 6235, 6237, 6241, 6243 en 6333. Dit zijn resp. de plaatsen Geleen, Stein, Elsloo, Beek, Maastricht-Airport, Maastricht (3x), Meerssen, Ulestraten, Bunde, Geulle en Schimmert. Binnen deze postcodes zijn o.a. de Beatrixhaven, de containerterminal Stein en een deel van chemiecomplex Chemelot gesitueerd.

De sectorale afbakening betreffen Wegvervoer, Post en Koeriersbedrijven, Opslag en dienstverlening voor transport, Luchtvaart en Overheidsinstellingen. Dit betreft SBI-codes (Standaard Bedrijfs Indeling) met daarbij de toerekeningsfactor: welk gedeelte van de opgevraagde werkgelegenheid binnen de bepaalde geografische afbakening kan aan MAA worden toegeschreven? De LVM heeft voor 9 van 13 SBI-codes op 1 gezet. Dit houdt in dat 100% van de uitgevraagde werkgelegenheid aan MAA wordt toegeschreven.

Opmerkelijk is dat ook SBI-code 4942 (verhuisvervoer) en 52241 (laad-, los- en overslagactiviteiten voor zeevaart) geheel bij MAA worden ondergebracht. Voor alle door de LVM gebruikte SBI-codes plus omschrijving, zie bijlage 2.

Vervolgens zijn de volgende stappen genomen om tot de bepaling van de directe werkgelegenheid te komen:

- voor locatie-gebonden wegvervoerders is telefonisch navraag gedaan bij bedrijven met meer dan 5 werknemers of, en zo ja in welke mate, activiteiten gerelateerd zijn aan luchtvracht.
Noot: let op: "luchtvracht", niet: "luchtvracht gerelateerd aan MAA"! Op de uitkomsten hiervan is de toerekeningsfactor aangepast: 0, 0,5 of 1.
- voor locatie-gebonden wegvervoerders met minder dan 5 werknemers is een gewogen gemiddelde toerekeningsfactor bepaald.
- de toerekeningsfactor voor het wegvervoer in de gemeente Stein is op 0 gezet.

De niet-locatiegebonden werkgelegenheid is bepaald op basis van een toerekening per ton luchtvracht. Dit levert 72 WP op.

3.3 Uitkomsten van de herziene LVM

LVM 2018-herzien	WP direct	WP indirect	Totaal	Aantal bedrijven
Wegvervoer	452	175	627	38
Post en koeriersdiensten	114	32	146	25
Opslag en dienstverlening transport	486	370	856	36
Overheidsinstellingen en -diensten	38	22	60	0
Luchtvaart	23	28	51	9
Totaal	1113	627	1740	110

Bron: Luchtvrachtmonitor 2018, oktober 2020

3.4 Kritiek op de herziene LVM

3.4.1 De LVM hanteert een niet bruikbare methodologie afgeleid van de Havenmonitor

De gebruikte methode voor de luchtvrachtmonitor is afgeleid de **haven- en binnenhavenmonitor**. De bedrijven in het havengebied worden daarbij (grotendeels) toegerekend aan de activiteiten van de haven. Dat zal wel kloppen.

Bij de **luchtvrachtmonitor** voor **Schiphol** zijn de bedrijven in een regio rond Schiphol, die zich bezighouden met afhandeling en vervoer van vracht, geheel of gedeeltelijk toegerekend aan de luchtvracht van Schiphol. De hoeveelheid vracht is bij Schiphol slechts een fractie van de hoeveelheid vracht bij havens. De vraag is of de gebruikte methode niet te grof is voor een luchthaven.

De methode is echter ook toegepast op **Maastricht Aachen Airport, MAA**. De bedrijven in een regio rond MAA, die zich bezighouden met afhandeling en vervoer van vracht, zijn grotendeels toegerekend aan de luchtvracht van MAA.

MAA is echter een **kleine luchthaven**. Het bedrijf heeft zelf nog geen 200 mensen in dienst voor de afhandeling van zowel vracht als passagiers. De hoeveelheid vracht van MAA was in 2018 gelijk aan slechts 6,5% van de hoeveelheid van Schiphol.

In de omgeving van MAA liggen **veel** en **grote** bedrijven die vracht laten vervoeren door bedrijven uit de regio.

In de wat ruimere omgeving van MAA liggen **diverse luchthavens** waar vracht afgehandeld wordt, ook door bedrijven uit de omgeving van MAA.

MAA is omgeven door **buitenland**.

De vrachtwagens die vracht van MAA vervoeren, hebben in overgrote meerderheid een **buitenlands kenteken** en zijn dus niet gevestigd in de beschouwde regio rond MAA.

MAA is een luchthaven, waarbij de vergunde **geluidsruimte** maar voor een beperkt deel benut wordt en waarbij een groot **bedrijventerrein** ligt dat niet vol is, waar bedrijven naartoe gelokt worden die niets met de luchtvaart te maken hebben.

Het is wetenschappelijk volstrekt onverantwoord om de methode, die bij Schiphol is toegepast, bijna een-op-een toe te passen op MAA. In de Luchtvrachtmonitor wordt nergens gerefereerd aan de kleine omvang van MAA, aan de aanwezigheid in de regio van vele grote andere bedrijven die vracht laten vervoeren, aan de aanwezigheid van andere luchthavens in de omgeving (de dichtstbijzijnde op slechts 38 km van MAA) waar vracht afgehandeld wordt en aan de betrokkenheid van buitenlandse wegvervoerders bij de afhandeling van vracht bij MAA.

3.4.2 De LVM is intern niet consistent

Een wetenschappelijk verantwoord onderzoek moet op zijn minst intern consistent zijn. In de rapportage wordt daar geen enkele aandacht aan besteed.

De hoeveelheid vracht op MAA is in 2018 gelijk aan 6,5% van de hoeveelheid vracht op Schiphol. Verwacht zou kunnen worden dat het aantal werkzame personen in relatie tot de vracht bij MAA ongeveer gelijk is aan 6,5% van dat aantal bij Schiphol.

Als voorbeeld kijken we naar het onderdeel wegvervoer. Als daarbij het totaal aantal werkzame personen (direct plus indirect) bij MAA gelijk zou zijn aan 6,5% van het aantal bij Schiphol, dan komen we uit op 187. In de oorspronkelijke Luchtvrachtmonitor werd een aantal van 1.673 genoemd. In de herziene Luchtvrachtmonitor is dat aantal gedaald naar 672. Dat is nog altijd 3,4 keer zoveel als het verwachte aantal van 187. Dit betekent dat de arbeidsproductiviteit (tonnen vracht per werkzame persoon) in het wegvoer bij MAA heel veel lager zou zijn dan bij Schiphol. Bij Schiphol is die 3,4 keer groter volgens de Luchtvrachtmonitor. Het is uiterst onwaarschijnlijk dat dit cijfer klopt.

Als er bovendien rekening gehouden was met het grote aandeel buitenlandse wegvervoerders bij MAA dan gaat het in de regio slechts om tientallen werkzame personen en niet 627.

Ook de sector "Post en koeriersdiensten" is bij MAA abnormaal groot in verhouding tot Schiphol.

