Kritische noten ten aanzien van de Luchtvrachtmonitor 2018 (verschenen 25 maart 2018 van auteurs Floris de Haan en Martijn Streng -van de Erasmus Universiteit Rotterdam- in opdracht van Air Cargo Netherlands) en dan met name waar het MAA betreft.

* De luchtvrachtmonitor 2018 is geschreven voor Schiphol
* Voor MAA is slechts 1 pagina ingeruimd (de eerste keer dat MAA in de luchtvrachtmonitor wordt meegenomen)
* Er worden cijfers gepresenteerd voor de REGIO Schiphol en daarnaast voor Schiphol zelf.
* Op dezelfde wijze worden er cijfers gepresenteerd voor de REGIO MAA, maar NIET voor MAA zelf. Het rapport is volstrekt onvolledig.
* De REGIO MAA bestaat uit de postcodegebieden 6161 (Geleen), 6171 (Stein), 6181 (Elsloo), 6191 (Beek), 6199 (MAA), 6222, 6223,6225 (Maastricht), 6231 (Meerssen), 6235 (Ulestraten), 6237 (Moorveld), 6241 (Bunde), 6243 (Geulle) en 6333 (Schimmert)
* Hoeveelheid luchtvracht Schiphol: 1.716.982 ton (ofwel 94% van Nederlands totaal)
* Hoeveelheid luchtvracht MAA: 110.000 ton (ofwel 6% van Nederlands totaal). Anders gezegd: Schiphol handelt 16 x zoveel luchtvracht af dan MAA.

Gepresenteerde cijfers van 2018 uit dit rapport hieronder samenvattend weergegeven.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
|  |  | Regio Schiphol |   | Schiphol |  |   | REGIO MAA |   | MAA |  |
| **werkzame personen luchtvracht** |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
|  |  | Direct | Indirect |   | Direct  | Indirect |   | Direct | Indirect |   | Direct | Indirect |
|  |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
| **wegvervoer** |  | **2078** | **804** |  | **528** | **?** |  | **1206** | **467** |  | **?** | **?** |
| Luchtvaart |  | 2097 | 2522 |   | 1800 | ? |   | 23 | 27 |   | ? | ? |
| opslag en dienstverlening transport | 9077 | 6901 |   | 6061 | ? |   | 514 | 391 |   | ? | ? |
| post en koeriersbedrijven |  | 730 | 207 |   | 97 | ? |   | 114 | 32 |   | ? | ? |
| Overheid en diensten |  | 903 | 516 |   | 190 | ? |   | 38 | 22 |   | ? | ? |
|  |  | **14885** | **10950** |   | **8676** | **7112** |   | **1895** | **939** |   | ? | ? |
|  |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
|  |  | totaal | 25834 |   | totaal | 15788 |   | totaal | 2835 |   | totaal | ? |
|  |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
|  |  |  |  |   | *p2:* | *16.781* |   |  |  |   |  |  |
|  |

Zie ter controle de staatjes in het rapport op voornamelijk p. 18, 28, 29 en 35

* Het getal van de directe werkgelegenheid REGIO MAA (1895) en onderverdeling daarvan is aangeleverd door LISA bedrijfsgegevens
* De auteurs hebben met de berekende coëfficiënten van de Schiphol-cijfers simpelweg de LISA gegevens omgerekend naar indirecte werkgelegenheid voor de REGIO MAA. Zo is de verhouding directe/indirecte werkgelegenheid wegvervoer Regio Schiphol 2078/804 = 2,58

Voor de REGIO MAA rolt exact hetzelfde verhoudingscijfer uit de berekening: 1206/467 = 2,58. Ergo: de auteurs hebben zich er – voor wat betreft MAA– met een gemakkie vanaf gemaakt.

* Rekenen we aldus volgens dezelfde verhouding verder, dan kunnen we de ontbrekende cijfers bij het **wegvervoer** als volgt invullen: Indirect Schiphol: 528/2,58 = 205. Ook de ontbrekende cijfers voor directe en indirecte werkgelegenheid wegvervoer MAA kunnen nu berekend worden: Als 1.716.982 ton vracht 528 directe banen wegvervoer op Schiphol oplevert, dan is 1 baan gelijk aan 3.251,86 ton. MAA doet 110.000 ton luchtvracht, oftewel dat zijn 34 directe banen wegvervoer. Via de coëfficiënt 2,58 bereken je de indirecte werkgelegenheid wegvervoer en die is 13.

