Bundel - (ESA) Economie en Samenleving van 24 november 2023

Agenda bijlagen

Vastgestelde notulen SC ESA 24-11-2023
Attendering conceptagenda SC ESA 24-11-2023 aanvang 10.00 uur locatie Veldekezaal, e-mail voorzitters SC ESA van 10-11-2023
Nazending conceptagenda SC ESA op 24-11-2023 aanvang 10.00 uur locatie Veldekezaal, e-mail voorzitters ESA van 16-11-2023
2e nazending conceptagenda SC ESA 24-11-2023 aanvang 10.00 uur locatie Veldekezaal, e-mail voorzitters SC ESA van 23-11-2023

1 10:00 - Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder/actualiteiten IPO en vaststelling agenda
Behandelvoorstel:
De Commissie wordt gevraagd om de agenda voor de Commissievergadering van 24-11-2023 ongewijzigd vast te stellen.

2 Spreekrecht externen
Iedere externe heeft het recht om in te spreken over een geagendeerd onderwerp dat te maken heeft met provinciaal beleid. Een persoon die wil inspreken meldt dit uiterlijk 24 uur voor aanvang van de commissievergadering via het contactformulier t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.
Het inspreken vindt plaats direct voorafgaand aan de behandeling van het betreffende agendapunt.
Voor meer informatie, zie de bijgevoegde spelregels.
Er heeft zich een inspreker gemeld voor agendapunt 8.1, te weten:
- de heer Sprangers (spreekt in op persoonlijke titel;
- de heer Derks namens Alliantie pleinAIR Maastricht.

Spreekrecht externen (versie 27-9-2023)

3 Notulen
Uw eventuele opmerkingen kunt u tot uiterlijk vrijdag 17-11-2023, 12.00 uur doorgeven via e-mailadres Griffie t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.
Alle ontvangen verzoeken tot wijziging worden onderstreept doorgevoerd in een gewijzigde concept notulen waarop u, indien van toepassing, via de nazending wordt geattendeerd.
Behandelvoorstel:
In de notulen van 8-9-2023 zijn op pagina 14 wijzigingen in een naam doorgevoerd. De wijzigingen zijn onderstreept.
De commissie wordt gevraagd de (gewijzigde) concept notulen vast te stellen.

Concept notulen SC ESA 8-9-2023
Gewijzigde concept notulen SC ESA 8-9-2023

4 Overzicht aanbevelingen, moties en toezeggingen
U ontvangt de actuele lijsten aanbevelingen, moties en toezeggingen bij de nazending van de stukken op maandag 20-11-2023. Uw eventuele opmerkingen kunt u tot uiterlijk donderdag 23-11-2023, 12.00 uur doorgeven via e-mailadres Griffie t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.
Behandelvoorstel:
De commissie wordt gevraagd de adviezen van de voorzitter voor afdoening over te nemen.

Aanbevelingen SC ESA 24-11-2023 (versie 20-11-2023)
Moties SC ESA 24-11-2023 (versie 20-11-2023)
Toezeggingen SC ESA 24-11-2023 (versie 20-11-2023)