3.4.3 De LVM is extern niet consistent

De externe consistentie betreft het aantal werkzame personen volgens andere onderzoeken over MAA.

Bij een wetenschappelijk verantwoord onderzoek mag verwacht worden dat

ook gekeken wordt naar uitkomsten van andere onderzoeken over hetzelfde onderwerp.

Al vele jaren publiceert de Provincie Limburg over MAA een aantal werkzame personen (direct plus indirect) van ongeveer 1.500 voor niet alleen vracht maar voor vracht plus passagiers. Dit aantal is dus veel lager dan het aantal van 2.835 in de oorspronkelijke Luchtvrachtmonitor en ook nog duidelijk lager dan het aantal van 1.741 voor alleen vracht in de herziene Luchtvrachtmonitor. In de rapportage wordt daar op geen enkele wijze aandacht aan besteed.

Door de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA is onderzoek gedaan naar de herkomst van vrachtwagens die vracht bij MAA brengen en halen. Het overgrote deel van de vrachtwagens bleek van buitenlandse bedrijven afkomstig te zijn en dus niet van een bedrijf uit de regio. De resultaten van dit onderzoek zijn aangeleverd aan Erasmus UTP voordat de Luchtvrachtmonitor herzien werd. Desondanks is met dat gegeven geen enkele rekening gehouden. In de rapportage wordt zelfs geen woord besteed aan de mogelijkheid van inzet van buitenlandse wegvervoerders bij MAA.

3.4.4 De werkgelegenheid van DHL Parcel en KCS zijn geheel/grotendeels ten onrechte aan MAA toegeschreven

De werkgelegenheid van DHL Parcel en KCS te Ulestraten samen is in de herziene LVM verantwoordelijk voor bijna een kwart van de geraamde werkgelegenheid door MAA.
In de sector Wegvervoer is het zelfs 2/3de.

DHL geeft schriftelijk aan geen enkele link met MAA te hebben. Zij rijden met vrachtwagens naar en van Brussel (Zaventem).

KCS geeft schriftelijk aan voor slechts 35% van haar activiteiten gebruik te maken van MAA. Gebruik maken van is overigens volstrekt iets anders dan afhankelijk zijn van MAA.

Wat zou er gebeuren als MAA sluit?

Voor DHL verandert er dan niets.

Voor KCS vrijwel niets. I.p.v. op MAA rijdt KCS, naast alle andere bestemmingen, zoals, volgens hun website, Schiphol, Frankfurt, München, Hamburg, Brussel, London, Eindhoven, Parijs en Lyon, nog wat meer op Luik.

3.4.5 Niet-locatiegebonden werkgelegenheid wordt ten onrechte aan MAA toegeschreven

De LVM schrijft 71 WP niet-locatiegebonden werkgelegenheid aan MAA toe. Decisio echter, vermeldt o.a. het volgende in haar rapport "De economische betekenis luchtvracht Schiphol" uit 2019 over niet-locatie gebonden werkgelegenheid:

"Daarnaast is het de vraag of transporteurs buiten de Schiphol-regio ook direct afhankelijk zijn van Schiphol en een bijdrage leveren aan het luchthavenproduct, of dat zij voor hun (veelal Nederlandse) klanten ook eenvoudig naar een andere luchthaven kunnen rijden.

Niet-locatiegebonden, zou daarmee ook niet-Schiphol gebonden, maar eerder verlader-gebonden werkgelegenheid kunnen zijn. De grens wat wel en niet tot het luchtvrachtproduct hoort is altijd arbitrair.

In deze studie is om de bovenstaande redenen (noot: er werden er meer genoemd, w.o. het risico op dubbeltellingen) naast de truckers in de omgeving geen aanvullende niet-locatiegebonden werkgelegenheid opgenomen”.

Wat voor de transporteurs die op Schiphol rijden geldt, geldt nog meer voor MAA: men is niet afhankelijk van MAA, maar van luchtvracht. Indien MAA sluit, rijdt men even vrolijk door naar Luik, slechts 38 km verderop gelegen, of naar een van de vele andere luchtvrachthavens. In het geval van KCS zouden dit volgens hun website kunnen zijn: Schiphol, Frankfurt, München, Hamburg, Brussel, London, Eindhoven, Parijs of Lyon.

Het toeschrijven van 71 WP directe werkgelegenheid aan MAA is zeer discutabel.

3.5 Eigen onderzoek van de Alliantie

De diverse onderzoeken die door de Alliantie gedaan zijn berusten op Citizen Science: betrokken en zich verantwoordelijk voelende omwonenden van MAA leggen de uitkomsten van de LVM naast hun eigen kennis, ervaring en waarnemingen en doen zélf onderzoek. De uitkomsten hiervan berusten op feiten.

De uitkomsten van het onderzoek dat de Alliantie gedaan heeft, sluiten het dichtst aan bij de werkelijkheid. Zij heeft alle in aanmerking komende bedrijven in de sectoren Wegvervoer en Post en koeriersdiensten benaderd om te informeren of en in hoeverre hun bedrijfs-activiteiten gerelateerd zijn aan MAA.

Hoe deden we dat? Wij gingen gewoon langs bij de betreffende bedrijven, belden hen of mailden desnoods, ter verkrijging van directe en feitelijke antwoorden. Daarnaast deden we een beroep op websites van de betreffende bedrijven en organisaties als Bedrijvenmonitor en GraydonGo en in het geval van Samco op de jaarrekening over 2019.

Voor de sector Opslag en dienstverlening voor transport heeft de Alliantie inzage gekregen in de resultaten van een onderzoek dat is uitgevoerd door het burgerplatform ‘Denktank-MAA’. De Alliantie acht deze resultaten betrouwbaar en heeft deze (deels) overgenomen.

3.6 Uitkomsten werkgelegenheids-onderzoek MAA door de Alliantie

Het door de Alliantie uitgevoerde onderzoek geven de volgende uitkomsten wat betreft werkzame personen (WP, met tussen haakjes direct en indirect) en aantal bedrijven.

In de sector **Wegvervoer**:

- geen **627** (452 plus 175) maar **93** (67 plus 26) WP,
- geen **38** bedrijven maar **2**.

In de sector **Post en koeriersdiensten**:

- geen **146** (114 plus 32) maar **6** (5 plus 1) WP,
- geen **25** bedrijven maar **2**.

In de sector **Opslag en dienstverlening voor transport**:

- geen **856** (282 plus 214) maar **528** (300 plus 228) WP,
- geen **36** bedrijven maar **15**.

Met name bij het wegtransport is het werkelijke aantal arbeidsplaatsen veel minder dan in de Luchtvrachtmonitor, omdat het overgrote deel van het wegtransport verzorgd wordt door buitenlandse bedrijven en dus niet door regionale bedrijven. Dit bleek bij eerder onderzoek van de Alliantie. <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Onderzoek-naar-herkomst-vrachtwagens-bij-MAA.pdf>

Voordat de Luchtvrachtmonitor herzien werd, waren de resultaten van dit onderzoek bij Erasmus UTP bekend, maar daar is geen rekening mee gehouden.

