

Wel of geen subsidie voor MAA?

De argumenten voor een bijdrage van tientallen
miljoenen euro's provinciaal geld aan 'Groot project MAA':
THEORIE EN WERKELIJKHEID



November 2021

Uitgave van Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

Samenstelling Alliantie:

<https://stopgroeimaa.nl/alliantie/>

[samenstelling-van-alliantie](#)

Een financiële bijdrage voor de activiteiten van de Alliantie kan overgemaakt worden naar rekeningnummer NL69 TRIO 2017 6209 12 t.n.v. Stichting GUVB.

contact@stopgroeimaa.nl

www.stopgroeimaa.nl

www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg



Inleiding

In de periodieke voortgangrapportages van de Provincie Limburg over het 'Groot Project MAA' staat als 'Oorspronkelijke opgave' vermeld:

'Luchthaven MAA is van belang voor een sterk leef- en vestigingsklimaat; luchthaven MAA draagt bij aan logistieke en toeristische sectoren van de economie in Limburg (vracht- en passagiersvervoer), o.a. vanwege de samenwerking tussen bedrijfsleven en onderwijs in Aviation Competence Center; vanuit deze optiek is het belangrijk dat – als logistieke provincie – de luchtvaart goed geborgd wordt in de Limburgse economische structuur'.

(Informerend stuk inzake achtste en negende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport_ brief GS van 9-11-2021 (GS DOC-00191816)

<https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Limburg/b598ef20-1d54-43ec-8131-66ba0c9f70e3#53a9b5ac-1922-478e-87f8-codccfd3536a>

De door de Provincie meest gebruikte argumenten voor de jaarlijkse miljoenensubsidies aan MAA zijn:

1. MAA draagt bij aan een betere 'luchtzijdige bereikbaarheid';
2. MAA zorgt voor versterking van de regionale economie;
3. MAA zorgt voor werkgelegenheid;
4. MAA draagt bij aan een beter leef- en vestigingsklimaat.

In deze notitie bespreken we de validiteit van deze argumenten.

1. Betere bereikbaarheid door de lucht

Aan de voorstellen tot activering van de zieltogende luchthaven MAA in 2014/15 lag o.a. het idee ten grondslag, dat MAA een verbinding zou bieden naar één of meer serieuze luchthavens. Daardoor zouden inwoners van Limburg zowel zakelijk als privé een gemakkelijke entree hebben tot een wereldwijd netwerk van verbindingen. Omgekeerd zouden zakelijke en vrije tijdsreizigers uit het buitenland een gemakkelijke toegang tot (Zuid-)Limburg hebben. Ook t.a.v. de luchtvracht was de verwachting, dat er via MAA een markt zou zijn voor vracht van en naar Limburgse bedrijven.

Het functioneren van MAA in de afgelopen jaren heeft duidelijk gemaakt dat er van deze ideeën en verwachtingen helemaal niets is uitgekomen:

- MAA kent géén lijnverbinding voor passagiers met een grotere Europese luchthaven. Er is daarop ook geen enkel perspectief. Dat betekent dat Limburgers geen gebruik kunnen maken van MAA als opstapplaats voor een verre reis, en dat zakelijke noch toeristische reizigers uit het buitenland Limburg kunnen bereiken via onze 'eigen' luchthaven. Van de congresbezoekers van het MECC komt er niet één via MAA naar Maastricht; van de tienduizenden bezoekers van de Rieu-concerten op het Vrijthof uit de meest verre buitenlanden arriveert er geen enkele via MAA. MAA wordt wel gebruikt voor een aantal private jets voor Tefaf-bezoek. Maar die kunnen ook terecht op Bierset en dat scheelt slechts 10 autominuten;
- Voor het Limburgse bedrijfsleven is gebruik van MAA voor in- of uitvoer van vracht nauwelijks of niet aan de orde.

