

Verslag vergadering raadsronde raadszaal d.d. 26 mei 2015

Verslag: mevrouw Sinsel

Maastricht Aachen Airport (MAA) regionale bijdrage, aandeel Maastricht

Aanwezig:

Fractiewoordvoerders: de dames Godwin, Nuyts en Thieme en de heren Barendse, Geelen, Gunther, Hoen, Krabbendam, Nelissen, Severijns, Peeters en Steijns

Voorzitter: de heer Mertens

College: wethouder Aarts

Griffie: de heer Cobben (secretaris)

De voorzitter opent de vergadering om 19.00 uur en heet alle aanwezigen van harte welkom. De voorzitter deelt mee dat over MAA al in twee stadsronden is gesproken. De voorzitter wil allereerst een korte ronde maken waarin de fracties kunnen aangeven of het onderwerp bespreekbaar is in de raad.

De **SP** (Gunther) vindt het onderwerp rijp voor bespreking in de raad en zal voor stemmen. De fractie heeft echter nog vragen.

Het **CDA** (Geelen) heeft nog vragen.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Hoen) vindt het niet juist als de voorzitter eerst vraagt of de fracties voor of tegen zijn.

GroenLinks (Krabbendam) stelt voor dat de voorzitter ervan uitgaat dat het onderwerp bespreekbaar is. Zoniet moet men dat nu aangeven. Verder is in het fractievoorzittersoverleg ook afgesproken dat in deze raadsronde ook echt het debat gevoerd zou worden.

De voorzitter antwoordt dat hij raadsrondes heeft meegemaakt waarop pas aan het einde duidelijk werd dat het onderwerp niet bespreekbaar was in de raad. Daarom heeft men in het presidium afgesproken dat deze vraag aan het begin van een bijeenkomst moet worden gesteld. De voorzitter vraagt of het onderwerp voor een fractie niet bespreekbaar is.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) vindt alles bespreekbaar.

Eerste termijn

De **SP** (Gunther) staat helemaal achter de gevraagde investering. De SP wijst op de grote gevolgen voor mensen als ondernemingen moeten sluiten. De fractie wil dit graag voorkomen. De fractie merkt op dat er een lijnverbinding vanuit China naar bijvoorbeeld Bierset bestaat en vindt dat MAA ook dergelijke acquisities moet doen. Kunnen dergelijke initiatieven ook voor het vliegveld Beek worden opgezet?

Het **CDA** (Geelen) stelt vast dat regionale luchthavens gigantische bedrijventerreinen zijn met een vliegfunctie. Deze verbindingen zijn immers aantrekkelijk voor allerlei bedrijven in de regio en van zeer groot belang.

In reactie op de SP geeft het CDA aan dat het vliegveld Luik haar potentieel aan reizigers wil verdubbelen naar 85 miljoen reizigers in 2025. Het CDA vindt dat MAA verder uitgebouwd moet worden. Wel moet men een duidelijke visie hebben zodat een gigantisch netwerk ontstaat en de aantrekkelijkheid voor bedrijven wordt vormgegeven. Deze hele gebiedsontwikkeling kan een enorme boost krijgen. Men moet daarin wel willen geloven. Daarnaast wijst de fractie op het relatief geringe bedrag dat Maastricht moet investeren: 2 miljoen euro in 10 jaar. Dat is maar 200.000 euro per jaar. Het CDA is dan ook heel erg blij met de bijdrage van de provincie Limburg en de structuurversterkende maatregelen. Verder verwijst het CDA naar de betogen van de sprekers die hebben gewezen op het eminente belang van de luchthaven voor de regio. Maastricht kan dan ook niet achterblijven. Het CDA steunt daarom het voorstel. Hopelijk kan men dan ook weer heel snel naar Schiphol vliegen. Vervolgens vraagt de fractie of de wethouder al iets meer kan vertellen over de toekomstige exploitant van de luchthaven. Hoe is het gesteld met de lobby tegen het voornemen van het kabinet om de prijs

voor de dienstverlening van de luchtverkeersleiders door te berekenen? Welke gevolgen kan dit hebben voor MAA op de korte en op de lange termijn?