Dit resulteert in onderstaande tabel:

Werkgelegenheid MAA multiplier* LVM in WP	Direct	Indirect	Totaal
Wegvervoer	67	26	93
Post en koeriersdiensten	5	1	6
Opslag en dienstverlening transport	300	228	528
Overheidsinstellingen en -diensten	38	22	60
Luchtvaart	23	28	51
Totaal	433	305	738

*Multiplier: de rekenfactor om vanuit de directe tot de indirecte werkgelegenheid te komen. Zie hoofdstuk 6.

Let wel: het betreft hier alleen de werkgelegenheid door luchtvracht.

De belangrijkste bijdrage aan de werkgelegenheid in de sector Opslag en dienstverlening transport levert Samco. Volgens haar eigen jaarrekening werkten hier in 2019 gemiddeld 126 personen.

3.7 Gevolgen van sluiting MAA voor de werkgelegenheid

Zoals in de inleiding reeds vermeld zijn de werkgelegenheidsaantallen die in dit rapport genoemd worden niet identiek aan de arbeidsplaatsen die verloren zouden gaan bij eventuele sluiting van MAA. E'til heeft in haar rapport uit 2014 hier reeds op gewezen en aangegeven dat het wellicht slechts ongeveer de helft zal zijn.

(E'til, Het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport, 28 februari 2014)

Verklaringen hiervoor zijn o.m.

- bij sluiting van MAA valt niet alle werkgelegenheid weg. In het wegvervoer bijv. zullen bedrijven gewoon blijven rijden, nu niet meer op MAA maar wel op Luik, Brussel, Luxemburg, Keulen/Bonn, Schiphol, of op een van de andere luchtvrachthavens in Noordwest-Europa.
- bij sluiting zullen degenen met technische skills zeer snel een andere baan vinden daar hier op de arbeidsmarkt een structureel tekort aan bestaat.
- door demografische factoren, vergrijzing en wegtrekken van jeugd uit Limburg, is er in Limburg reeds sprake van een tekort aan arbeidskrachten.
- bij sluiting van MAA zal er sprake zijn van gebiedsontwikkeling van het vrijkomende terrein. Hiervoor zullen nieuwe, duurzame en toekomstbestendige plannen ontwikkeld kunnen worden die tegemoet komen aan huidige knelpunten.
Een recent oorbeeld van mogelijke invulling van het MAA-terrein vinden beschreven in het MAasterplan, "Veelbelovend plan voor duurzame inrichting MAA-terrein d.m.v. zonne-energiepark en kenniscentrum".
Het volledige rapport is te vinden op <https://www.maasterplan.eu/>

3.8 Klacht wegens schending wetenschappelijke integriteit

Vanwege alle onvolkomenheden in de LVM t.a.v. de berekeningen van de luchtvracht gerelateerde werkgelegenheid van MAA én de uitkomsten van ons eigen onderzoek heeft de Alliantie begin 2021 een officiële klacht ingediend bij de EUR vanwege schending van de wetenschappelijke integriteit.

Onze klacht werd ontvankelijk verklaard en op 18 mei van dit jaar heeft er een digitale hoorzitting plaatsgevonden waarbij de Alliantie de klacht kon toelichten.

Dinsdag 22 juni 2021 kwam de Klachtencommissie Integriteitsregeling EUR Holding 2021 tot een uitspraak met o.a. de de volgende bevindingen:

- de samenstellers van de LVM t.a.v. MAA is de kwalificatie *bedenklijk gedrag* aan te rekenen
- w.b. de opvattingen in de discipline(s) over de ernst van het niet-naleven van de normen betreft *het verwijtbaar handelen dan wel nalaten*
- het vermijden van de schijn van belangenverstrengeling door de betrokkenen is naar oordeel van de Commissie niet in voldoende mate gelukt is en had voorkomen kunnen worden

- de Commissie vraagt zich af in hoeverre de betrokken onderzoekers hun *verantwoordelijkheid* namen en konden nemen door binnen Erasmus UPT te opereren zonder te kunnen terugvallen op een toereikende institutionele onderzoekscultuur dan wel duidelijke organisatorische processen om de kwaliteit van onderzoek te borgen
- de Commissie constateert dat het schort aan de naleving van de normen behorende bij vier van de vijf principes van integer wetenschappelijk onderzoek, te weten transparantie, zorgvuldigheid, onafhankelijkheid en verantwoordelijkheid
- voor evt. toekomstige edities van de LVM is een nadere verfijning van de onderzoeksmethodiek geboden
- de Commissie ziet aanleiding voor organisatorische ingrepen bij Erasmus UPT
- de Commissie heeft geen begrip voor de beperkte budgettaire ruimte voor het onderzoek ten behoeve van het Rapport, aangezien dat niet kan afdoen aan de principes zoals verwoord in de Gedragscode en derhalve voorafgaand aan de acceptatie van de opdracht tot de daartoe benodigde inschatting van Beklaagde had moeten leiden.

<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/9-6-21-Advies-Klachtencommissie-EUR.pdf>
<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/22-6-21-Besluit-Erasmus-UPT.pdf>

De Commissie had Erasmus UPT ook opgedragen tot het opnemen van een naschrift in de Luchtvrachtmonitor 2018.

Dit is geschied op 8 juli j.l. Het naschrift, voorzien van een disclaimer t.a.v. de onderzoeksresultaten m.b.t. MAA, vindt u op pagina 3 en 4 van de LVM. <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Luchtvracht-monitor-2018-08JUL2021.pdf>

4 Over het Ecorys-rapport *

* <https://www.limburg.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/luchtvaart/adviesrapport-zoek/>

4.1 Inleiding

Pieter van Geel was door de provincie Limburg als verkenner aangesteld om een advies uit te brengen over de provinciale vertaling van de nationale Luchtvaartnota. In dit kader heeft hij onderzoeksbureau Ecorys opdracht gegeven onderzoek te doen naar de economische betekenis van MAA, wat betreft vracht en passagiers.

4.2 Methodologie van Ecorys

Ecorys maakt onderscheid in:

- directe effecten: de werkgelegenheid die samenhangt met de activiteiten die rechtstreeks verband houden met de luchthaven. Het betreft alle activiteiten die noodzakelijk zijn om vluchten vanaf MAA mogelijk te maken en de logistieke keten die gebruik maakt van de luchthaven. Vb.: luchtverkeersleiding, bagageafhandeling, baliebezetting, douane, horecavoorzieningen, brandweer/beveiliging, wegvervoerders en aanverwante logistieke bedrijven die direct aan MAA te koppelen zijn.

- indirecte achterwaartse effecten: de effecten bij toeleverende bedrijven en instellingen in diverse sectoren.
- afgeleide effecten: vanwege (het verlies aan) aanvullende bestedingen van bezoekers in de regio. Vb.: hotelaccommodatie, (taxi)vervoer ter plaatse, bestedingen in plaatselijke restaurants en/of winkels
- voorwaartse effecten: voortkomend uit de aanwezigheid of vestiging van bedrijven die zich in de regio vestigen als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven en de verbindingen met andere steden en regio's die deze biedt. Deze effecten zijn niet gekwantificeerd (= in geld uitgedrukt).