Uw eventuele opmerkingen kunt u tot uiterlijk vrijdag 17-11-2023, 12.00 uur doorgeven via e-mailadres Griffie t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.
Behandelvoorstel:
De commissie wordt gevraagd de voorraadagenda vast te stellen.
In de Agendacommissie van 08-11-2023 is afgesproken dat er een concretisering van vorm en datum van de beeldvormende sessies in het kader van de beleidskaders wordt aangeleverd. Deze treft u bijgaand aan:
1. Kader Provincie Midden in de samenleving
Themasessie Veiligheid en RIEC Limburg (nog inplannen januari 2024)
Themasessie Dialoog met jongeren (nog in te plannen)
Themasessie Funding (nog in te plannen)
Infosessie Voortgang en ontwikkeling programma bestuurscultuur (8-12-2023)
2. Kader Een perspectief voor het landelijk gebied
Infosessie bijpraten PAS-problematiek (13-10-2023)
Infosessie Aanvalsplan Waterkwaliteit en bodem (12-1-2024)
3. Kader Samen leven & bestaanszekerheid
Portefeuillehouder heeft met alle PS-woordvoerders gesprekken gevoerd
4. Kader Werken aan een toekomstbestendige economie
Technische sessie Brightlands (1-12-2023)
5. Kader Nieuwe energie en een schoon leefmilieu
Werkbezoek Mijnwater BV (13-10-2023)
Technische sessie RUD's Zuid-Limburg en Limburg-Noord (24-11-2023)
Beeldvormende sessie inzake huidige Provinciale Energie Strategie (24-11-2023)
6. Kader Leefbare steden en dorpen
Infosessie Definiëring begrip Leefbaarheid (13-10-2023)
7. Kader Cultuur en erfgoed voor iedereen
Inputsessie Limburgse taal (1-12-2023)
8. Kader Een bereikbaar en toegankelijk Limburg
Werkbezoek aan NS, Arriva en ProRail (6-10-2023)
Infosessie 7e voortgangsrapportage IPML (6-10-2023)

Voorraadagenda SC ESA na commissievergadering 24-11-2023 (versie 10-11-2023)
Gewijzigde voorraadagenda SC ESA na commissievergadering 24-11-2023 (versie

6 Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen
De lijst ingekomen stukken wordt vastgesteld tijdens de vergadering van 24-11-2023. Een verzoek tot agendering kan tot vrijdag 17-11-2023, 12:00 uur gemotiveerd worden gedaan bij e-mailadres Griffiel t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.
Indien het verzoek door de voorzitter gehonoreerd wordt, wordt het ingekomen stuk toegevoegd aan de voorlopige agenda. Behandeling zal zich beperken tot de aangevraagde onderwerpen. Een bredere behandeling tijdens de vergadering, zonder dat hierom vooraf gemotiveerd is verzocht wordt door de voorzitter niet toegestaan.
Behandelvoorstel:
De commissie wordt gevraagd de lijst ingekomen stukken vast te stellen.

Overzichtsdocument Ingekomen stukken SC ESA 25-8-2023 t/m 9-11-2023
Overzichtsdocument Uitnodigingen SC ESA 25-8-2023 t/m 9-11-2023

7 CULTUUR EN MAATSCHAPPIJ

7.1 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO
Eventuele rondvragen bij voorkeur voor aanvang van de vergadering doorgeven via e-mailadres Griffie t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.

8 REGIONALE ECONOMIE

10:05 - GEWIJZIGD Informerend stuk 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot
8.1 Project Maastricht Aachen Airport, brief Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023 (GS DOC-00514658)
De analyse van de Statenonderzoeker is toegestuurd met de nazending op 20-11-2023.
In het gewijzigd Informerend stuk is het volgende gewijzigd:
Op pagina 35 en pagina 73 zijn de 7 hyperlinks niet meer actief gebleken. Deze zijn als losse bijlagen a t/m e toegevoegd.
Behandelvoorstel:
Bespreking van de 13e Voortgangsrapportage en analyse van de Griffie in 1 termijn met een voorgestelde behandelduur van 65 minuten. De inbreng dient te worden beperkt tot eventuele wijzigingen/afwijkingen in de voortgang.

GEWIJZIGD Informerend stuk 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport, brief Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023 (GS DOC-00514658)
a. 3122m.e.r.-beoordelingsnotitie
b. 3122bijlage1-rapportwegverkeersproductie
c. 3122bijlage2-achtergronddocumentgeluidenext

d. 3122bijlage3-rapportn-depositie
e. 3122bijlage4-analyseplannenversusIhbmaastrichtAachenAirport
Informerend stuk 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport, brief Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023 (GS
Bericht voor PS, e-mail alliantie pleinAIR Maastricht van 15-11-2023 (PS DOC-00579446)
Analyse van voortgangsrapportage 13 (VGR 13) Maastricht Aachen Airport (MAA) , brief Griffie van 17-11-2023 (PS DOC-00580221)
Bericht over de gevaren van fijnstof en ultrafijnstof voor omwonenden van en medewerkers op MAA van toxicoloog professor Paul Borm, e-mail Alliantie pleinAIR Maastricht van 22-11-2023 (PS DOC-00582531)
Inspreektekst de heer Sprangers - SC ESA 24-11-2023
Inspreektekst de heer Derks namens Alliantie pleinAIR Maastricht - SC ESA 24-11-2023