D66 (Barendse) ziet de meerwaarde van de luchthaven voor de werkgelegenheid. Die meerwaarde ligt voor D66 met name in de maintenance boulevard. De fractie vindt dan ook belangrijk dat het extra geld hiervoor wordt ingezet en niet voor het subsidiëren van low cost carriers en vakantievluchten. D66 ziet uiteraard wel een meerwaarde in passagiersvluchten en met name in de verbinding met een grote internationale hub (Schiphol of Frankfurt). D66 kan instemmen met het voorstel als de wethouder kan aangeven hoe de middelen worden gelabeld.

De **PvdA** (Godwin) vindt het behoud van de regionale luchthaven van groot belang, ook voor de directe en indirecte werkgelegenheid en de economie. De fractie vindt de bijdrage van de eerste miljoen euro – die ook de andere gemeenten bijdragen – prima. Ten aanzien van de tweede miljoen euro is de fractie erg blij met de voorwaarden die door de gemeente zijn gesteld. De fractie benadrukt het belang van de internationale verbinding met hetzij Schiphol, hetzij Frankfurt voor met name het zakelijke toerisme. De fractie hoopt dat daarop volop wordt ingezet.

Stadsbelangen Maastricht (Steijns) vindt de functie van de luchthaven helder, hoewel de (mondiale) ontwikkelingen in de luchtvaart een punt van zorg zijn. De fractie vraagt zich ook af in hoeverre de exploitant niet in de schaduw van de andere regionale luchthavens komt te staan. Dit kan echter ook een voordeel zijn. Verder juicht de fractie het beschikbaar stellen van de middelen in tien tranches toe. Dit is immers goed voor de betrokkenheid op de langere termijn. Stadsbelangen Maastricht steunt dan ook het voorstel.

De **VVD** (Severijns) sluit bij de bijdragen van de vorige fracties aan. De fractie vindt dat deze luchthaven bij de infrastructuur van de regio hoort. In de stadsronde hebben de ondernemers ook duidelijk aangegeven dat de luchthaven noodzakelijk is voor de economie van Zuid-Limburg. Verder vindt de VVD de additionele 1 miljoen euro voor de garantiestelling van de reguliere lijnvluchten een goed idee. De fractie wil niet alleen vrachtluchten, maar ook passagiers-, vakantie- en zakenvluchten. De totale directe en indirecte werkgelegenheid wordt ook berekend op 1.325 – 1.475 fte. De fractie vindt dit grote aantallen en is voorstander van een verdere uitbouw van de luchthaven.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Nelissen) is voorstander van het voorstel en het verlenen van de subsidie omdat MAA een wezenlijke bijdrage levert aan de economie van Zuid-Limburg en in het bijzonder aan de economie van Maastricht. De fractie wijst op de werkgelegenheid en de indirecte invloed op het MECC, de TEFAP en eventuele medische congressen. MAA maakt deel uit van een complete infrastructuur van de regio, net zoals het bus- en treinvervoer. Daarbij gaat het ook over passagiersvervoer en niet alleen over vrachtovervoer. De fractie merkt op dat het openbaar vervoer ook circa 40 miljoen euro per jaar kost. De fractie steunt het voorstel. De inzet moet een toekomstbestendige luchthaven zijn.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) kan zich Maastricht zonder een luchthaven niet meer voorstellen. De fractie zal dan ook zeker het voorstel steunen. Verder vindt de fractie de werkgelegenheid van belang, net zoals de congressen en de bereikbaarheid van de stad/regio. Maar de fractie vindt ook de recreatieve vluchten naar het buitenland naast de zakelijke vluchten belangrijk. Vervolgens vraagt de fractie meer uitleg over de opmerking in het stuk: 'indien geen marktpartij wordt gevonden'. Hoe wordt nu voorkomen dat dit niet opnieuw een mislukking wordt?

GroenLinks (Krabbendam) heeft een andere opvatting dan de VVD. De fractie stelt vast dat het E,til-rapport de grondslag vormt voor de besluitvorming. Dit rapport bestaat uit twee onderdelen: een theoretisch gedeelte en een enquête. Slechts 20,9% van de bevroegde (274) bedrijven in Limburg hebben de enquête ingevuld. Men kan zich dan afvragen hoe belangrijk de bedrijven de luchthaven vinden.