Daarnaast maakt Ecorys onderscheid in terreingebonden werkgelegenheid en werkgelegenheid bij wegvervoer- en logistieke bedrijven in de regio. Terreingebonden werkgelegenheid behoeft echter nog geen platformgebonden of luchtvaartgebonden werkgelegenheid te zijn. De activiteiten van bijvoorbeeld Samco zijn wel platformgebonden maar niet gebonden aan de passagiers- en vrachtluchten op MAA; een bedrijf als Formani (fabrikant van deurbeslag e.d.) is gevestigd op het terrein Maastricht Aachen Airport maar maakt geen gebruik van de luchthaven.

4.3 Uitkomsten van het Ecorysrapport

Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport (regionaal, werkzame personen)

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Terreingebonden	990	250	0	1240
Businesspark Aviation Valley	110	30	0	140
Kantorenzone Luchthaven (SD)	160	40	0	200
Maastricht Aachen Airport	670	180	0	850
Technoport Europe (TPE)	50	0	0	50
Wegtransport/ logistiek regio	390	100	0	490
Afgeleid	0	0	30	30
Totaal	1380	350	30	1760

Toelichting door Ecorys:

- het betreft hier de werkgelegenheid voor luchtvracht én passagiers
- voor de bepaling van het aantal van 990 WP directe werkgelegenheid is gebruik gemaakt van E'til-cijfers. Deze zijn opgeschoond voor niet-MAA gerelateerde bedrijven.
- een beperkt deel van het wegtransport en aanverwante logistieke bedrijven in de regio heeft baat bij de aanwezigheid van MAA. Geraamde directe werkgelegenheid: 390 WP.

4.4 Kritiek op Ecorys

4.4.1 Totstandkoming Ecorys-rapport in het adviestraject van Pieter van Geel

In het kader van het adviestraject van Pieter van Geel over MAA heeft Ecorys bovengenoemd rapport samengesteld. Dit rapport kan gezien worden als het belangrijkste rapport in het kader van het adviestraject. De Werkgroep Economische Betekenis, een van de werkgroepen die Pieter van Geel in 't leven had geroepen t.b.v. het adviestraject, zou de totstandkoming van het rapport door Ecorys begeleiden.

Het proces verdient zeker geen schoonheidsprijs: uitstel van een bijeenkomst, het niet vooraf toesturen van eerste onderzoeksresultaten, het tijdens digitale bijeenkomsten overspoeld worden met presentaties van verschillende rapporten (die evengoed vooraf gedeeld hadden kunnen worden) en weinig tijd om commentaar te geven.

De Werkgroep Economische Betekenis MAA heeft veel schriftelijk commentaar gegeven op de eerste onderzoeksresultaten, die op 14-10-20 zijn gepresenteerd. De commentaren hadden (nagenoeg) geen invloed op de inhoud van het latere concept van de rapportage van 11-11-20.

Er is opnieuw uitgebreid schriftelijk commentaar gegeven op het concept. Er is door Ecorys een overzicht verstrekt met reacties op de commentaren. Op een groot aantal opmerkingen werd geen inhoudelijke reactie gegeven. Bij de kolom "Consequenties voor de rapportage" staat een aantal keren vermeld: "Wordt nader uitgelegd in de rapportage", maar dat is niet gebeurd in de definitieve rapportage. In die kolom staat ook een keer "Wij voegen dit toe aan de rapportage" maar ook dat is niet gebeurd.

In het definitieve rapport van 24-11-20 is niets gedaan met de commentaren. De verschillen tussen het concept en het definitieve rapport betreffen de opdrachtgever (MAA is veranderd in de heer van Geel) en een paar kleine tekstuele wijzigingen.

4.4.2 Kritiek op gehanteerde methodologie

Ecorys maakt nergens duidelijk welke SBI-codes (Standaard Bedrijfs Indeling) zij hanteerde om de werkgelegenheid van bedrijven toe te schrijven aan MAA. Dit maakt de resultaten van haar werkgelegenheidsonderzoek oncontroleerbaar.

Ecorys geeft nergens aan of ze geverifieerd heeft of bedrijven waarvan de werkgelegenheid wordt toegeschreven aan MAA inderdaad gerelateerd kunnen worden aan MAA. Noch wordt beschreven of de betreffende werkgelegenheid geheel of gedeeltelijk aan MAA wordt toebedeeld en welke criteria men hiervoor toepast.

4.4.3 Inhoudelijke kritiek

Ecorys raamt 390 directe en 100 indirecte WP voor de sector Wegtransport en logistiek in de regio Limburg.

De Alliantie komt voor de sectoren Wegvervoer en Post en koeriersdiensten door empirisch onderzoek uit op resp. 29* en 5 WP.

Wij tasten volledig in het duister hoe Ecorys hun aantallen onderbouwt. Ecorys heeft geweigerd verdere informatie te verstrekken.

Grote post die ontbreekt omdat het niet tot de opdracht van Ecorys behoorde, is het moneteriseren (= in geld uitdrukken) van het wegvloeien van koopkracht uit Nederland, en Limburg in het bijzonder, door het faciliteren van vakantie-reizen. Slechts een zeer beperkt deel van de vakantie-uitgaven blijft in Nederland. Verreweg het grootste deel verdwijnt naar het buitenland. Op en rond MAA wordt naar verhouding nauwelijks iets uitgegeven.

De werkgelegenheidscijfers van Ecorys wijken duidelijk af van die van Etil. Terwijl men gebruik maakte van dezelfde basisgegevens. Ecorys heeft hierover geen contact met E'til opgenomen.

Ecorys komt voor de regio tot het aantal van 1.760 werkzame personen voor vracht en passagiers. De Alliantie achtte dit een te hoog aantal en heeft Ecorys gevraagd om een toelichting hierop. Dit resulteerde in een e-mail waarin Ecorys o.a. aangaf dat de werkgelegenheid van DHL Parcel in zijn geheel en die van KCS te Ulestraten voor de helft meegenomen waren in de werkgelegenheidsbepaling van MAA. Dit was de enige inhoudelijke informatie die Ecorys bereid was te verstrekken.

Na bemiddeling door Pieter van Geel liet Ecorys uitschijnen bereid te zijn meer informatie te gaan delen, maar dit heeft nooit plaatsgevonden. Ook een tweede tussenkomst van Pieter van Geel, nota bene de opdrachtgever van het Ecorys-rapport, heeft hier niets aan kunnen veranderen. (Betreffende e-mails dateren van 25 januari en 11 februari 2021).

Ecorys komt op 2.480 WP t.a.v. de werkgelegenheid voor Nederland. Dit aantal wordt nauwelijks tot niet onderbouwd. Bovendien gebruikt Ecorys de bewoording "afhankelijk van" MAA. De bedrijven in het wegvervoer zijn NIET afhankelijk van MAA, zij zijn afhankelijk van luchtvracht. Het maakt voor deze bedrijven weinig of niets uit waar ze hun luchtvracht ophalen of heenbrengen. Zeker niet met vliegveld Luik naast de deur.

Het bureau Decisio dat t.b.v. het Ministerie van I&W onderzoek deed naar de economische betekenis van luchtvracht voor Schiphol gaat hier in haar rapport uitgebreid op in.

720 WP aan de werkgelegenheid voor heel Nederland toeschrijven is uiterst discutabel.

* Zie volgende paragraaf

4.4.4 Kritiek t.a.v. meenemen werkgelegenheid concrete bedrijven

De Alliantie heeft twee schriftelijke verklaringen in haar bezit van het gegeven dat **DHL Parcel** géén gebruik maakt van MAA.

