

Deze nieuwsbrief, een uitgave van Alliantie pleinAIR Maastricht, verschijnt wanneer hier aanleiding toe is. De Alliantie is altijd bereid om met politici van alle partijen in gesprek te gaan over MAA. Neem hiertoe contact op d.m.v. onderstaand e-mailadres. contact@pleinairmaastricht.nl www.pleinairmaastricht.nl www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg

Pagina 1 van 8

Provincie Limburg blijft jokken over de werkgelegenheid van MAA

Op verzoek van de Provincie heeft onderzoeksbureau Ecorys aanvullend onderzoek gedaan naar de werkgelegenheid bij MAA. De uitkomst hiervan was dat bij sluiting van MAA ong. 550 Werkzame Personen (WP) naar ander werk uit gaan zien¹⁾. Dit getal wordt consequent genegeerd.

De Provincie blijft in de Voortgangsrapportages over MAA²⁾ het volkomen onjuiste beeld verspreiden dat er bij MAA sprake is van een werkgelegenheid van ong. 1.850 WP, direct en indirect. Direct zijn dit 1.480 WP*.

Deze notitie maakt op een onderbouwde wijze gehakt van dit getal.

Diverse malen is de Provincie gewezen op het gebruik van het aantoonbaar onjuiste cijfer. Zij trekt zich hier echter niets van aan en blijft bewust doorgaan met het communiceren ervan. Deze handelwijze doet ernstig afbreuk aan het vertrouwen dat de burger in haar overheid dient te kunnen hebben.

* Ecorys hanteert een opslag van 25% van de directe werkgelegenheid voor de bepaling van de indirecte werkgelegenheid

.....
Bij sluiting van MAA moeten ong. 550 Werkzame Personen (WP) naar ander werk uit gaan zien.
Dit getal wordt consequent genegeerd.
.....

.....
Deze handelwijze doet ernstig afbreuk aan het vertrouwen dat de burger in haar overheid dient te kunnen hebben.
.....

Inhoud

01	Toegepaste systematiek is afgeleid van de Havenmonitor	pag. 2
02	Klacht tegen EUR UPT - uitspraak	2
03	Niet onderbouwde veronderstellingen	3
04	MKBA MAA over werkgelegenheid bij MAA	4
05	Eigen onderzoek	5
06	Bedrijvenlijst Ecorys door de mangel	6
07	Slotconclusie	8
08	Bronvermeldingen	8

01 Toegepaste systematiek is afgeleid van de Havenmonitor

De werkgelegenheidscijfers voor MAA zijn vanaf de achtste Voortgangsrapportage gebaseerd op het onderzoek door Ecorys. In de Tiende Voortgangsrapportage van MAA wordt onder de kop Werkgelegenheid³⁾ het volgende gesteld:

"Ecorys past de landelijke systematiek toe die onder andere ook voor Schiphol en de haven van Rotterdam gevolgd wordt om het werkgelegenheids-effect in beeld te brengen."

De landelijke systematiek die Ecorys toepast is afgeleid van de Havenmonitor. Het verschil in schaalgrootte maakt deze robuuste methodiek ongeschikt voor luchtvracht op een regionale luchthaven als MAA. Deze methodiek werkt op de schaal van de goederenstromen en aanverwante economische activiteiten van zeehavens en wellicht ook t.a.v. Schiphol. Het gaat daarbij niet alleen om de knooppuntfunctie van de haven, maar ook om de productie, handel en dienstverlening die sterk afhankelijk zijn van de haven. Een met MAA onvergelijkbare situatie.

Ter illustratie: De verladen vracht in zeehaven Rotterdam bedroeg in 2018 458.000.000 ton, de verladen luchtvracht op MAA in 2018 was ongeveer 110.000 ton, minder dan eenvierduizendste ofwel 0.025%.

Bron: CBS

02 Klacht tegen EUR UPT - uitspraak

In 2019 kwam onder de paraplu van de Erasmus Universiteit Rotterdam de Luchtvrachtmonitor (LVM) uit waarin voor het eerst MAA was opgenomen.⁴⁾ De LVM bevatte het bizarre aantal van 2.835 Werkzame Personen (WP) dat aan MAA werd toegeschreven voor alleen de luchtvracht.

Door te dreigen met een klacht vanwege schending van de wetenschappelijke integriteit werd genoemd aantal teruggebracht tot 1.740 WP⁵⁾, hetgeen volgens de Alliantie nog steeds veel te hoog was en waarop zij daadwerkelijk de klacht indiende.