De **VVD** (Severijns) merkt per interruptie op dat deze bedrijven (20,9%) misschien belang hadden bij de luchthaven en de andere bedrijven niet.

GroenLinks (Krabbendam) antwoordt bevestigend. 130 van de 274 bedrijven kwamen uit Zuid-Limburg. De fractie stelt vast dat de reacties heel erg uiteenlopend en interessant zijn. De vraag is hoe belangrijk deze luchthaven voor de regionale economie is. Het blijkt dat slechts 1% van de respondenten aangeeft de luchthaven te gebruiken voor de import van producten. Daarnaast gebruikt 1% de luchthaven voor

de export van producten. Verder geeft het gros van de bedrijven aan dat het ingehuurd vervoersbedrijf bepaalt welke luchthaven wordt gebruikt. Er zijn dus nog nauwelijks bedrijven die bewust van deze luchthaven gebruikmaken. Ook geven de bedrijven aan dat men eerder naar Schiphol of Düsseldorf gaat om producten te vervoeren dan naar MAA. GroenLinks vindt dit een belangrijk gegeven. Vervolgens geeft slechts 10% van de respondenten aan dat men omzet uit deze luchthaven haalt en meer dan de helft zelfs minder dan 10.000 euro. Als deze cijfers kloppen, komt slechts 0,15% van het regionale inkomen uit de luchthaven. 76% van alle bedrijven geven verder aan dat als de luchthaven sluit men daarvan negatieve gevolgen (regionale economie, vestigingsklimaat) ondervindt. Bijna 80% geeft echter vervolgens aan dat men zelf daarvan geen negatieve gevolgen zal ondervinden. GroenLinks vraagt zich dan ook af waarop het belang van de luchthaven is gebaseerd. Verder stelt de fractie vast dat de luchthaven van Luik 11 keer zo groot is in vracht dan MAA. Gezien de nachtvluchten en de capaciteit van Luik is dat ook logisch. Deze achterstand zal MAA niet meer inhalen. Verder is de luchthaven van Keulen/Bonn 14,5 keer zo groot in vracht als MAA. De luchthaven in Beek is dan ook een hele kleine speler op de markt. In een straal van 100 km liggen 8 luchthavens rondom Maastricht, inclusief MAA die allemaal met elkaar concurreren. In het totaal bedraagt de investering 70 miljoen euro en wordt het spel aangegaan met een achterstand die niet valt te overbruggen. GroenLinks vraagt zich af of dit geld niet op een andere manier geïnvesteerd kan worden en die meer werkgelegenheid oplevert. De directe werkgelegenheid op de luchthaven bedraagt 275 fte. GroenLinks vindt dit ook aanzienlijk en erkent dat op de luchthaven ook heel hard wordt gewerkt. Daarnaast zitten op de maintenance boulevard 300 fte, naast 200 fte bij forwarding en trucking. GroenLinks merkt verder op dat een derde getruckte vracht is, die op een andere manier naar de luchthaven komt. Deze omslag van vracht hoeft dus helemaal niet op de luchthaven te gebeuren. Als de luchthaven zou sluiten levert dit een 0,16% daling op voorhand van de totale werkgelegenheid in Zuid-Limburg.

Partij Veilig Maastricht (Thieme) merkt per interruptie op dat als GroenLinks al deze cijfers en statistieken destijds op Maastricht Culturele Hoofdstad had losgelaten, GroenLinks wellicht toen ook had tegengestemd.

GroenLinks (Krabbendam) antwoordt dat dit nu niet aan de orde is, maar vindt het toch leuk dat Partij Veilig Maastricht dit aanhaalt. Bij Maastricht Culturele Hoofdstad heeft men de Euregionale samenwerking bepleit, terwijl men bij de luchthavens juist een eigen luchthaven wil hebben.

