

**Inspreker Bouke Veldman, voorzitter Stichting Maastricht Maintenance Boulevard
Commissie FEB, 24 maart 2022**

Beste Statenleden,

Stelt u zich eens voor dat u een fraai levensloopbestendig huis heeft laten bouwen waar u met veel plezier woont. Uw gemeente deed zowel mondeling al schriftelijk en bij herhaling de toezegging dat u daar mocht bouwen en daar lange tijd zou kunnen blijven wonen. Sterker nog, uw woning 'zou bijdragen aan de versterking van de woonfunctie' in die wijk. In de wijk is gelijktijdig een school gebouwd, waar uw kinderen met plezier naar toe gaan. U woont daar inmiddels een paar jaar, bent er goed gesetteld tot u op een zeker moment te horen krijgt dat de gemeente over een maand gaat besluiten wat de toekomst van uw perceel wordt. Een van de opties is dat uw huis gesloopt wordt en ook de school zal verdwijnen. Die optie staat volledig haaks op de eerdere toezeggingen en er is in de verste verte dan ook geen alternatieve bestemming voor de wijk bekend. De gemeente zwijgt in alle talen als u over de gedane toezeggingen wilt praten. Beste Statenleden, als dat uw huis zou betreffen, dan zou u in 'alle staten' zijn.

Dit is de situatie voor de bedrijven van Maastricht Maintenance Boulevard. Hoogwaardige bedrijven in vliegtuigonderhoud en zakelijke luchtvaart, die in de afgelopen jaren steeds zijn blijven investeren op basis van verschillende toezeggingen van de Provincie Limburg. De bedrijven van Maastricht Maintenance Boulevard hebben zich gecommitteerd aan een duurzame toekomst voor MAA. Hetzelfde geldt voor de Provincie. Hier volgt een letterlijk citaat uit een brief van GS d.d. 11 maart 2016: *Vanuit een politiek-bestuurlijk perspectief zijn de besluiten van PS uitsluitend te interpreteren als een langjarig commitment om de luchthaven in stand te houden, ook na beëindiging van de concessieperiode of na afloop van de initiële periode voor de NEDAB-bijdragen. Er is geen einddatum voor de betrokkenheid van de Provincie Limburg bij Maastricht Aachen Airport*".

Nog maar twee jaar geleden heeft ook PS zich ondubbelzinnig uitgesproken: MAA zou open blijven.

PS, gezien het initiatiefvoorstel van H.L.M. Nijskens (VVD) van 13-12-2019 besluiten dat: 1. Sluiting van MAA niet aan de orde is, en 2. PS noch rechtstreeks nog onmiddellijk een MKBA naar MAA zal uitvoeren.

Deze keiharde toezeggingen van zowel GS als PS hebben de onderhoudsbedrijven per aangetekende brieven in oktober en november 2021 nogmaals onder de aandacht van GS gebracht. GS is dringend verzocht het sluitingsscenario uit de besluitvorming te halen. Tot op heden hebben wij geen antwoord ontvangen.

De vraag blijft dus of u, gezien de eerder gedane toezeggingen, überhaupt kunt beslissen over sluiting van de luchthaven. Dat staat haaks op de toezeggingen van GS en PS en zal door de bedrijven dan ook juridisch worden aangevochten, indien sluiting de uitkomst wordt van dit proces. Maar het zegt ook iets over het Limburgse vestigingsklimaat waar de provincie verantwoordelijkheid voor draagt. De eindversie van de MKBA is daar duidelijk over. Een aantal posten kon niet in euro's worden uitgedrukt: de PM posten. Maar dat betekent niet dat ze in werkelijkheid niet bestaan en niet aanzienlijk zullen zijn. Effecten op onder andere de regionale werkgelegenheid, scholing, en (in geval van sluiting) agglomeratie effecten van het MRO-cluster en aantrekkelijkheid voor beurzen en congressen. De onderzoekers laten dan het effect van een onbetrouwbare overheid op het vestigingsklimaat in Limburg gemakshalve buiten beschouwing. Maar wij ondernemers weten het wel. Bedrijven die voor vestiging afhankelijk zijn van toezeggingen van Nederlandse en Limburgse overheden zullen zich in dat geval de komende 10 jaar wel twee keer bedenken om voor Limburg te kiezen.

Wij staan hier dan ook met een bezwaard, teleurgesteld en boos gemoed. Op basis van de ondubbelzinnige toezeggingen van het provinciaal bestuur in de afgelopen jaren hebben Maas en Samco allebei geïnvesteerd in een nieuwe hangaar en hebben Samco en GAM concrete plannen voor verdere uitbreiding en modernisering van de faciliteiten. Als gevolg hiervan is de directe werkgelegenheid van onze bedrijven verdubbeld naar 500 werknemers en er is een unieke vorm van beroepsonderwijs ontstaan in het Aviation Competence Centre. Als gevolg van het toevoegen van een sluitingsscenario aan de MKBA is een besluit om nogmaals € 4 mln. te investeren in extra capaciteit door Samco stop gezet.

Wij hebben de afgelopen weken contact gehad met een aantal van uw fracties en wij zijn ons er zeer van bewust dat ook u voor een complexe en moeilijke beslissing staat. Te meer omdat wij bedolven zijn door een stapel rapporten waarin de menselijke maat vaak ver te zoeken is. En waar de voortdurende bijstellingen van cijfers, al dan niet op een bierviltje tot stand gekomen, het vertrouwen in de aanpak niet vergroot heeft. Wij hebben via een zogenaamde one pager ons standpunt te onderbouwen. Deze heeft u allen ontvangen.