De integriteitscommissie van Erasmus verklaarde in haar rapport n.a.v. de ingediende klacht onder meer het volgende⁶⁾:

"De in acht te nemen *zorgvuldigheid* en *transparantie* vereisen dat het Rapport dienaangaande op zichzelf staat."

Dit houdt in dat verwijzing naar toepassing van de systematiek t.a.v. Schiphol en de haven van Rotterdam geheel betekenisloos is.

.....
Het verschil in schaalgrootte maakt deze robuuste methodiek ongeschikt voor luchtvracht op een regionale luchthaven als MAA.
.....

.....
Dit houdt in dat verwijzing naar toepassing van de systematiek t.a.v. Schiphol en de haven van Rotterdam geheel betekenisloos is.
.....

"Zij constateert dat in het onderzoek ten behoeve van het Rapport te beperkt is stilgestaan bij de eigen context van MAA, welke van een andere orde van grootte is dan Mainport Rotterdam en Schiphol Airport waarover door de betrokken onderzoekers hun specifieke expertise is opgedaan ten aanzien van (lucht)vracht en het effect daarvan op werkgelegenheid, wat in het kader van de vereiste zorgvuldigheid tot een meer evidence-based onderzoeksmethode had moeten leiden."

De eigen context van MAA is van een andere orde van grootte dan Mainport Rotterdam en Schiphol Airport.

Direct gevolg van bovenstaande uitspraken was de toevoeging van een naschrift aan de herziene LVM⁷⁾:

"Na de eerste revisie is geconstateerd dat de onderzoeksmethodiek zoals die is toegepast voor de Nederlandse zeehavens en luchthaven Schiphol, zich niet één op één leent voor de context van Maastricht Aken Airport en vanuit wetenschappelijk oogpunt meer verfijning nodig heeft. De basis van de methode wordt gevormd door de bepaling van de directe werkgelegenheid binnen deelsectoren en binnen een geografische afbakening. Zowel de relatief kleine omvang van Maastricht Aachen Airport als de aanwezigheid van luchthavens in de nabijheid van Maastricht maken een dieper, meer evidence-based, onderzoek noodzakelijk om tot een wetenschappelijk betrouwbare bepaling van de directe werkgelegenheid te komen. De resultaten van deze studie kennen daarmee nog een relatief grote mate van onzekerheid. Er moet daarom voorzichtig worden omgegaan met het trekken van conclusies op basis van deze resultaten voor Maastricht Aachen Airport."

Zowel de relatief kleine omvang van Maastricht Aachen Airport als de aanwezigheid van luchthavens in de nabijheid van Maastricht maken een dieper, meer evidence-based, onderzoek noodzakelijk om tot een wetenschappelijk betrouwbare bepaling van de directe werkgelegenheid te komen.

En onderstaande disclaimer:

"Wij betreuren de onzorgvuldigheid die in het proces heeft plaatsgevonden, leidend tot in eerste instantie een nodige revisie van uitkomsten en in tweede instantie een disclaimer op de wetenschappelijke betrouwbaarheid van de cijfers."

De Provincie handhaaft tegen beter weten in de werkgelegenheidscijfers die gebaseerd zijn op een door de Erasmus Universiteit gediskwalificeerde methodiek.

Desondanks handhaaft de Provincie tegen beter weten in de werkgelegenheidscijfers die gebaseerd zijn op een door de Erasmus Universiteit gediskwalificeerde methodiek.

03 Niet onderbouwde veronderstellingen

In de tiende Voortgangsrapportage staat voorts vermeld:

"De gehanteerde methode geeft een beeld van het werkgelegenheidseffect van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor. Dat houdt in dat niet alle bedrijven een één-op-één relatie met de luchthaven hoeven te hebben, maar dat de nabijheid of beschikbaarheid van bedrijventerreinen nabij een luchthaven een reden voor vestiging is."

Dat bedrijven zich op of rond MAA vestigen vanwege de nabijheid of beschikbaarheid nabij de luchthaven is een nooit geverifieerde veronderstelling. Uit onderzoek van de Alliantie en Denktank-MAA is gebleken dat verreweg de meeste bedrijven op en rond MAA, waarvan Ecorys de werkgelegenheid aan MAA toeschrijft, zich daar gevestigd hebben vanwege de uitstekende wegverbindingen naar binnen- en buitenland.

.....
Verreweg de meeste bedrijven op en rond MAA, waarvan Ecorys de werkgelegenheid aan MAA toeschrijft, hebben zich daar gevestigd vanwege de uitstekende wegverbindingen naar binnen- en buitenland.
.....