De **SP** (Gunther) merkt per interruptie op dat het niet zozeer om de vrachtvluchten gaat maar om de passagiersvluchten die geschrapt gaan worden. Dit gaat over andere werkgelegenheid dan de technische banen. Deze investering zorgt ervoor dat deze werkgelegenheid behouden blijft.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) merkt per interruptie op dat 775 banen niet niks zijn. Daarnaast is echter ook sprake van indirecte werkgelegenheid, die niet in kaart gebracht kan worden. Bij Maastricht Culturele Hoofdstad wist men ook niet hoeveel werkgelegenheid dit zou opleveren. GroenLinks was toen bereid hiervoor miljoenen neer te tellen. Maar nu niet voor de luchthaven. De fractie vraagt uitleg.

Het **CDA** (Geelen) merkt per interruptie op dat het een kwestie is of men ergens in gelooft of niet en of men iets voor de regio wil doen. De fractie gelooft in dit toekomstperspectief en wijst op de directe en indirecte werkgelegenheid (1.475 fte). Het CDA gelooft ook in een toekomstige exploitant die het maximale uit de luchthaven kan halen. Het CDA stelt vast dat GroenLinks hier gewoon niet in gelooft.

GroenLinks (Krabbendam) antwoordt dat de cijfers uit het rapport van E,til komen. Rondom de luchthaven werken daadwerkelijk 275 fte. Verder vindt de fractie de bedrijven op de maintenance boulevard mooie ondernemingen. De mensen die daar werken komen echter vanuit de hele wereld. Dat zijn dus geen banen voor mensen die hier wonen. Daarnaast zal niemand ontkennen dat er belangrijke aspecten voor de economie zijn. Uit het E,til -rapport kan men afleiden dat de invloed van de luchthaven op de economie echter gering is. Over 10 jaar zal exact dezelfde discussie gevoerd worden omdat de luchthaven gewoonweg niet rendabel te maken is. Ook is al meermaals gebleken dat een luchtverbinding naar Schiphol niet rendabel is. Daarnaast is dit ook geen rol voor de overheid, maar voor een commerciële onderneming. Vervolgens wijst GroenLinks op het gelijkheidsbeginsel en verwijst in dit kader naar de Mosa.

Ook vraagt de fractie of men werkelijk gelooft dat als er geen luchthaven meer is er geen MECC of TEFAF meer zal zijn. Van Luik/Bierset is het immers maar 26 minuten rijden en van MAA is het 20 minuten rijden. GroenLinks weet zeker dat dit niets zal uitmaken voor de bezoekers van dergelijke evenementen.

Vervolgens wijst de fractie op het verschil in aantallen passagiers die naar Beek komen en de aantallen die vanuit Beek vertrekken. Mensen vanuit Maastricht maken een keuze voor een regionale luchthaven op grond van bestemming of prijs. Verder vlogen in 2013 3500 mensen naar MAA. Sindsdien is Ryanair echter verdwenen en is het aantal passagiers dus flink gedaald. Het probleem van MAA is dat het om

low cost carriers gaat die voor een dubbeltje op de eerste rang willen zitten en dan weer vertrekken. Deze markt is erg kwetsbaar. Hetzelfde geldt voor de vracht. Als een bedrijf verdwijnt, is dit een acuut probleem voor de overheid. Deze strijd valt niet winnen. GroenLinks vindt dan ook dat men het geld veel beter kan besteden aan een daadwerkelijk doel waarmee men echt banen creëert.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Hoen) is verbaasd over het betoog van GroenLinks. GroenLinks is immers lid van het college. De fractie neemt aan dat het college de werkgelegenheid, het economische beleid en het sociale beleid hoog in het vaandel heeft staan. De fractie vindt dit punt een van de speerpunten van het collegebeleid. De Maastrichtse Volkspartij vraagt zich daarom af wat GroenLinks in het college doet met haar standpunt. Toen 25 miljoen euro voor het MECC nodig was, heeft de fractie ook niemand gehoord. Normaal gesproken spreekt GroenLinks met zorg over iedere arbeidsplaats. Nu veegt GroenLinks echter 275 arbeidsplaatsen zomaar weg. De fractie is zelfs bereid om 25 miljoen euro voor het behoud van de luchthaven uit te geven vanwege het grote belang voor de regio. Limburg is mee gaan tellen, mede door de bereikbaarheid en de internationale uitstraling van de luchthaven die erbij hoort. Deze directe werkgelegenheid loopt gevaar als men het standpunt van GroenLinks volgt. Daarnaast krijgen de indirecte werkgelegenheid en de economie dan ook een gigantische klap.