Bij DHL Parcel werken volgens gegevens van E'til ong. 110 mensen.

Met de indirecte werkgelegenheid daarbij opgeteld komen we aan 140 arbeidsplaatsen die teveel aan MAA zijn toegeschreven.

De Alliantie bezit schriftelijke informatie dat ten tijde van het onderzoek door Ecorys (juli 2020) bij **KCS** te **Ulestraten** slechts 61 personen werkzaam waren en geen ong. 180, het aantal dat te destilleren valt uit de gegevens van E'til. Bovendien bezit de Alliantie een e-mail van KCS waarin het aangeeft dat haar activiteiten voor slechts zo'n 35% gelieerd zijn aan MAA.

Ecorys heeft naar eigen zeggen 90 arbeidsplaatsen van KCS aan MAA toegeschreven, terwijl dit er in werkelijkheid slechts zo'n 21 zijn (35% van 61).

Een verschil van 69. Met de indirecte arbeidsplaatsen erbij komen we dan aan 87.

Conclusie: **Ecorys heeft** t.a.v. DHL Parcel 140 en t.a.v. KCS 87, samen **227 arbeidsplaatsen teveel aan MAA toegekend**.

Vanwege bovenstaande heeft de Alliantie in een e-mail van 21 februari 2021 bij Ecorys op een rectificatie aangedrongen van het huidige aantal van 1.760, het toelichten van de door Ecorys gebruikte methodiek bij de werkgelegenheidsbepaling van MAA en op het vrijgeven van een lijst met bedrijven waarvan werkgelegenheid aan MAA is toegekend. Dit om de Alliantie in de gelegenheid te stellen die lijst te verifiëren.

Hierop heeft de Alliantie nooit antwoord gekregen.

5 Over E'til*

* <https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/491f97b4-89f4-401e-b8ca-aafoac297847>

5.1 Inleiding

E'til verzorgt reeds jarenlang voor de provincie Limburg de werkgelegenheids-ontwikkeling van MAA. Deze gebruikt de Provincie in haar Voortgangsrapportages Groot Project MAA.

5.2 Over de methodologie van E'til

E'til laat weten dat de door hun gehanteerde methodiek ter bepaling van de werkgelegenheid op MAA de volgende is.

Binnen een bepaald afbakeningsgebied (Maastricht Airport) dat valt binnen de postcodes 6199 en 6235 neemt E'til de volledige werkgelegenheid mee van de bedrijven die vallen onder de door E'til bepaalde SBI-codes. (SBI: Standaard Bedrijfs Indeling).

De SBI-codes die Etil hanteert voor MAA zijn de volgende:

3316	Reparatie en onderhoud van vliegtuigen
4762	Winkels kranten, tijdschriften en kantoorbehoeften
4941	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
5121	Goederenvervoer door de lucht
7911	Reisbemiddeling
8422	Defensie
47789	Winkels gespecialiseerd in overige artikelen
52242	los- en overslagactiviteiten niet voor zeevaart
52291	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
56101	Restaurants
72192	Technisch speur- en ontwikkelingswerk
77111	Verhuur personenauto's en lichte bedrijfsauto's
85323	Middelbaar beroepsonderwijs en educatie
85592	Bedrijfsopleiding en -training
85599	Studiebegeleiding, vorming en onderwijs
86925	Ambulancediensten en centrale posten
94993	Steunfondsen (niet op het gebied van welzijnsfondsen)
5223:	Dienstverlening voor luchtvaart

Bron: E'til

5.3 Uitkomsten volgens E'til

Werkgelegenheid MAA in aantal personen	
MAA direct (Airport cluster)	380
MAA indirect	791
Indirect achterwaarts	228
Indirect voorwaarts	173
Totaal	1.571

Toelichting van E'til:

Directe werkgelegenheid betreft werkgelegenheid die een directe relatie heeft met de afhandeling van luchtvervoer van passagiers en vracht.

Indirecte werkgelegenheid bestaat uit drie soorten:

- Achterwaarts, dit betreft werkgelegenheid bij toeleverende bedrijven;
- Voorwaarts, dit betreft werkgelegenheid ontstaan door zgn spin-off effecten van activiteiten op de luchthaven (bijvoorbeeld de vestigingsplaatsfactor of toeristische functie van een luchthaven);
- Geïnduceerd, dit betreft werkgelegenheid ontstaan door uitgaven van directe en indirecte werkzame personen.

Noot: het betreft hier de werkgelegenheid voor luchtvracht én passagiers.

5.4 Kritiek op E'til

5.4.1 Kritiek t.a.v. het gebruik van de SBI-codes

Er is sprake van een bijzonder ruime toepassing van SBI-codes.

Er vindt geen verificatie plaats of de (bedrijfsactiviteiten van de) betreffende bedrijven binnen de betreffende SBI-codes gerelateerd zijn aan MAA.

Ofwel, de werkgelegenheidscijfers uit de Voortgangsrapportages hebben geen betrekking op MAA, maar betreffen bedrijven die gevestigd zijn op en rond MAA en die vallen onder vooraf bepaalde bedrijfsindelingen.

Verificatie van de relatie met MAA vindt niet plaats.

Er wordt niet gekeken naar het gedeelte van de werkgelegenheid dat gerelateerd is aan MAA, nee, de werkgelegenheid van deze bedrijven wordt volledig meegenomen.

5.4.2. Kritiek t.a.v. het werkgelegenheidsoverzicht in de Voortgangsrapportages

- De door E'til gehanteerde indeling en aantallen werkzame personen zijn niet transparant.
In de toelichting staat dat er sprake is van 3 soorten indirecte werkgelegenheid: achterwaarts, voorwaarts en geïnduceerd. In de tabel zijn achterwaarts en voorwaarts opgenomen, geïnduceerd ontbreekt, terwijl achter MAA indirect weer een niet nader aangeduid getal staat.
- Het is zeer ongebruikelijk om bij dit soort overzichten voorwaartse werkgelegenheid te kwantificeren. Noch de Luchtvrachtmonitor, noch Ecorys doet dit. Waarom E'til wel?
- E'til komt bij de totale regionale indirecte werkgelegenheid uit op 791 WP, met 228 WP indirect achterwaarts erbij zelfs op 1.019. Ecorys telt er slechts 350. Een onverklaarbaar groot verschil.
- E'til maakt geen onderscheid in voltijds- en deeltijdsbanen. Ook is onduidelijk of oproepkrachten zijn meegenomen in de aantallen WP.

5.4.3 Kritiek t.a.v. het meetellen van werkgelegenheid bij concrete bedrijven

De Alliantie heeft bij E'til geïnformeerd of de werkgelegenheid van onderstaande bedrijven aan MAA werd toegeschreven. Dat bleek inderdaad het geval te zijn.

Door eigen onderzoek en door raadpleging van het rapport opgesteld door 'Denktank-MAA' kwam zij tot de vaststelling dat dit geheel of gedeeltelijk onterecht blijkt.

Over KCS is reeds gecorrespondeerd. E'til vond het niet nodig om haar cijfers, die de Provincie gebruikt in haar Voortgangsrapportages van MAA, hiervoor te corrigeren.

Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport (regionaal, werkzame personen)

Bedrijfsnaam	Plaats	Aantal WP direct gerelateerd	Aantal WP direct gerelateerd aan MAA	Aantal WP ten onrechte gerelateerd aan MAA	Multiplier LVM	Multiplier Ecorys		
KCS	Ulestraten	180	24	156	39%	61	25%	39
Collins Aerospace	M.-Airport	116	0	116	76%	88	25%	29
Avion Training	M.-Airport	±14	0	14	76%	11	25%	4
Panalpina World	M.-Airport	±14	0	14	76%	11	25%	4
Morrisson Express	M.-Airport	±14	0	14	76%	11	25%	4
DSV Air&Sea	M.-Airport	35	0	35	76%	27	25%	9
Totaal		373	24	349		209		89

3

4

5

6

7

8

9

- kolom 3: directe werkgelegenheid van het bedrijf
- kolom 4: het aantal directe WP dat daadwerkelijk aan MAA kan worden toegeschreven
- kolom 5: het aantal ten onrechte aan MAA toegeschreven directe WP
- kolom 6: de multiplier van de LVM
- kolom 7: indirecte werkgelegenheid met multiplier LVM
- kolom 8: de multiplier van Ecorys
- kolom 9: indirecte werkgelegenheid met multiplier Ecorys

Conclusie:

- met gebruikmaking van de multiplier van de LVM schrijft E'til **minstens** 349 directe en 209 indirecte WP, samen **558 WP**, teveel toe aan MAA.
- met gebruikmaking van de multiplier van Ecorys schrijft E'til **minstens** 349 directe en 89 indirecte WP, samen **438 WP**, teveel toe aan MAA.

In paragraaf 3.6 zijn de uitkomsten van het werkgelegenheidsonderzoek van de Alliantie gegeven wat betreft de vracht van MAA.

6 Onderzoeksresultaten Alliantie

Volgens E'til werken er op MAA 199 personen. Volgens onze informatie is de verhouding in werkzame personen tussen vracht- en passagiersvervoer 60/40. 60% van de 199 werkzame personen is ondergebracht in de sector Opslag en dienstverlening vervoer. De overige 40%, 80 werkzame personen, is dus toe te schrijven aan het **passagiersvervoer**.

De **indirecte werkgelegenheid van passagiersvervoer** ontstaat met name door bestedingen van passagiers op de luchthaven en in de regio. Denk hierbij aan hotelaccommodatie, het (taxi)vervoer, bestedingen in plaatselijke restaurants en/of winkels door passagiers en door degenen die passagiers wegbrengen en ophalen. In verhouding zal dit bij MAA veel minder zijn dan bij Schiphol, waar men langer verblijft op de luchthaven en waar veel winkels en restaurants aanwezig zijn. De multiplier, de verhouding tussen directe en indirecte werkgelegenheid, is in het onderzoek van Ecorys voor het totaal van MAA (vracht plus passagiers) gelijk aan 25%. Deze multiplier wordt door de Alliantie gebruikt voor de post passagiers.

Er bestaat ook nog enige **afgeleide werkgelegenheid** zoals de overnachtingen van piloten of reizigers die een vroege vakantievlucht boeken of laat landen op MAA. Voor die post wordt een aantal van 10 werkzame personen genomen.

Het **uitgaande reisverkeer** wordt echter helemaal niet meegenomen, terwijl het geld dat door deze mensen in het buitenland wordt uitgegeven, niet in eigen land wordt besteed. Het gaat hier jaarlijks om tientallen miljoenen euro's en honderden hieraan verbonden arbeidsplaatsen.

Nu zal het gros van de mensen in het geval van sluiting van MAA of de optie klein en stil regionaal vliegveld toch wel blijven vliegen, maar met de financiering van MAA door de Provincie stimuleert diezelfde Provincie het wegvloeien van koopkracht uit Limburg en hieraan verbonden werkgelegenheid.

De Alliantie is in dit rapport uitgegaan van aantoonbare werkgelegenheid. Ondanks onze zorgvuldige naspeuringen valt niet uit te sluiten dat we toch een bedrijf of een activiteit over het hoofd hebben gezien. Voor de **zekerheid** voegen we een PM post van 50 werkzame personen toe.

Niet meegenomen in deze studie zijn **negatieve werkgelegenheidseffecten** van MAA op het toerisme in het Heuvelland en op het vestigingsklimaat in de regio als gevolg van het slechtere woonklimaat door lawaai, stank en luchtverontreiniging.

Zie ook bijlage 3: Verkorte versie van hoofdstuk 2.3 uit het rapport van CE Delft uit 2019 “Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden?” **over overschatting van de bijdrage van de luchtvaartsector aan het BBP en de werkgelegenheid.**

Het bovenstaande leidt tot de volgende resultaten.

Werkzame personen MAA, vracht plus passagiers, 2018/2019

Op basis van onderzoek van Alliantie Tegen Uitbreiding MAA met bij vracht de multipliers van de Luchtvrachtmonitor

	Direct	Multiplier	Indirect	Diverse	Totaal
Wegvervoer	67	39%	26		93
Post en koeriersdiensten	5	25%	1		6
Opslag en dienstverlening transport	300	76%	228		528
Luchtvaart	23	122%	28		51
Overheidsinstellingen en -diensten	38	58%	22		60
Subtotaal vracht	433	70,5%	305		738
Passagiers	80	25%	20		100
Afgeleide werkgelegenheid				10	10
Post PM				50	50
Totaal vracht + passagiers	513	63,5%	325	60	898

Het resultaat van het totale aantal werkzame personen van 898 ontstaat wanneer voor de indirecte werkgelegenheid bij de vracht de hoge multipliers uit de Luchtvrachtmonitor genomen worden, die hier voor MAA hetzelfde zijn als bij Schiphol.

Wanneer niet alleen bij passagiers maar ook bij vracht de multiplier van Ecorys overgenomen wordt, dan ontstaat het beduidend lagere aantal van 701 werkzame personen.

Werkzame personen MAA, vracht plus passagiers, 2018/2019

Op basis van onderzoek van Alliantie Tegen Uitbreiding MAA met bij het totaal de multiplier van Ecorys

	Direct	Multiplier	Indirect	Diverse	Totaal
Vracht	433	25%	108		541
Passagiers	80	25%	20		100
Afgeleide werkgelegenheid				10	10
Post PM				50	50
Totaal	513	25%	128	60	701

CE Delft

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Zij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met hun kennis van techniek, beleid en economie helpen zij overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al 40 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.

In hun rapport uit 2019 "Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden" breken zij een lans om als zuiverste methodiek ter bepaling van de werkgelegenheidseffecten alleen de directe effecten van de sector mee te nemen.

Indien we laatste tabel nemen betekent dit dat in het geval van MAA dat de werkgelegenheidsbetekenis van dit bedrijf volgens onze gegevens **513 WP** zou bedragen, met een marge van maximaal 50 naar boven.

Zie verder bijlage 3 met een verkorte versie van hoofdstuk 2.3 uit het rapport van CE Delft uit 2019 "Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden?" over overschatting van de bijdrage van de luchtvaartsector aan het BBP en de werkgelegenheid.