**Totaal wegvervoer MAA aldus 47. Een afwijking van liefst 1627 banen!!**

Uiteraard is dit slechts een berekening op basis van de getallen uit deze luchtvrachtmonitor. Door schaalverschillen tussen Schiphol en MAA, zal het berekende cijfer van 47 zowel hoger als lager kunnen uitvallen in de werkelijkheid, maar zelfs bij een correctiefactor 2 (dus 94 werkzame personen in het wegvervoer) blijft er een gat van om en nabij de 1600 werknemers t.o.v. de gepresenteerde cijfers in deze luchtvrachtmonitor.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Regio Schiphol |   | Schiphol |  |   | REGIO MAA |   | MAA |  |
| **werkzame personen luchtvracht** |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
|  |  | Direct | Indirect |   | Direct  | Indirect |   | Direct | Indirect |   | Direct | Indirect |
|  |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
| **wegvervoer** |  | 2078 | 804 |   | 528 | **205** |  | 1206 | 467 |  | **34** | **13** |

* Een andere berekeningswijze is de volgende:

1.716.982 ton vracht op Schiphol levert 2882 banen op in het wegvervoer in de REGIO Schiphol oftewel 1 baan per 596 ton.

Voor MAA zou dat betekenen: 110.000 ton / 596 = 185 banen wegvervoer in de REGIO MAA. Rekenen we deze 185 vervolgens om tot directe banen wegvervoer MAA, dan komt er (uiteraard) eveneens 47 uit. Toch heel iets anders dan de in het rapport genoemde 1673.

* Het E’til rapport uit 2014 heb ik niet bestudeerd, maar ook hier is de kans van dubbeltellingen of meetellen van onjuiste werkgelegenheid zeer reëel.

De hele tabel volgens de gehanteerde rekenmethode ingevuld geeft het volgende beeld:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | Regio Schiphol |   | Schiphol |  |   | REGIO MAA |   | MAA |  |
| **werkzame personen luchtvracht** |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
|  |  | Direct | Indirect |   | Direct  | Indirect |   | Direct | Indirect |   | Direct | Indirect |
|  |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
| **wegvervoer** |  | **2078** | **804** |  | **528** | **205** |  | **1206** | **467** |  | **34** | **13** |
| Luchtvaart |  | 2097 | 2522 |   | 1800 | 2165 |   | 23 | 27 |   | 115 | 138 |
| opslag en dienstverlening transport | 9077 | 6901 |   | 6061 | 4606 |   | 514 | 391 |   | 388 | 295 |
| post en koeriersbedrijven |  | 730 | 207 |   | 97 | 28 |   | 114 | 32 |   | 6 | 2 |
| Overheid en diensten |  | 903 | 516 |   | 190 | 108 |   | 38 | 22 |   | \_\_\_\_\_12 | \_\_\_\_\_\_\_7 |
|  |  | **14885** | **10950** |   | **8676** | **7112** |   | **1895** | **939** |   | 555 | 455 |
|  |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
|  |  | totaal | 25834 |   | totaal | 15788 |   | totaal | 2835 |   | totaal | **1010** |
|  |  |  |  |   |  |  |   |  |  |   |  |  |
|  |  |  |  |   | *p2:* | *16.781* |   |  |  |   |  |  |
|  |

**Conclusies en persoonlijke noten:**

Feitelijk komt de EUR aldus tot de slotsom dat het aantal luchtvrachtgerelateerde banen op MAA iets meer dan 1000 bedraagt.

Daarbij opgeteld het aantal banen dat gemoeid is met de passagiersvluchten, komt het aantal banen veel meer in de richting van het Etil cijfer: ergens rond de 1400.

Het aantal directe (2078) en indirecte (804) werkzame personen in het wegvervoer luchtvracht regio Schiphol: totaal 2882 (63% van Nederlands totaal).

Het aantal directe (1206) en indirecte (467) werkzame personen in het wegvervoer luchtvracht regio MAA: totaal 1673 (37% van Nederlands totaal).

*De enige conclusie die ik hieruit kan trekken is dat er in de REGIO MAA wel héél veel transportbedrijven zitten t.o.v. de hele regio rond Schiphol (hetgeen ik ten zeerste betwijfel). Maar zélfs als dit LISA-cijfer klopt dan is het zonneklaar dat deze wegvervoerders hun luchtvracht grotendeels vervoeren van en naar Luik, Düsseldorf, Brussel, Köln, Parijs, Frankfurt, Schiphol en wellicht nog andere luchthavens, maar slechts voor een zéér beperkt deel van en naar MAA. Zelf heb ik een half jaartje in de lokale transportbranche gewerkt. Bedrijven als KCS en anderen vervoeren véél vaker luchtvrachtgoederen van en naar andere luchthavens in onze regio dan van en naar MAA, simpelweg omdat er zoveel luchthavens rondom Zuid-Limburg liggen. MAA directeur Roeven schreef dat 2835 personen een boterham verdienen op MAA. Dat neem ik dan wel heel letterlijk: Eén boterham verdienen ze op MAA, maar hun overige maaltijden, hypotheek, auto, zorgverzekering, vakantie en overige maandlasten verdienen ze met wegvervoer van en naar de overige genoemde luchthavens.*