GroenLinks (Krabbendam) vraagt per interruptie aan de Maastrichtse Volkspartij waarom de bedrijven dan niet vooraan staan om in deze luchthaven mee te investeren. Het blijkt immers niet uit de cijfers en de acties van de ondernemers dat zij het belangrijk vinden.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Hoen) antwoordt dat ondernemers heel veel belasting betalen en heel veel kosten moeten maken. Ondernemers rekenen erop dat de overheid de infrastructuur levert waardoor men kan ondernemen.

Partij Veilig Maastricht (Thieme) gaat ervan uit dat GroenLinks tegen zal stemmen. Ook PVM is echter voorstander van de bijdrage van de gemeente Maastricht aan MAA vanwege de bereikbaarheid, het aanzien, de werkgelegenheid et cetera. Partij Veilig Maastricht stemt voor het stuk en laat zich mogelijk verrassen door GroenLinks.

Wethouder Aarts merkt op dat het inderdaad met een zeker geloof in een bepaalde infrastructuur in de regio begint. Wethouder Aarts en het college geloven absoluut dat een basisinfrastructuur waaronder een vliegveld voor een regio van wezenlijk belang is. Het feit dat er acht vliegvelden in de omgeving zijn toont dit ook aan. Het vliegveld is ook wel degelijk van belang voor de werkgelegenheid, voor het imago als kennisstad en de bereikbaarheid van de stad. Daarnaast is het ook van belang of het vliegveld binnen de landsgrenzen liggen. Verder stelt de wethouder vast dat iedereen het E,til-rapport onderschrijft. De wethouder deelt de opvatting van de Maastrichtse Volkspartij dat ondernemers ook al de belasting betalen. De wethouder kan zich ook niet voorstellen dat ondernemers 65 miljoen euro opbrengen. Dat zou ook enorm nadelig zijn voor de concurrentie van de bedrijven en de luchthaven. De wethouder denkt dat men in de Europese mededinging een gelijk speelveld voor bedrijven moet hebben.

In antwoord op de vraag van de Liberale Partij Maastricht geeft de wethouder aan dat men bij de vorige privatisering van de luchthaven daarvoor te weinig oog had. Vanwege het concurrentienadeel moet men toch een gelijk speelveld hebben en dat was niet aanwezig. Dit wordt nu ten dele hersteld.

Verder geeft de wethouder aan dat het om het totale aantal fte en de totale werkgelegenheid gaat. Bij een volledige sluiting zullen 675-700 fte verloren gaan. De wethouder geeft aan dat in deze relatie aan de gemeente Maastricht een relatief klein bedrag wordt gevraagd. Daarnaast vinden de ondernemers de aanwezigheid van ontwikkeling van het vliegveld van eminent belang.

Wethouder Aarts is dan ook heel blij met de brede steun vanuit de fracties, maar heeft ook respect voor andersluidende meningen. De wethouder vindt ook dat GroenLinks een geweldig goede inbreng heeft in het college.

In antwoord op de vraag van de SP over de acquisitie geeft de wethouder aan dat het bedrijf bij de aanbesteding moet aangeven hoe men zaken wil regelen.

In antwoord op de vraag van het CDA geeft de wethouder aan dat nog steeds niets bekend mag worden gemaakt over de aanbesteding. Over het doorberekenen van de kosten van de dienstverlening is ook al eerder in de stadsronde gesproken. Dit gebeurt vanaf 2020. De provincie voert al een enorme lobby om dit tegen te houden.

Het **CDA** (Geelen) merkt per interruptie op het dat nog in de Kamer zou terugkomen. Wanneer gaat dat gebeuren?

Ambtelijk wordt aangegeven dat dit op 4 juni 2015 in de Kamer aan de orde wordt gesteld.

Wethouder Aarts merkt vervolgens op dat de middelen niet specifiek zijn gekoppeld aan maintenance. Het eventueel sluiten van de luchthaven heeft echter directe gevolgen voor de maintenance. Verder gaat de wethouder ervan uit dat marktpartijen gevonden zijn. Men moet wel even de aanbesteding afwachten.