8.2 11:20 - Informerend stuk inzake 3e en 4e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildata 1 januari én 1 juli 2023), brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00558344)
De analyse van de Statenonderzoeker is toegestuurd met de nazending op 20-11-2023.
Behandelvoorstel:
Bespreking van de 3e en 4e Voortgangsrapportage en analyse van de Griffie in 1 termijn met een voorgestelde behandelduur van 105 minuten. De inbreng dient te worden beperkt tot eventuele wijzigingen/afwijkingen in de voortgang.
Informerend stuk inzake 3e en 4e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildata 1 januari én 1 juli 2023), brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00558344)
Analyse van de derde en vierde voortgangsrapportage VDL Nedcar (VGR3 en VGR4), brief Griffie van 17-11-2023 (PS DOC-00580581)

8.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO
Eventuele rondvragen bij voorkeur voor aanvang van de vergadering doorgeven via e-mailadres Griffie t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.

9 KWALITEIT OPENBAAR BESTUUR

9.1 13:05 - Voorbespreking vergadering EMR EGTS van 29-11-2023
De Statenleden Goossen, Vaessen en Bloi zijn benoemd tot afgevaardigden namens Provinciale Staten bij de EMR EGTS.
De uitnodiging/agenda inclusief vergaderstukken zijn meegestuurd in de nazending.
Behandelvoorstel:
Voorbespreking in 1 termijn met een geplande behandelduur van 15 minuten
Notulen EGTS Vergadering - 26.04.2023, e-mail EMR van 12-6-2023 (PS
Uitnodiging EGTS-Vergadering van de Euregio Maas-Rijn 29-11-2023, e-mail EMR van 14-11-2023 (PS DOC-00579048)
Vergaderstukken EMR EGTS Vergadering 29-11-2023

9.2 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO
Eventuele rondvragen bij voorkeur voor aanvang van de vergadering doorgeven via e-mailadres Griffie t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.

10 FINANCIEN EN OVERHEAD

In de legesverordening zijn vergoedingen (leges) opgenomen voor kosten welke de overheid maakt ten behoeve van diensten (zoals het verstrekken van vergunningen, ontheffingen, informatie) aan individuele burgers en het bedrijfsleven. De legesverordening bestaat uit een verordening en een tarieventabel.
Jaarlijks wordt de Legesverordening geactualiseerd. De jaargang 2024 maakt de actualisatie bijzonder door de gevolgen vanwege de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 en Optimalisatie van de legestarieven en verhogen kostendekkendheid op verzoek van Provinciale Staten.
De beleidsmatige aspecten voor de uitwerking van de Legesverordening 2024 zijn gesondeerd in de Interim Statencommissie van 9 juni 2023. Daarnaast heeft er een technische toelichting voor Provinciale Staten plaatsgevonden.
Het college van Gedeputeerde Staten verzoekt aan Provinciale Staten de Legesverordening Limburg 2024 met bijhorende tarieventabel zoals opgenomen in bijlage 1 vast te stellen en na vaststelling te publiceren in het Provinciaal Blad
Behandelvoorstel:
Het Statenvoorstel wordt behandeld in 2 termijnen, met een voorgestelde totale behandelduur van 85 minuten.
GEWIJZIGD G-23-012 Statenvoorstel Legesverordening, brief GS van 12-9-2023 (GS DOC-00533687)

10.2 14:45 - Informerend stuk inzake Voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023, brief GS van 10-10-2023 (GS DOC-00553976)
De analyse van de Statenonderzoeker is toegestuurd met de nazending op 20-11-2023.
Behandelvoorstel:
Bespreking van de Voortgangsrapportage Q2 en analyse van de Griffie in 1 termijn met een voorgestelde behandelduur van 65 minuten. De inbreng dient te worden beperkt tot eventuele wijzigingen/afwijkingen in de voortgang.