"Voorbeeld hiervan zijn logistieke bedrijven die naast luchtvracht ook wegvervoer en opslag als activiteit kennen, maar waarbij de nabijheid van de luchthaven de reden voor vestiging is."

De meeste logistieke bedrijven op en rond MAA vervoeren geen luchtvracht of dit vormt slechts een ondergeschikt onderdeel van hun activiteiten. De bewering dat deze bedrijven hier gevestigd zijn vanwege de nabijheid van de luchthaven is ongefundeerd en niet gestaafd. Daarnaast is het zeer bedenkelijk dat Ecorys van **alle bedrijven** die zij in haar werkgelegenheidsberekening meeneemt, behalve bij KCS te Ulestraten, de **volledige werkgelegenheid** aan MAA toeschrijft...

.....
Ecorys heeft van **alle bedrijven op één na**, die zij in haar werkgelegenheidsberekening meeneemt, de **volledige werkgelegenheid** aan MAA toegeschreven.
.....

"In de analyse over 2021 hebben wij Ecorys gevraagd naast deze benadering ook het werkgelegenheidseffect van de luchthaven waarbij sprake is van een functionele relatie (bijvoorbeeld de vliegtuigonderhoudsbedrijven die een start- en landingsbaan nodig hebben) of waarbij een zakelijke relatie met de luchthaven bestaat, in beeld te brengen."

De uitkomst van het bijkomend onderzoek was dat 550 WP bij sluiting van MAA naar ander werk mogen uitkijken. Dit getal echter wordt consequent niet vermeld in de Voortgangsrapportages. Waarom niet?

.....
Waarom mogen politici en burgers niet weten dat het 550 werknemers zijn en geen omstreeks 1.850 die een andere baan mogen zoeken bij sluiting van MAA?
.....

Waarom mogen politici en burgers niet weten dat het 550 werknemers zijn en geen omstreeks 1.850 die een andere baan mogen zoeken bij sluiting van MAA?

04 MKBA MAA

De opstellers van de MKBA MAA, die in opdracht van de Provincie is uitgevoerd, schrijven onder meer het volgende over de door Ecorys berekende werkgelegenheid bij MAA⁸⁾:

"We hebben de twee onderzoeken van Ecorys en de Denktank met elkaar vergeleken op bedrijven die tot grote verschillen tussen de studies leiden (>100 werknemers). Twee bedrijven die wel in de studie van Ecorys zijn meegenomen, maar niet in het onderzoek van de Denktank MAA, worden in deze MKBA buiten beschouwing gelaten: Collins Aerospace

en Flash the Netherlands, beiden met 150 arbeidsplaatsen. Dit zijn wel luchtvaartgerelateerde bedrijven, maar ze kunnen ook zelfstandig functioneren zonder MAA en maken ook zeer beperkt gebruik van de diensten van MAA".

Bovenstaande onderschrijft de bewering dat Ecorys nooit navraag heeft gedaan bij de bedrijven van wie de werkgelegenheid aan MAA werd toegerekend of dit in werkelijkheid ook het geval was.

Op 10 januari 2021 vond een bijeenkomst plaats met de opstellers van de MKBA en verschillende stakeholders. Over de werkgelegenheid door MAA werd het volgende gezegd:⁹⁾

"De onderzoekers geven aan alleen naar de directe werkgelegenheidscijfers te hebben gekeken. Zij geven aan uit te komen op 1080 werkzame personen, waar de Denktank uit komt op 422 direct werkzame personen. Op individueel bedrijfsniveau kunnen er afwijkingen zijn, maar de onderzoekers geven aan geen ernstige fouten te hebben gevonden in beide rapporten. De Denktank zit aan de onderkant met zijn berekeningen, waar Ecorys ruimer rekent. De waarheid zal volgens de onderzoekers ergens in het midden liggen."

Het midden zou betekenen rond de 750 direct werkzame personen.

Overigens heeft de Denktank-MAA geen getal berekend, maar is afgegaan op wat de betreffende bedrijven zelf gecommuniceerd hebben.

Op blz. 64 van de MKBA staan de lokale werkgelegenheidseffecten vermeld tengevolge van de verschillende onderzochte scenario's. Sluiting van MAA zou een nettowerkgelegenheidseffect sorteren van tussen de min 216 en min 267 werkzame personen. Hierbij is NIET verdisconteerd de werkgelegenheid die verloren gaat in de toeristische sector door toename van het vliegtuiglawaai noch de nieuwe en schone werkgelegenheid die ontstaat bij alternatieve invulling van het MAA-terrein.