MAA biedt slechts twee smaken:

Passagiers kunnen vanaf MAA alléén heen en weer vliegen naar goedkope zonbestemmingen, vooral via de all-inclusive aanbiedingen van Corendon. Van die passagiers (dat waren er maximaal 436.000/2 = 218.000 in topjaar 2019) komt slechts 27% (bron: SEO 2021) ofwel 60.000 uit Limburg. De rest komt overwegend uit de rest van Nederland en uit België.

Bovendien is voor een deel van de passagiers (woonachtig buiten Limburg) MAA niet eens de voorkeursluchthaven. Deze passagiers hadden bij Corendon een vlucht vanaf Schiphol geboekt, maar door

onvoldoende verkregen slots op Schiphol heeft Corendon vluchten verplaatst naar MAA. Zie de FAQ op <https://www.corendon.nl/wijziging-schiphol>.

Als het Provinciebestuur van Limburg het op zijn weg vindt liggen om het vakantiegedrag van zijn inwoners te stimuleren ligt het meer voor de hand om aan alle inwoners een voucher te verstrekken dan voor een zeer beperkt aantal inwoners een premie zetten op een reisje naar de zon. In feite komt deze subsidie ten goede aan Corendon en Ryan Air.

Van de **vracht**, die op MAA binnenkomt heeft vrijwel niets een bestemming in Limburg. Zo goed als alle vracht wordt over de weg getransporteerd naar de omgeving Schiphol, Hamburg, Frankfurt, Luxemburg etc. De bestemming is breed Noord-West-Europa. Van de vracht die via MAA vertrekt (en die veel minder in omvang is) wordt vrijwel niets aangeleverd door in Limburg gevestigde bedrijven.

De provinciale bijdrage aan MAA komt – voor wat de luchtvracht betreft – vooral ten goede aan enkele luchtvrachtmaatschappijen uit het Midden-Oosten (Turkish Airlines, Emirates, Qatar Airways), die in MAA een goedkope laad- en losplaats in Noord-West-Europa vinden.

Conclusie:

- MAA draagt nauwelijks bij aan een betere bereikbaarheid van Limburg door de lucht;
- MAA is daarvoor ook helemaal niet nodig, want de 'luchtzijdige bereikbaarheid' van onze Provincie is zonder MAA al uitstekend: binnen een reistijd van één uur zijn er 8 luchthavens, die tezamen een breed scala van bestemmingen voor een grote diversiteit aan reisdoelen bieden;
- De behoefte aan een betere bereikbaarheid betreft vooral betere en snellere treinverbindingen, zowel naar de Randstad als naar het omringende buitenland (zoals Luik en Aken, met hun aansluiting op het Europese netwerk van hoge snelheidstreinen). De snelheid van de treinverbindingen is in de afgelopen 40 jaar niet noemenswaard verbeterd.



Binnen een straal van ca. 1 uur reistijd per auto vanaf MAA liggen 7 vliegvelden.

2. Versterking van de regionale economie

Het **passagiersverkeer** bestaat uitsluitend uit **uitgaand toerisme**, dat wordt gekenmerkt door een zeer eenzijdig aanbod: goedkope grotendeels all-inclusive reizen naar de zon. De economische betekenis hiervan voor de Provincie Limburg is nihil. De reizigers besteden hun geld elders en zelfs het parkeren wordt gratis aangeboden. De belangrijkste vervoersmaatschappijen zijn Corendon en Ryan Air. Corendon heeft onlangs verklaard dat sluiting van MAA geen enkel probleem zou opleveren, omdat er genoeg andere luchthavens in de buurt liggen. Voor Ryan Air geldt al jaren hetzelfde.

Voor inkomend toerisme speelt MAA geen enkele rol. Bezoekers komen per auto, trein of via andere luchthavens naar Limburg. Luchtvaartmaatschappijen zijn 'footloose' en niet verbonden met de regionale economie.

Ook het **vrachtverkeer** heeft geen relatie met de Limburgse economie.