Informerend stuk inzake Voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023, brief GS van 10-10-2023 (GS DOC-00553976)

Analyse van de vierde voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds (VGR4 LEF), brief Griffie van 17-11-2023 (PS DOC-00580224)

Mededeling portefeuillehouder inzake evaluatie Limburgs Energie Fonds, brief gedeputeerde Van Caldenberg van 21 november 2023 (GS DOC-00575715)

10.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO
Eventuele rondvragen bij voorkeur voor aanvang van de vergadering doorgeven via e-mailadres Griffie t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.

11 15:50 - Sluiting

provincie limburg | Limburgs Parlement

Notulen Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) van 24 november 2023

Inhoud

Voorzitter **3**
Aanwezig: 3

1 Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder/actualiteiten IPO en vaststelling agenda **5**

2 Spreekrecht externen **5**

3 Notulen **6**

4 Overzicht aanbevelingen, moties en toezeggingen **6**

5 Voorraadagenda **6**

6 Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen **7**

7 CULTUUR EN MAATSCHAPPIJ **7**
7.1 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO....7

8 REGIONALE ECONOMIE **7**
8.1 Gewijzigd informerend stuk 13e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage. Groot Project Maastricht Aachen Airport, brief Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023 (GS DOC-00514658) 7

9 KWALITEIT OPENBAAR BESTUUR **36**
9.1 Voorbespreking vergadering EMR EGTS van 29-11-2023 36
8.2 Informerend stuk inzake 3e en 4e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildata 1 januari én 1 juli 2023), brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00558344)....39
8.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO....52
9.2 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO....52

10 FINANCIËN EN OVERHEAD **52**
10.1 GEWIJZIGD G-23-012 Statenvoorstel Legesverordening 2024, brief GS van 12-9-2023 (GS DOC-00533687) 52
10.2 Informerend stuk inzake Voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023, brief GS van 10-10-2023 (GS DOC-00553976)....59
10.3 Rondvraag/ mededelingen/ actualiteiten IPO....85

11 Sluiting **85**

Presentielijst van de leden van de commissie ESA voor de vergadering van 24 november 2023

Voorzitter
Nijenhuis, D.J. (agendapunt 1 t/m 8.1 + 9.1)
Mertens, mevrouw mr. K.G.M. (agendapunt 8.2, 8.3 en 10 t/m 11)

Griffie
Dijk, J.H.M. van
Schulkens, mevrouw J.A.M.

Leden	**Partij**
Aanwezig:	
Berghorst, mevrouw mr. A.	PvdA
Bijnen, H.M. van	PVV
Bloi MA, J.M.	VVD
Bommel, C.P.G. van	BBB
Dautzenberg, A.	GroenLinks
Depondt-Olivers, mevrouw M.L.H.	CDA
Goossen, I.J.G.	BBB
Hanegraaff, dr. M.C.	CDA
Jiménez Hastenrath, mevrouw C.L.	PVV
Mertens, mevrouw mr. K.G.M.	GroenLinks
Nijenhuis, D.J.	BBB
Nijskens, H.L.M.	VVD
Plusquin, mevrouw P.S.M.L.	Partij voor de Dieren
Smeets, mevrouw C.A.H.	SP
Sol MSc, H.P.A.	GroenLinks
Vaessen, L.A.P.	D66
Wetemans, C.C.M.	BBB
Zeedzen, D.	BBB
Afwezig	
Claassen, drs. R.A.B.	PVV

Het College van Gedeputeerde Staten
Caldenberg, M. van
Demollin-Schneiders, mevrouw E.A.M.B.
Kuntzelaers, J.J.M.
Satijn, S.H.M.