Ons betoog valt in twee delen uiteen. Het eerste negatief van aard, gericht op de gestelde verwachte effecten bij sluiting en waarom deze verwachtingen niet uit zullen komen. En het tweede deel, positief van aard, een ontwikkeling van MAA tot moderne duurzame luchthaven.

Deel een. Mocht u onverhoopt tot sluiting overgaan dan zullen de onderhoudsbedrijven hun werkzaamheden verplaatsen naar een andere luchthaven. Dat brengt enorme kosten met zich mee. Gebouwen tot 0 afschrijven, nieuwe gronden verwerven, nieuwe hangaars bouwen, omzetverlies, personeel werven en opleiden. Want het is niet erg waarschijnlijk dat het hooggekwalificeerde Limburgse personeel bereid is om mee te verhuizen naar Twente, Groningen of een buitenlandse luchthaven. Deze werknemers staan dan zomaar op straat. Dat heeft niet alleen buitengewoon veel impact op hun levens, maar kent bovendien een prijskaartje: alleen al van Maas, Samco en GAM bedragen deze kosten € 150 miljoen. Bij sluiting dient dit bedrag direct beschikbaar te zijn omdat de bedrijven dit geld bij mogelijke sluiting direct nodig hebben om aan hun verplichtingen te blijven voldoen. Een voorziening in uw provinciale begroting ter grootte van dit bedrag is dus noodzakelijk.

Voeg daarbij de saneringskosten van het gehele luchthaven terrein van 180 hectare. Wij schatten deze op zeker nog eens 150 miljoen. Of worden deze kosten door geschoven naar de gemeente Beek, die bevoegd gezag is, of naar toekomstige exploitanten? Sluiten kost de BV Limburg dus minimaal 300 miljoen cash en een structureel slechter vestingsklimaat. En wat Limburg daarvoor terugkrijgt is uiterst onzeker. Een stil luchtruim? Dat valt nog te bezien, want de kans is niet denkbeeldig dat de nachtvluchten op Luik dwars over ons Heuvelland zullen aanvliegen. Of wij dat tegen kunnen houden. Ruimte in de lucht geeft aan andere de mogelijkheid om hier in de toekomst gebruik van te maken. Formeel zal dat een hele klus worden, bij de Awacs is het Limburg in elk geval nooit gelukt.

Dus iedereen die denkt dat sluiten een oplossing is voor de geluidsoverlast in het Heuvelland of voor de financiële tegenvallers en het gedoe in de provincie, zal bedrogen uitkomen. Sluiting gaat nog zeker 10 jaar heel veel tijd, geld en aandacht van de provincie vragen en resulteert in grote verliezen van werkgelegenheid, kennis en scholingsmogelijkheden. Dit terwijl het terugdringen van geluid en emissies kan worden bereikt door elektrisch vliegen, sustainable aviation fuels (SAF) en het gebruik van groene waterstof als brandstof. Dit zijn innovatieve ontwikkelingen die door de bedrijven binnen MMB worden meegenomen in hun toekomstige strategieën. Dat is gelijk een brug naar het positieve deel van onze inbreng. De luchtvaart staat aan de vooravond van een ingrijpende transitie richting duurzaamheid. Als er één sector is die in de afgelopen 100 jaar bewezen heeft zich technologisch te

ontwikkelen en aan te passen aan de maatschappelijke ontwikkelingen en randvoorwaarden, dan is dat luchtvaart. Luchtvaart speelt nu eenmaal een belangrijke rol in mobiliteit, niet alleen in de afgelopen 20 jaar maar ook in de komende 20 jaar. En juist op dat moment denkt Limburg aan sluiten. Dat klinkt volstrekt onlogisch.

Staten van Limburg: Kies voor transitie, formuleer stippen op de horizon, vraag het onderhoudscluster om met kennis en internationale netwerken (vliegtuigbouwers, luchtvaartmaatschappijen) bij te dragen. Spreek uit dat MAA een rol moet gaan spelen bij de ontwikkeling van duurzaam vliegen. Zorg ervoor dat Aachen niet voor niets in de naam van de luchthaven is opgenomen, en ga samenwerken met RWTH Aachen. Daar zit extra kennis. Zet zwaarder en nogmaals in op initiatieven voor reguliere luchtverbindingen met kleine toestellen. Blaas Maastricht City Liner juist vanuit de provincie nieuw leven in. Hiervoor lagen en liggen plannen klaar, maar daar is wel medewerking door de provincie vereist. Het bedrijfsleven wil wel. Kortom kies voor passagiers- en vrachtluchten die iets opleveren voor de regio.

Kortom, sluiten leidt tot een in alle opzichten kostbaar, langdurend en onbeheersbaar proces. En is, net als 7 jaar geleden, het slechtste scenario voor Limburg. Kies voor transitie. Maastricht Maintenance Boulevard staat klaar, net als in de afgelopen 10 jaar, om mee te denken en realistische doelstellingen waar te maken. Maar dat kan zij niet alleen: de Provincie en Maastricht Maintenance Boulevard moeten hier één front vormen. Samen creëren wij een duurzame, groene en innovatieve luchthaven waar Limburg trots op kan zijn.

Dank voor uw aandacht.