De inkomende vracht is overwegend afkomstig uit China en het Midden-Oosten, en in mindere mate uit Afrika en Latijns-Amerika (groenten, fruit, bloemen). Deze vracht heeft niet Limburg als bestemming, het afzetgebied is breed Noord-West-Europa. Binnen Nederland worden de ingevoerde groenten, fruit en bloemen voor het grootste gedeelte van MAA naar Aalsmeer (de veiling bij Schiphol) vervoerd. De economische onderbouwing van MAA's groeiambitie door Buck Consultants International gaf dit in 2015 en 2016 al aan.

Omgekeerd is de uitgaande vracht niet of nauwelijks afkomstig van het Limburgse bedrijfsleven. Het gros van de vrachtluchten wordt uitgevoerd door Qatar Airways, Emirates Airlines en Turkish Airlines. Bovendien worden voor het verdere vervoer van de vracht over de weg in hoofdzaak buitenlandse transportmaatschappijen ingeschakeld en nauwelijks in Limburg gevestigde bedrijven.

Een voorbeeld: Qatar heeft een aantal van zijn vluchten verplaatst van Luxemburg naar MAA. Het wegtransport vanuit MAA wordt verzorgd door Wallenborn uit Luxemburg, de vaste wegvervoerder voor Qatar in Europa.

MAA fungeert als een goedkope laad- en losplaats voor goederen, die nauwelijks binding hebben met bedrijven in Limburg. MAA functioneert grotendeels los van Limburg en zijn economie. Het grootste profijt is er voor de 'footloose' luchtvaartmaatschappijen die hier voor een koopje terecht kunnen.

Bedreiging van het inkomend toerisme



Het vliegverkeer van en naar MAA vormt juist een bedreiging voor de Limburgse economie. Met name de toeristische sector weet zich bedreigd door de uitbreiding van dat vliegverkeer. Dat verstoort namelijk de rust in het Heuvelland en brengt het inkomend toerisme, een van de topsectoren van de Limburgse economie in gevaar. Bezoekers van Zuid-Limburg komen voor de kwaliteit van natuur en landschap en voor de beleving van rust en stilte. Die kwaliteit leidt ernstig onder de lawaaioverlast van passagiersvluchten in de 'randen van de nacht' en van de grootste vrachtvliegtuigen die de wereld kent. Limburg schiet zo zichzelf in de voet met zijn subsidiëring van overlast.

Uit onderzoek van de Breda University of Applied Sciences blijkt dat er zeker negatieve effecten optreden op de specifieke toeristische kwaliteiten van het Zuid-Limburgse Heuvelland als gevolg van de aan- en afvliegroutes van MAA. Verdere uitbreiding van MAA zal direct leiden tot economische schade in de toeristische sector.

<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/De-impact-van-luchtvaartgeluid-op-toerisme-en-verblijfsrecreatie-nov-20.pdf>

en <https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Visie-op-MAA-vanuit-toerisme-april-2021a.pdf>

Dat geldt ook voor het gebruik van het MAA-terrein: 200 hectare 'binnen de hekken' die nu weinig of geen economisch voordeel opleveren, maar wel veel overlast en een zwaar negatieve grondexploitatie. Een ander gebruik van het MAA-terrein levert naast een positieve grondexploitatie enorme kansen op voor ontwikkelingen, die wél aansluiten bij de topsectoren van onze economie (kenniseconomie, toerisme) en die wel bijdragen aan onze welvaart.

De Alliantie Tegen Uitbreiding MAA heeft in 2020 een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse laten uitvoeren door Bus, Koops en Manshanden (<https://www.neo-observatory.nl/mkba-maastricht-aachen-airport-economie-voor-bewoners/>).

Belangrijkste conclusie daaruit: MAA als klein verkeersvliegveld is voor Limburg veel voordeliger dan als luchthaven voor groot handelsverkeer. En sluiting van MAA en herontwikkeling van het nu door de luchthaven gebruikte terrein is nog veel profijtelijker. Dan worden immers mogelijkheden benut waar Limburg iets aan heeft.