.....
Ecorys heeft nooit navraag gedaan bij de bedrijven van wie de werkgelegenheid aan MAA werd toegerekend of dit in werkelijkheid ook het geval was.
.....

.....
Sluiting van MAA zou een nettowerkgelegenheidseffect sorteren van tussen de min 216 en min 267 werkzame personen. Hierbij is **NIET** verdisconteerd de werkgelegenheid die verloren gaat in de toeristische sector door toename van het vliegtuiglawaai noch de nieuwe en schone werkgelegenheid die ontstaat bij alternatieve invulling van het MAA-terrein.
.....

05 Eigen onderzoek

De Provincie houdt ondanks alle onderbouwde tegenwerpingen stug voet bij stuk door in de Voortgangsrapportages uit te blijven gaan van ong. 1.480 directe WP, ofwel 1.850 directe en indirecte WP. Uit eigen onderzoek¹⁰⁾, dat niet gebaseerd is op statistiek en tabellen maar op **werkelijke** informatie van de betreffende bedrijven - door zelf telefonisch contact met hen op te nemen of er langs te gaan - blijkt dat de directe werkgelegenheid door MAA zich inderdaad zo rond de 550 WP beweegt.

In de sector Wegvervoer gaat het om KCS te Ulestraten (24 WP), Walker International Transportation (9 WP)* en Eye Holdings BV te Maastricht Airport (4 WP). Tezamen 37 WP.

In de sector Post en koeriersdiensten gaat het om CP Trans BV te Bunde (4 WP) en CTC Koeriers BV te Stein (1 WP). Tezamen 5 WP.

Bij elkaar opgeteld 42 WP waar Ecorys zonder enige verificatie uitkomt op 350 WP.

In de overige sectoren betreft het 491 WP die hun baan verliezen bij sluiting van MAA. Dit getal plus 42 WP in de sectoren Wegvervoer en Post en Koeriersdiensten is samen **533 WP**, daar waar Ecorys in haar aanvullend onderzoek op 550 WP uitkomt.

*Vanwege een andere gehanteerde SBI-code staat Walker International vermeld onder Opslag en dienstverlening transport

.....
 In de door Ecorys verstrekte bedrijvenlijst die leidt tot het aantal van ongeveer 1.850 (directe en indirecte) WP voor MAA zitten grote verifieerbare fouten.

06 Bedrijvenlijst Ecorys door de mangel

Wanneer we de door Ecorys verstrekte bedrijvenlijst¹¹⁾ die leidt tot het aantal van ongeveer 1.850 (directe en indirecte) WP voor MAA doornemen, dan blijkt dat daar grote verifieerbare fouten in zitten. De bedrijvenlijst is onderverdeeld in Wegtransport en niet-Wegtransport

Bedrijvenlijst MAA - Wegtransport

Tussen 100 en 199 WP:

- KCS te Ulestraten heeft aan ons schriftelijk verklaard dat van de 68 WP 35% afhankelijk is van luchtvracht. Dit zijn 24 WP. Meegeteld door Ecorys: 75 WP.

Tussen 50 en 99 WP:

- XPO Logistics te Venray. Komt niet voor in het citizens science onderzoek*. Het is tot nu toe ondanks vele pogingen (telefonisch en via de website) niet gelukt er contact mee te krijgen. Meegeteld door Ecorys: 75 WP.

Tussen 20 en 49 WP:

- Chantal Trans BV te Elsloo verklaarde mondeling geen luchtvracht te vervoeren. Meegeteld door Ecorys: 35 WP.
- GLS Netherlands te Elsloo verklaarde mondeling geen luchtvracht te vervoeren. Meegeteld door Ecorys: 35 WP.

Tussen 10 en 19 WP:

- GST Logistics te Elsloo verklaarde mondeling geen luchtvracht te vervoeren. Meegeteld door Ecorys: 15 WP.

Tussen 5 en 9 WP:

- Van de acht bedrijven, w.o. die handelen in bulk, schroot en afval, is er een die gelieerd is aan luchtvracht met max. 7 WP. Meegeteld door Ecorys: 56 WP.

Tussen 2 en 4 WP:

- Van de zeven bedrijven, w.o. die handelen in zand, uitgeschreven of onbereikbaar zijn, is er één die luchtvracht vervoert. Meegeteld door Ecorys: 21 WP.