Bijlagen

Bijlage 1: Werkgelegenheid toe te schrijven aan MAA per onderzochte sector en per bedrijf

	Plaats	Direct	Multiplier LVM	Indirect	Totaal
Wegvervoer					
KCS	Ulestraten	63	39%	25	88
Eye Holdings BV	M.-Airport	4	39%	1	5
Totaal		67	39%	26	93
Post en koeriersdiensten					
GP Trans BV	Bunde	4	28%	1	5
CTC Koeriers BV	Stein	1	28%	0	1
Totaal		5	28%	1	6
Opslag en diensverlening transport					
Samco Aircraft Maintenance	M.-Airport	127	76%	96	223
Maastricht Aachen Airport	M.-Airport	119	76%	89	208
Luchtverkeersleiding Nederland	M.-Airport	22	76%	17	39
Walker International Transportation	M.-Airport	9	76%	7	16
Schenker International	M.-Airport	8	76%	6	14
Maastricht Aviation Aircraft Services BV	M.-Airport	3	76%	2	5
Cycloon Holland BV	M.-Airport	3	76%	2	5
CEVA Freight Holland BV	M.-Airport	2	76%	2	4
Dachser Netherlands Air&Sea Logistics BV	M.-Airport	2	76%	2	4
DSV Solutions BV	M.-Airport	2	76%	2	4
Maco Costums Service	M.-Airport	1	76%	1	2
SLE Maastricht	M.-Airport	1	76%	1	2
Gaston Schul Customs BV	M.-Airport	1	76%	1	2
Totaal		300	76%	228	528

Noot 1: De Bedrijvenmonitor liet in juli 2021 weten dat bij KCS op dat moment nog slechts 61 WP actief zijn. KCS liet zelf weten dat per 1-1-'21 er 68 WP actief zijn. Wanneer we uitgaan van 68 WP en hiervan volgens info van KCS 35% toeschrijven aan MAA, dan komen we uit op 24 WP directe werkgelegenheid bij KCS. Dan zou de directe werkgelegenheid t.a.v. MAA met 39, de indirecte met 14 en de totale werkgelegenheid met 53 WP in mindering gebracht dienen te worden.

Noot 2: Omwonenden van MAA hebben recentelijk gesignaleerd dat het merendeel van de vrachtwagens op het KCS-terrein een buitenlands kenteken draagt...

Bijlage 2: De 13 SBI-codes plus omschrijving die de LVM hanteert

SBI-code	Toerekeningsfactor	Omschrijving
4941	1	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
4942	1	Verhuisvervoer
5110	0,2	Personenvervoer door de lucht
5121	1	Goederenvervoer door de lucht
52109	0	Opslag in distributiecentra en overige opslag (niet in tanks, koelhuizen, e.d..)
5223	1	Dienstverlening voor de luchtvaart
52241	1	Laad-, los- en overslagactiviteiten voor de zeevaart
52242	1	Laad-, los- en overslagactiviteiten niet voor de zeevaart
52291	1	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in hetgoederenvervoer
52292	1	Weging en meting
5310	0	Nationale post met universele dienstverplichting
53202	1	Koeriers
8411	0	Alegmeen overheidsbestuur

Rood: Opmerkelijk SBI-codes die aan MAA worden toebedeeld

Bijlage 3: Verkorte versie van hoofdstuk 2.3 uit het rapport van CE Delft uit 2019

“Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden?” over overschatting van de bijdrage van de luchtvaartsector aan het BBP en de werkgelegenheid

2.3 “Luchtvaart levert een grote economische toegevoegde waarde voor Nederland in werkgelegenheid en bijdrage aan het BBP”

Introductie

In discussies rondom krimp of groei van de luchtvaart benadrukt de media vaak het economisch belang van de luchtvaart. Krantenartikelen zoals (AD, 2019; NRC, 2019a) halen dan studies aan die getracht hebben de bijdrage van de sector aan de Nederlandse economie te becijferen.

Conclusie

Claims over het economische belang van de luchtvaartsector zijn veelal gebaseerd op overschattingen van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Deze worden vaak groter voorgesteld dan ze daadwerkelijk zijn. Bovendien kan niet zomaar geconcludeerd worden dat meer (of minder) luchtvaart resulteert in meer (of minder) werkgelegenheid en een groter (of kleiner) Bruto Binnenlands Product (BBP).

Analyse

Er is onduidelijkheid over de grootte van de economische bijdrage van de luchtvaartsector in Nederland. Enerzijds wordt de bijdrage van de sector vaak op een ongebruikelijke manier berekend. Wij gaan in op deze rekenmethodiek. Anderzijds gaat het om de relatie tussen economische ontwikkeling en luchtvaart; we onderzoeken of er een causaal verband is.

Rekenmethodiek

Er zijn zeven redenen waarom de bijdrage van de sector aan het BBP lager uitvalt dan in diverse studies wordt gecommuniceerd:

1. De scope van de effecten die meegenomen worden is in sommige rapporten ongebruikelijk groot (direct/indirect/geïnduceerd/katalytisch).
2. Negatieve effecten van de luchtvaart worden niet meegenomen.
3. Er wordt geen rekening gehouden met het gedeelte van de bestedingen dat naar geïmporteerde goederen en diensten gaat.
4. De uitgaven van Nederlandse toeristen in het buitenland en buitenlandse toeristen in Nederland worden onjuist of maar gedeeltelijk meegenomen.
5. Er wordt gerekend met gemiddelde werkgelegenheid in plaats van marginale werkgelegenheid.
6. Deeltijdbanen worden als voltijdbanen meegerekend.
7. Het effect op de werkgelegenheid wordt niet op de lange termijn beschouwd.

1. Scope van meegenomen effecten

Er bestaan vier typen effecten:

- — Directe effecten: Dit wordt gemeten door de toegevoegde waarde op de luchthavens zelf.
- — Indirecte effecten: Dit is de economische activiteit in de toeleverende sectoren.

De hoogte van de indirecte toegevoegde waarde en indirecte werkgelegenheid zijn indicatoren die meten hoe goed de sector met andere sectoren verbonden is.

- — Geïnduceerde effecten: Dit is de economische activiteit die teweeg wordt gebracht door uitgaven van de werknemers in de luchtvaartsector. Medewerkers in de luchtvaartsector geven hun loon immers uit aan huur/hypotheek, boodschappen, kinderopvang, etentjes, etc. waardoor ook de rest van de economie gestimuleerd wordt.
- — Katalytische effecten: Dit is de economische activiteit die in andere sectoren teweeg wordt gebracht door het bestaan van de luchthaven, bijvoorbeeld invloed op toerisme, de aantrekkelijkheid van locaties en het effect op de arbeidsproductiviteit.

Het optellen van directe, indirecte, geïnduceerde en katalytische effecten leidt echter tot dubbeltellingen en het overschatten van de impact van luchtvaart (CE Delft, 2013).

Indien alle sectoren zich hun indirecte, geïnduceerde en katalytische effecten zouden toe-eigenen dan zou het totaal van alle sectoren het BBP vele malen overschatten; iedere sector is immers een toeleverancier of klant van een andere sector. De zuiverste methodiek is dan ook alleen de directe effecten van de sector mee te nemen.