<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/MKBA-samenvatting-dec-2020.pdf>

3. Bijdrage aan de regionale werkgelegenheid

Een volgend veelgebruikt argument voor de zware subsidiëring van luchthaven MAA is dat van de werkgelegenheid. En hoewel er al enige tijd geen tekort aan arbeidsplaatsen, maar juist een nijpend tekort aan werknemers bestaat (een tekort dat in de toekomst alleen maar groter zal worden), blijft dit argument hardnekkig rondzingen.

In het verleden was werkgelegenheid natuurlijk wél een belangrijk argument. En ook al is er nu en in de toekomst geen reële basis voor: het spookbeeld van dreigende werkloosheid blijft na-ijlen.

Jarenlang heeft het Provinciaal Bestuur de met MAA verbonden werkgelegenheid becijferd op 1500 à 1600 arbeidsplaatsen. Dat cijfer is aangeleverd door onderzoeksinstituut E'til, het maakte jarenlang onderdeel uit van de periodieke rapportage van GS aan Provinciale Staten over 'Groot Project MAA'.

Dat getal, hoewel royaal aan de hoge kant, was kennelijk niet indrukwekkend genoeg. MAA lifte graag mee met de jaarlijkse 'Luchtvrachtmonitor' van Erasmus UPT. Daarin werden over 2018 liefst 3.300 arbeidsplaatsen gevonden alleen al aan de luchtvrachtkant! Met een 'wetenschappelijk sausje' vanwege de reputatie van de Erasmus Universiteit. Dat MAA en de Provincie een stevige vinger in de pap hadden bij het produceren van deze cijfers bleek later.

Want eerlijk duurt het langst. Het kostte de Alliantie veel en vasthoudend speurwerk om de waarheid boven tafel te krijgen. Dat resulteerde in een vernietigend oordeel van de Integriteitscommissie van de Erasmus Universiteit over de 'Luchtvrachtmonitor' en zijn resultaten.

Ook Ecorys produceerde in opdracht van MAA veel te hoge cijfers: 1.760 in de regio en nog eens 600 landelijk. Ook dit zijn fakecijfers: Ecorys weigerde transparant te zijn over de gehanteerde onderzoeksmethodiek; en voor zover de cijfers zijn na te trekken zijn die aantoonbaar minstens honderden arbeidsplaatsen te hoog. Ecorys geeft bijv. niet aan welk deel van de terreingebonden werkgelegenheid daadwerkelijk MAA-luchtvaartgebonden is.

<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/21-7-21-PERSBERICHT-Werkgelegenheid-MAA-in-duikvlucht.pdf>

Bij MAA zelf zijn er ongeveer 200 arbeidsplaatsen. Vaak gaat het om kortdurende tijdelijke contracten. In totaliteit zijn er volgens eigen onderzoek van de Alliantie 700 tot 900 arbeidsplaatsen tot MAA te herleiden. Syconomy kwam enkele jaren geleden tot een aantal van 850. De 'Denktank MAA' komt met 500 tot 700 arbeidsplaatsen nog lager uit.

Een belangrijk gedeelte daarvan is te vinden in het wegtransport. Dat wordt grotendeels verzorgd door buitenlandse transportondernemingen. Het aantal 'Limburgse' banen is dus zeer beperkt.

Dat is buitengewoon mager tegen de achtergrond van de grote inzet van gemeenschapsmiddelen door het Provinciaal Bestuur: gemiddeld 10 miljoen euro per jaar aan financiële steun, en daarbovenop de inzet van een strategisch gelegen terrein van ruim 200 hectare, eigendom van de Provincie Limburg.

Het argument dat het MAA van belang is voor de opleiding Luchtvaarttechniek van het Vista College (het 'Aviation Competence Center') heeft slechts beperkte geldigheid. Slechts enkele afgestudeerden vinden een baan in hun afstudeerspecialisatie op of rond MAA. Tegelijk is de behoefte aan net afgestudeerde werktuigbouwkundigen zo groot dat er voor Vista en zijn afgestudeerden ook buiten de luchtvaarttechniek volop kansen zijn.



4. Een beter leef- en vestigingsklimaat

Tenslotte betwisten we het argument, dat luchthaven MAA bijdraagt aan een 'sterk leef- en vestigingsklimaat' in Limburg.