In antwoord op GroenLinks geeft de wethouder aan dat in de aanbesteding van de luchthaven uitgegaan is van de grootte van de luchthaven in 2014. De wethouder vindt de plannen ook niet onrealistisch. Daarnaast vindt de wethouder Mosa/het gelijkheidsbeginsel een slecht voorbeeld. Staatssteun zou immers gewoon niet mogen. Dit is echter geen staatssteun, maar een reparatie van een ongelijk beginsel bij luchthavens. Verder stelt de wethouder vast dat het verdwijnen van de luchthaven zeer slecht voor het MECC en de TEFAF zou zijn. De wethouder hoort deze geluiden al jarenlang. Uiteraard is het vliegverkeer kwetsbaar, maar de wethouder wil ook graag zijn verantwoordelijkheid nemen.

Tweede termijn

De voorzitter vraagt of de fracties nu voldoende weten voor de besluitvorming in de raad.

Partij Veilig Maastricht (Thieme) gaat akkoord.

De **Maastrichtse Volkspartij** (Hoen) zal in de raad nog zijn opvatting uitspreken.

GroenLinks (Krabbendam) wil nu nog graag een reactie geven.

De voorzitter antwoordt dat hiervoor geen tijd meer is.

Het **CDA** (Geelen) kan zich goed voorstellen dat een meerderheid voor het voorstel is.

De **Seniorenpartij Maastricht** (Nelissen) stelt vast dat de kaarten zijn geschud. De fractie stemt met het voorstel in.

GroenLinks (Krabbendam) stelt vast dat niemand het belang van de werkgelegenheid ontkent. GroenLinks ook niet. De fractie vindt ook dat het college uitstekend werk aflevert. In dit geval is echter sprake van dualisme. Afgezien van alle ecologische opvattingen vindt GroenLinks dat men beter aan iets anders geld kan besteden voor economie en werkgelegenheid.

De **Liberale Partij Maastricht** (Nuyts) gaat akkoord. De fractie stelt vast dat GroenLinks niet het belangrijkste argument, namelijk de luchtkwaliteit of de geluidsoverlast naar voren heeft gebracht. De fractie wil graag een debat voeren.

De voorzitter kan dit nu niet meer toestaan. Men kan wel een ordevoorstel doen.

De **VVD** (Severijs) stemt ook in met het voorstel. De fractie merkt op dat is afgesproken dat in deze raadsronde het debat zou worden gevoerd.

De voorzitter antwoordt dat het debat binnen de beschikbare tijd gevoerd moet worden.

Stadsbelangen Maastricht (Steijns) gaat ook akkoord met het voorstel.

De **PvdA** (Godwin) gaat ook akkoord. Verder weet de fractie zeker dat als morgen in de krant staat dat een bedrijf met 275 arbeidsplaatsen sluit onmiddellijk een actuele motie wordt ingediend met het verzoek aan het college om alles in het werk stellen om deze werkgelegenheid zeker te stellen. De fractie weet zeker dat GroenLinks dan deze motie zou mee ondertekenen. De fractie vindt ook dat het echt om gaat vertrouwen gaat dat de samenwerking het verhoopte effect zal opleveren. De PvdA wijst in dit kader naar het verleden van NedCar.

D66 (Barendse) vindt het voorstel ook rijp voor de behandeling in de raad. D66 zal instemmen en wil in de raadsvergadering nog een korte stemverklaring afleggen.

Het **CDA** (Geelen) gelooft in mensen. Deze regio heeft krachtige mensen met een visie nodig. Het CDA wil ervoor gaan en stemt in met het stuk.

De **SP** (Gunther) stemt voor werkgelegenheid en dus ook voor het stuk.

De voorzitter stelt voor dat dit agendapunt straks aan de vergaande van de raadsvergadering wordt toegevoegd.

De voorzitter sluit onder dankzegging van de aanwezigen de vergadering om 20.05 uur.

Maastricht, 26 mei 2015

Cobben
Secretaris

Mertens
Voorzitter