Eenmansbedrijven met 1 WP:

- De dertig eenmansbedrijven zijn alle met één WP meegeteld door Ecorys, samen 30 WP. Het is vrijwel uitgesloten dat eenmansbedrijven luchtvracht vervoeren. Geen van hen is gesignaleerd in het citizens science-onderzoek*. Van de zeven eenmansbedrijven waarmee contact tot stand kwam vervoerde naar eigen zeggen geen enkel bedrijf luchtvracht.

*In 2020 hebben omwonenden van MAA gedurende 11 weken tweemaal per dag op willekeurige tijdstippen op de 3 laad- en loslocaties foto's gemaakt van alle op dat moment aanwezige vrachtwagens en hun kentekens. Deze gegevens zijn in database verwerkt.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de periodes 16 mei - 19 juli en 1 - 19 september 2020.

Bedrijvenlijst MAA - niet-Wegtransport**Tussen 100 en 199 WP:**

- Collins Aerospace staat volledig los van MAA, zoals de MKBA-onderzoekers reeds verklaarden. Desalniettemin telt Ecorys de werkgelegenheid ad 150 WP volledig mee.
- Alle bij de Koninklijke Marechaussee afdeling Maastricht Airport werkende mensen worden door Ecorys aan MAA toegeschreven. Uitgebreide mailwisseling met diverse instanties leverde geen officieel getal op. Toegezegd terugbellen werd niet gedaan. Vanuit iemand die daar al lang werkt kregen we het volgende aantal: 15 WP buiten en 25 WP in het seizoen. Ecorys schrijft dus 130 WP teveel aan MAA toe.

Tussen 50 en 99 WP:

- Flash the Netherlands staat volledig los van MAA, zoals de MKBA-onderzoekers reeds verklaarden. Desalniettemin telt Ecorys de werkgelegenheid ad 75 WP volledig mee.

Tussen 10 en 19 WP en 5 en 9 WP:

- De werkgelegenheid van Ecrivus, een vertaalbureau, ad 15 WP wordt door Ecorys volledig meegeteld.
- Van diverse bedrijven schrijft Ecorys de gehele werkgelegenheid aan MAA toe, terwijl uit naspeuringen blijkt dat het vrijwel steeds een zeer beperkt deel van de WP betreft dat aan MAA gelieerd kan worden.

Ecorys heeft bedrijven meegeteld die handelen in zand, uitgeschreven of onbereikbaar zijn.

Van diverse bedrijven schrijft Ecorys de gehele werkgelegenheid aan MAA toe, terwijl uit naspeuringen blijkt dat het vrijwel steeds een zeer beperkt deel van de WP betreft dat aan MAA gelieerd kan worden.

07 Slotconclusie

Ecorys heeft haar onderzoek louter op tabellen gebaseerd. Zij heeft consequent verzuimd te vragen aan bedrijven, waarvan zij op één uitzondering na steeds de gehele werkgelegenheid aan MAA toeschrijft, of het betreffende bedrijf luchtvracht vervoert en welk percentage van de activiteiten dit betreft. Alleen al hierdoor is het werkgelegenheidscijfer dat zij communiceert volstrekt onbetrouwbaar. Al het voorafgaande onderbouwt en onderstreept deze conclusie.

Dat de provincie Limburg desondanks het werkgelegenheidscijfer van Ecorys, rond de 1.850 WP, blijft communiceren, is verwerpelijk. Zij misleidt daarmee de Staten en de bevolking van Limburg.

De Provincie misleidt de Staten en de bevolking van Limburg.

08 Bronvermeldingen:

- 1) Statenvoorstel Toekomst van Maastricht Aachen Airport - 2022 - blz. 18
- 2) Tiende Voortgangsrapportage Groot Project MAA - 2022 - blz. 2
- 3) Idem
- 4) Luchtvrachtmonitor 2018 - maart 2020 - blz. 35
- 5) Luchtvrachtmonitor 2018 - juli 2021 - blz. 49
- 6) Klachtencommissie Integriteitsregeling EUR Holding 2021 - Advies inzake casus Alliantie Tegen Uitbreiding MAA versus Erasmus UPT BV - blz. 1
- 7) Luchtvrachtmonitor 2018 - juli 2021 - blz. 3 en 4
- 8) MKBA Maastricht Aachen Airport Eindrapport maart 2022 - blz. 61
- 9) Notulen stakeholders-bijeenkomst MKBA MAA - 10-1-2021 - blz. 6
- 10) Werkgelegenheid MAA in duikvlucht - juli 2021 - blz. 22
- 11) Bedrijvenlijst MAA - doorgezonden door de Provincie op 5 mei 2022