We hebben gezien dat MAA niet bijdraagt aan een betere bereikbaarheid en mobiliteit voor zijn inwoners, tenzij voor de beperkte groep die via MAA goedkoop naar de zon vliegt. Maar ook voor die groep geldt dat er naast MAA op relatief korte afstand voldoende andere keuzemogelijkheden zijn.

Voor het regionale bedrijfsleven heeft MAA geen wezenlijke betekenis. MAA biedt geen lijnverbindingen voor zakelijke reizigers. Het luchtvrachtverkeer van en naar MAA heeft geen lokale of regionale functie.

MAA maakt het voor personen of bedrijven niet aantrekkelijker om zich hier te vestigen; voor de hier al gevestigde inwoners en bedrijven levert MAA geen toegevoegde waarde. Bij diverse enquêtes en onderzoeken hebben Limburgse bedrijven dat ook met zoveel woorden verklaard. En het is veelzeggend genoeg dat de grote Limburgse bedrijven, daartoe aangespoord door het Provinciaal Bestuur, geweigerd hebben om financieel aan MAA bij te dragen.

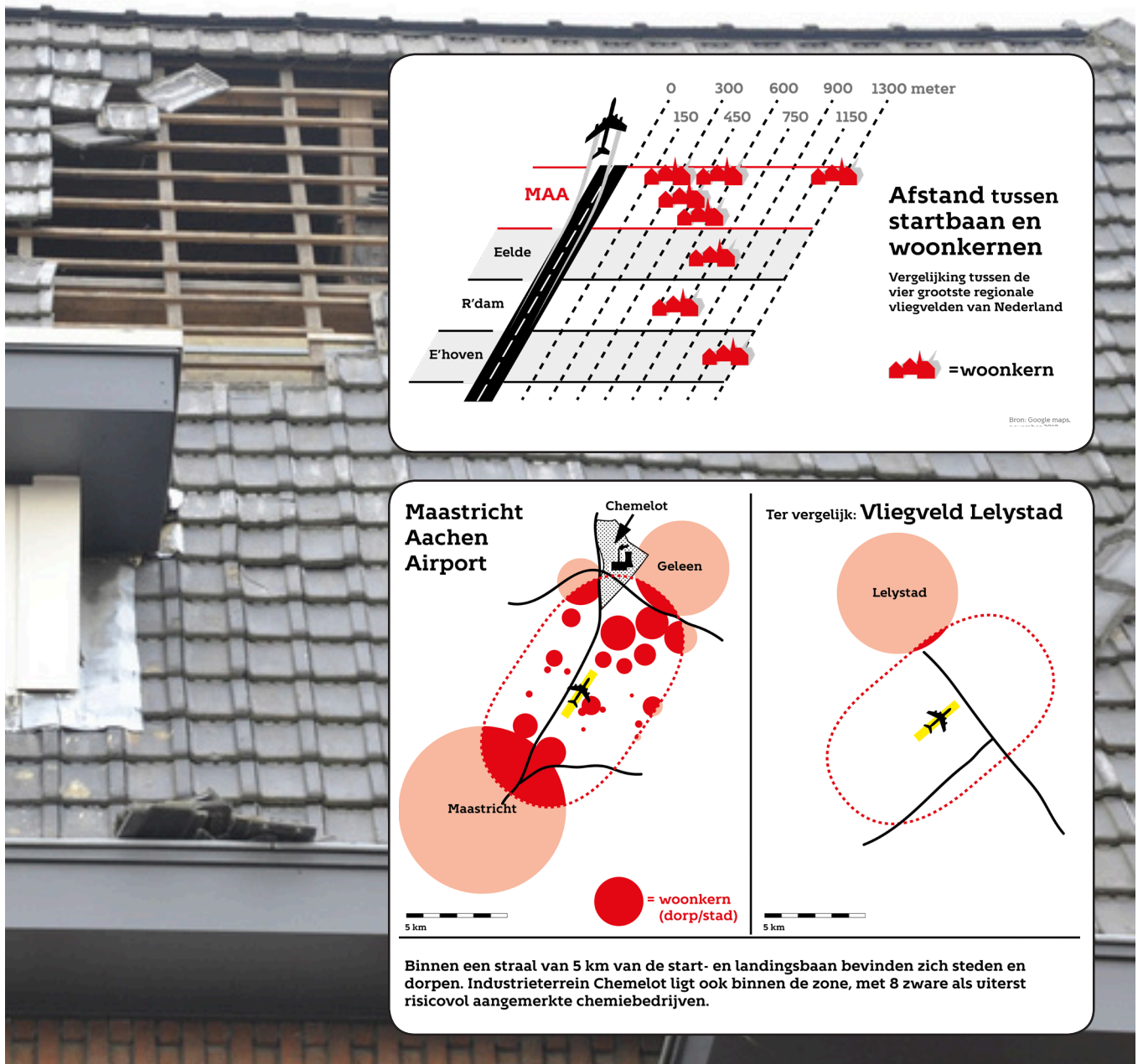
Het omgekeerde is juist het geval. MAA veroorzaakt een grote mate van overlast. Dat blijkt wel uit de duizenden klachten per jaar van omwonenden van de luchthaven. Die overlast zal nog aanzienlijk toenemen als de uitbreidingsplannen onverhoopt doorgaan. Het hoeft geen betoog dat deze overlast een negatieve uitwerking heeft op de leefomgeving van de inwoners en op het leef- en vestigingsklimaat in onze regio.

