

MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

Mislukte privatisering

Directeur Jan Tindemans van Maastricht Aachen Airport (MAA) hield zich tot nu toe afzijdig van het debat over de toekomst van de luchthaven. Maar nu de politiek gesproken heeft en MAA gered lijkt, doorbreekt hij het stilzwijgen.

door **Peter Kamps**

Het moment is Jan Tindemans bijgebleven. Als vliegveld-directeur ziet hij niet vaak op één dag miljoenen verdampen. Samen met Omniport-baas Geoffrey Ainsworth is hij daar in de zomer van 2013 wél getuige van. Beiden tekenen dan op het provinciehuis een document waarmee de aandelen van MAA voor één euro overgedragen worden aan de provincie Limburg. Ainsworth baalt, noemt het de slechtste dag in zijn leven. Zijn bedrijf Omniport heeft ooit twaalf miljoen euro voor MAA betaald en krijgt daar nu nog maar één symbolische euro voor terug. Toch draagt hij dat megaverlies met typisch Britse humor. Soms win

je, soms verlies je, haalt hij de schouders op. Nee, Tindemans bewaart geen slechte herinneringen aan Omniport, ook al is het huwelijk met MAA geen succes gebleken. Hij neemt de Britten ook niks kwalijk. Toen de firma MAA in 2004 kocht, was privatisering dé trend in de luchtvaart. Omniport was slechts één van de vele partijen die zogezegd een gokje waagden met de overname van vliegvelden in Europa. Met als gevolg dat de prijzen omhoog schoten en de gok verkeerd uitpakte. Dezelfde vliegvelden die toen geprivatiseerd werden, keren nu weer terug in overheids-handen. „MAA is dus geen uitzondering, eerder de bevestiging van de regel”, analyseert Tindemans. Hij is daar ook niet verrast over. Een vliegveld kan operationeel nog wel zwarte cijfers schrij-

ven, maar die zijn ontoereikend om afschrijvingen en investeringen mee te betalen. Hij noemt als voorbeeld de vernieuwing van de landingsbaan eens in de pakweg twintig jaar. Dat kost al gauw 15 miljoen euro. Dat ook Omniport dit niet redt, wordt Tindemans al in 2007 duidelijk. Toch lukt het nog tot en met 2011 om de problemen binnenskamers te houden. Dat komt omdat de Russische firma Airbridge Cargo in 2008 en 2009 vijfmaal per week vrachtluchten uitvoert op MAA. Streng boekhouden van Britse zijde doet de rest. Uitgaves die niet strikt nodig zijn, worden niet gedaan, reserveringen voor de toekomst niet opzij gezet. In 2012 escaleert evenwel de situatie. De economische crisis die geluwd leek, steekt voor de twee-

de keer de kop op. Airbridge Cargo stopt plotsklaps met vliegen op ‘Beek’, andere vrachtvervoerders verminderen hun vluchten. Met kunst- en vliegwerk - het verkopen van tafelzilver - slaagt MAA erin de rode cijfers te beperken. Maar de elastiek is eruit. Het kan zo niet verder. In stilte knoopt Tindemans gesprekken aan met de provincie. Daar circuleert al drie jaar een rapport waarin staat dat de privatisering van de luchthaven weer gedeeltelijk terug moet worden gedraaid. Als voorschot daarop besluit de provincie de kosten voor brandweer en beveiliging met onmiddellijke ingang een jaar voor haar rekening te nemen. In dat jaar moet gezocht worden naar een definitieve oplossing. Die ligt intussen op tafel. De provincie is bereid die eerder genoemde kosten tien jaar lang te betalen en ook 15 miljoen uit te trekken voor noodzakelijke investeringen. Binnen twee jaar moet ook een nieuwe exploitant gevonden worden. Lukt dat niet, dan komt een terugvalscenario in beeld, waarbij het passagiersvervoer wordt stopgezet en ‘Beek’ zich concentreert op vrachtvervoer

en vliegtuigonderhoud. Tindemans prijst de aanpak van de provincie. Er ligt nu in ieder geval een oplossing voor tien jaar, zegt hij. De terugvaloptie bevalt hem niet zo goed. De kosten van de luchtverkeersleiding zijn onbetaalbaar zonder passagiersvluchten, vreest hij. Ook hoopt hij dat het lukt om binnen twee jaar een nieuwe exploitant te vinden, al weet hij dat dat in de praktijk vaak langer duurt. Toch geeft hij het voorstel het voordeel van de twijfel. „Misschien ben ik wel te pessimistisch en krijgt de provincie gelijk”, zegt hij. Tot slot: sluiting van MAA. Dit is wel serieus overwogen door de

provincie, maar verworpen. „Gelukkig maar, want dat zou heel jammer zijn geweest”, zegt Tindemans. Een vliegveld is goed voor het imago en de uitstraling van een streek. Eenmaal dicht komt het ook nooit meer terug, waarschuwt hij. Verplaatsing van de activiteiten naar Luik, ja dat had gekund. Maar Tindemans veegt die optie verontwaardigd van tafel. „We hebben toch ook BMW niet naar Ford in Genk gestuurd toen de Duitsers bij NedCar op de poort klopten?” klinkt het geïrriteerd. Nee, de provinciale politiek behoort op de bres te staan voor Limburg. Met gezond eigenbelang is niks mis, wordt de oude PvdA-politicus en voormalig gedeputeerde in hem wakker. Zelf speelt Tindemans geen hoofdrol meer in het MAA-dossier. Hij gaat in het voorjaar van 2015 met pensioen als directeur. Tot die tijd is hij beschikbaar om nog enkele ingewikkelde procedurele klussen af te wikkelen en zijn kennis over te dragen. Maar een ander moet de kar gaan trekken en dat nieuwe MAA op de kaart gaan zetten. Vreemde ogen dwingen, weet hij.

“We sturen BMW toch ook niet naar Genk als de Duitsers zich bij NedCar melden?”

Jan Tindemans