*Mocht MAA sluiten en de 110.000 ton vracht naar en van omliggende luchthavens worden vervoerd, dan betekent dat dus dat er in het wegvervoer van luchtvracht in Zuid-Limburg geen of nauwelijks banen verloren zullen gaan.*

*Als aan wegvervoer via luchtvracht MAA 1673 arbeidsplaatsen worden toegekend, hoeveel honderden vrachtwagens zouden er dan wel niet dagelijks naar en van de MAA vrachtterminals moeten rijden? Hoeveel wegchauffeurs die uitsluitend luchtvracht vervoeren zouden er dan wel niet in de genoemde postcode-gebieden moeten wonen? Iedereen weet dat er dagelijks slechts tien tot twintig vrachtwagens af en aan rijden bij MAA. En de kentekens van deze vrachtwagens zijn vrijwel uitsluitend Oost-Europees, van niet-Limburgse broodwinners dus, die veelal met hun eigen vrachtauto van opdracht naar opdracht rijden. Hoezo Limburgse werkgelegenheid?*

*Het staat weliswaar niet als zodanig in het rapport, maar DHL levert nauwelijks tot nihil MAA-luchtvrachtgerelateerde werkgelegenheid op. DHL vluchten komen aan in Luik (en Schiphol en Köln). Van daaruit worden pakketjes over de weg vervoerd naar o.a. de hub op Aviation Valley naast MAA en van daaruit verder vervoerd met de bekende bestelbusjes. Deze DHL-hub had dus overal kunnen liggen, maar deze werkgelegenheid wordt (vrijwel zeker) wél door LISA in de geleverde werkgelegenheidscijfers meegeteld.*

*Schiphol doet 1.716.982 ton vracht. Dit levert 528 directe banen op in het wegvervoer. En dan zou MAA met 16 x zo min vracht liefst 1206 banen in het wegvervoer opleveren? Een kleuter begrijpt dat dit niet kan. MAA directeur Roeven en Gedeputeerde van de Akker zijn toch niet zó dom dat ze dit niet hebben gezien. Hoogstwaarschijnlijk hebben beiden de genoemde cijfers uit de Erasmus luchtvrachtmonitor zeer bewust in de publiciteit gebracht om de publieke opinie te beïnvloeden ten faveure van MAA.* *Men gaat zélfs met deze onjuiste cijfers (2835 banen) direct naar Den Haag om het zogenaamd belang van MAA te onderstrepen.*

Wil Schoonbroodt, Ulestraten, met veel dank aan Jean Paul Peters

Omwonende MAA / econoom.

Zie ook de navolgende bijlage.

Bijlage:

Een conclusie van voormalig inwoner van Ulestraten Jack Verhoeven: hij heeft ook e.e.a. reeds bestudeerd en schrijft:

*Toen in november 2019 door de Luchtvrachtmonitor werd gesteld dat het vrachtvervoer op
MAA in 2018 goed was voor 3300 banen en 300 miljoen euro toegevoegde waarde, wierpen*

*deze cijfers direct vragen op.De cijfers zouden betekenen dat MAA (110.000 ton cargo in*

*2018) per 1000 ton vracht 30 arbeidsplaatsen creëert en EUR 2.727.000 aan toegevoegde
economische waarde. Voor Schiphol liggen deze cijfers volgens de Monitor 2017 op 14
arbeidsplaatsen en EUR 1.220.000 aan toegevoegde waarde per 1000 ton vracht; grofweg de
helft. Ik heb de onderzoekers hierop gewezen. De voor MAA berekende cijfers bleken
kennelijk niet juist. Het aantal gecreëerde arbeidsplaatsen is in de definitieve
Luchtvrachtmonitor 2018 berekend op 2835 banen met een toegevoegde waarde van 211
miljoen euro. MAA zou met deze nieuwe cijfers 1,8x zoveel werkgelegenheid creëren als
Schiphol en 1,6x zoveel economische waarde. Zonder deugdelijke toelichting zijn ook deze
cijfers onbruikbaar. Vooral wegvervoerders zouden volgens de Limburger sterk bijdragen
aan de werkgelegenheid. Als dat het verschil met Schiphol verklaart, dan onderstrepen de*

*cijfers dat vracht op MAA, anders dan MAA en provincie altijd stellen, geen link heeft met de
regio en dat vrachtvervoer op MAA niet van belang is voor de locale economische structuur.*

Wil Schoonbroodt, Ulestraten, met veel dank aan Jean Paul Peters

Omwonende MAA / econoom.