We noemen hier bijvoorbeeld:

- de geluidsoverlast. Die is natuurlijk het grootst in de directe omgeving van de luchthaven met piekwaardes van boven de 90 en zelfs boven de 100 dB(A), maar ook boven het Heuvelland en de daarin aangewezen Stiltegebieden wordt de rust verstoord met waardes boven de 60 en 70 dB(A);
- de emissies die het vliegverkeer produceert: denk aan fijnstof, ultra fijnstof, kerosine die bovenop het lawaai van negatieve invloed zijn op de volksgezondheid in de brede omgeving van de luchthaven;

- de onveiligheid als gevolg van de regelmatig afwaaiende dakpannen, omdat de grootste vrachtvliegtuigen extreem laag boven de woningen landen;
- de aantasting van de kwaliteit en de rust in onze natuur- en stiltegebieden (de luchthaven grenst direct aan Natura 2000-gebied met daarin de mooiste bossen van Nederland).

Dat de overlast van MAA een regelrechte bedreiging vormt voor onze toeristische sector is evenmin te duiden in termen van een versterking van het leef- en vestigingsklimaat.



Conclusie

De conclusie is onontkoombaar:

- MAA draagt niet bij aan een betere bereikbaarheid voor Limburg en zijn inwoners en bedrijven;
- De positieve werkgelegenheidseffecten van MAA zijn zeer beperkt en ze worden overschaduwd door mogelijke negatieve werkgelegenheidseffecten;
- Luchthaven MAA heeft een zeer beperkte verbinding met de regionale economie;
- MAA draagt niet bij aan een beter leef- en vestigingsklimaat, eerder is het tegenovergestelde het geval.

En dan hebben we het nog niet eens over de bijdrage van MAA aan de klimaat- en stikstofproblematiek.

MAA is als luchthaven onmogelijk: door de ruimtelijke ligging op zeer korte afstand van een aantal woonkernen en door de aan- en afvliegroutes over het Heuvelland;

MAA is als luchthaven een kansloze onderneming, gezien de nabijheid van acht andere (meest veel grotere) luchthavens en gezien de overcapaciteit in deze markt;

MAA is voor Limburg overbodig gelet op het aanbod van luchthavens in de nabijheid;

MAA is een nutteloze onderneming omdat de luchthaven niet voorziet in een regionale behoefte en geen regionale functie heeft;

En MAA is en blijft een 'schip van bijleg' met een voortdurende enorme honger naar gemeenschapsgeld.



Bijlage

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 boven af
- 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 Luchtvrachtmonitor 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 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

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>

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.