2. Negatieve effecten van de luchtvaart worden niet meegenomen

Veel studies verzuimen de negatieve effecten mee te nemen die luchtvaart heeft op het milieu en de geluidshinder die omwonenden ervaren (CE Delft, 2013) (Bus & Manshanden, 2019). De negatieve effecten van de sector zijn relatief hoog ten opzichte van andere sectoren omdat de emissie-intensiteit, de uitstoot van CO₂ per euro toegevoegde waarde, relatief hoog is (Compendium voor de Leefomgeving, 2019). Zelfs sectoren zoals de metaalindustrie, chemische industrie of de landbouw kennen een lagere emissie-intensiteit (Compendium voor de Leefomgeving, 2019). Bovendien zijn er naast de schadelijke CO₂- uitstoot ook andere schadelijke klimaateffecten zoals contrailvorming en NO_x-uitstoot (IPCC, 2013; CE Delft, 2014).

De gezondheidseffecten van geluidsoverlast voor omwonenden en de klimaateffecten worden zelden gebruikt bij het berekenen van de economische bijdrage van de luchtvaartsector, terwijl dit wel zou moeten. Dergelijke effecten worden hoogstens kwalitatief geduid. De schadelijke klimaateffecten dienen gewaardeerd te worden met de klimaat/CO₂- prijs uit de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (CPB & PBL, 2016) en in het Handboek Milieuprijzen staan duidelijke prijzen van geluidsoverlast door luchtvaart vermeld (CE Delft, 2017)⁴. Indien de externe kosten wél meegenomen worden, zou de bijdrage van de sector aan de Nederlandse welvaart lager uitvallen.

3. Geïmporteerde goederen en diensten

In veel studies wordt genegeerd dat een deel van de uitgaven in een land aan geïmporteerde goederen en diensten besteed wordt (waarvan de toegevoegde waarde dus aan het buitenland toebehoort). Volgens het CBS is het aandeel van de huishoudelijke bestedingen dat aan import besteed wordt ruim 20% (CBS, 2018). Hierdoor dient men slechts 80% van de toegevoegde waarde van de luchtvaartsector daadwerkelijk aan de Nederlandse luchtvaartsector toe te rekenen, waardoor de economische bijdrage van de luchtvaartsector lager zal uitvallen dan nu veelal gerapporteerd wordt.

4. Uitgaven van toeristen

Vaak wordt aangehaald dat de luchtvaartsector een drijvende kracht is van toerisme, en dat een krimp in de sector leidt tot minder welvaart voor Nederland, omdat toeristen hun uitgaven niet meer in Nederland besteden. Uit onderzoek van het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC) blijkt echter dat buitenlandse toeristen in Nederland € 13,9 miljard uitgeven (NBTC, 2019a) terwijl Nederlanders op vakantie in het buitenland € 14,3 miljard uitgeven (NBTC, 2019b). Per saldo wordt er dus meer geld uitgegeven in het buitenland. Dit impliceert dat de Nederlandse welvaart juist hoger zou worden bij krimp van de luchtvaartsector (er wordt netto minder geld in het buitenland uitgegeven), terwijl de Nederlandse welvaart lager is bij groei van de luchtvaart (er wordt netto meer geld in het buitenland uitgegeven).

5. Marginale en gemiddelde werkgelegenheid

Ter onderbouwing van het belang van de sector wordt vaak het aantal arbeidsplaatsen genoemd. In studies naar de krimp of groei van de luchtvaartsector wordt vaak impliciet aangenomen dat de werkgelegenheid afhankelijk is van het aantal vervoerde passagiers en dat deze verhouding constant is. In de realiteit is dit niet het geval, en is de marginale werkgelegenheid juist lager dan het gemiddelde (InterVISTAS, 2015; CE Delft, 2012). Een deel van de werkgelegenheid is immers niet afhankelijk van het aantal passagiers. Hierdoor zullen er, in geval van groei van de sector, minder banen bijkomen dan het gemiddelde, en zullen er, in geval van krimp van de sector, minder banen verloren gaan dan het gemiddelde.

De werkgelegenheidseffecten van de groei of krimp van de luchtvaartsector worden op deze manier vaak groter voorgedaan dan ze daadwerkelijk zijn. Ook de grootte van de luchthaven is van invloed op het aantal gegenereerde banen. Relatief kleinere luchthavens genereren relatief meer banen per 1.000 passagiers dan relatief grotere luchthavens genereren per 1.000 passagiers (InterVISTAS, 2015). Het verschil is circa 40%.

6. Voltijd en deeltijdbanen

Bij het berekenen van de werkgelegenheid in de luchtvaartsector worden kleinere deeltijdsarbeidsplaatsen soms als fulltime arbeidsplaatsen gerekend. In (Decisio, 2015) worden bijvoorbeeld alle banen van meer dan 12 uur per week als fulltime baan gerekend. Hierdoor komt er een hoger aantal banen uit

dan wanneer het aantal baan-uren omgerekend zouden worden naar fulltime banen. De toegevoegde waarde van de sector wordt daardoor kunstmatig opgehoogd, omdat het aantal arbeidsplaatsen met de toegevoegde waarde van een fulltime werknemer wordt vermenigvuldigd.

7. Werkgelegenheid op de lange termijn

In veel studies wordt aangenomen dat alle werknemers in de luchtvaartsector anders werkloos zouden zijn (CE Delft, 2012). Dit houdt in dat de omzet van de werknemer dan verloren zou gaan, maar ook dat de overheid de werkloze een uitkering zou betalen. Deze aannahme is in strijd met de Leidraad MKBA (CPB & PBL, 2013). Alhoewel werkloosheid op de korte termijn misschien realistisch is, is het te verwachten dat werklozen op de langere termijn elders een baan vinden. Volgens de Leidraad dient men daarom alleen de welvaartswinst of -verlies toe te rekenen als de maatregelen effect hebben op de arbeidsproductiviteit. Niet-arbeidsmarkt gerelateerde maatregelen, zoals de mogelijke krimp van de luchtvaartsector, hebben daarom geen effect op de werkgelegenheid (CPB & PBL, 2013).

Luchtvaart en economische ontwikkeling

Bovenstaande zeven redenen verklaren waarom de economische bijdrage van de luchtvaart in de werkelijkheid lager is dan vaak geclaimd wordt in verschillende onderzoeksrapporten. We weten wel dat de luchtvaartsector mensen en economieën verbindt, en zo bijdraagt aan de welvaart van Nederland. Als de sector echter zou krimpen, en de economie verder gezond zou blijven, zouden andere sectoren die rol vervullen.

Men kan dus vaststellen dat er, zoals bij elke economische activiteit, een correlatie is tussen economische ontwikkeling en luchtvaart, maar dat de causaliteit in dat verband niet duidelijk is. Het is erg lastig vast te stellen welke richting die causaliteit op gaat; leidt meer luchtvaart tot meer welvaart, of meer welvaart tot meer luchtvaart.

De conclusie is dan ook dat er weinig tot geen bewijs is dat meer luchtvaart leidt tot hogere economische groei.

Het gehele rapport is te downloaden op onderstaande volgende link <https://ce.nl/publicaties/moet-de-luchtvaart-groeien-om-onze-welvaart-te-behouden/>