Burgercommissieleden	
Beucken, L. van den	LOKAAL-LIMBURG
Est, drs. A.M.B. van	50PLUS
Kappelle, J.S.W.	Forum voor Democratie
Roso, R.L.W.	JA21
Stocks, M.H.D.	D66

Overige aanwezigen
Agendapunt 8.1
Inspreker de heer Sprangers
Inspreker de heer Derks, namens Alliantie pleinAIR Maastricht

Agendapunt 10.2
De heer Pepels, accountmanager Limburgs Energie Fonds (LEF)

Notulist
Het Notuleercentrum

1 Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder/actualiteiten IPO en vaststelling agenda

De voorzitter: De heer Satijn laat weten dat het nog twee, drie minuten extra duurt, omdat hij in een Controlecommissie zit en dat kan kennelijk belangrijker zijn dan deze vergadering.

Spreker [0:09:51]: Hij is niet in control.

De voorzitter: Niet in control. Nee.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, ik wil daar ook wel een punt over maken. Ik zou in de Controlecommissie zitten en die heb ik moeten laten schieten om hierbij aanwezig te zijn, dus ik vind het echt wel niet werkbaar voor kleinere fracties.

De voorzitter: Nee, dat punt is…

Spreekster [0:10.16]: En kennelijk dus ook niet voor GS.

De voorzitter: Dat punt wordt volgens mij uitvoerig besproken binnen de Commissie Versterking Provinciale Staten en heeft volop aandacht. Daar zitten jullie allebei bij volgens mij.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Nee. Nee. Dat kan niet, want ik kan mezelf niet in tweeën splitsen. Ik kan daar niet bij zitten. Dat is het punt. Ja.

De voorzitter: Maar in het Presidium wordt besproken hoe onze positie in de Staten te verbeteren en dat heeft volop aandacht volgens mij.

De voorzitter: Goedemorgen, dames en heren, alle aanwezigen. Welkom bij voorlopig de laatste commissievergadering van de Statencommissie ESA voor dit jaar. We kunnen vaststellen dat we quorum hebben en daarmee kan ik ook deze commissievergadering openen. Voordat we beginnen een aantal mededelingen van mijn kant. Ik zal deze ochtend als uw voorzitter fungeren. Dat zal wellicht even wennen zijn voor u, maar zeker ook voor mij. Na de lunchpauze zal Statenlid Mertens de voorzittershamer overnemen. Ik herinner u even aan de vergaderorde, zoals we die hier afgesproken hebben. U voert het woord en doet uw interrupties via de microfoon. U dient de hand op te steken, zodat ik zie dat iemand het woord wil. Ik geef u als voorzitter dan vervolgens het woord. De vergadering wordt op een logisch moment in de agenda geschorst, zodat we kunnen lunchen en die is zoals gebruikelijk in het Prandium. Als het gaat om de rondvraag: er zijn geen verzoeken voor de rondvraag vooraf ingediend. Zijn er vanuit de commissie punten voor de rondvraag? Zo nee, zijn er vanuit GS mondelinge mededelingen of zaken vanuit het IPO te melden? Dat is niet het geval. Dan komen we bij het vaststellen van de agenda. Kunt u als commissie instemmen met de agenda zoals die voorligt? Dat is het geval. Dan wordt de agenda ongewijzigd vastgesteld.

2 Spreekrecht externen

De voorzitter: Spreekrecht externen, agendapunt 2. Er hebben zich twee insprekers gemeld voor de vergadering van vandaag, beiden voor agendapunt 8.1 inzake voortgangsrapportage MAA. Dat zijn de heer Sprangers, die doet dat op persoonlijke titel, en de heer Derks namens de Alliantie pleinAIR Maastricht. Zij zullen voorafgaand aan het betreffende agendapunt inspreken.

3 Notulen

De voorzitter: Dan komen we bij agendapunt 3, de notulen. Dan gaan we over tot de vaststelling van de notulen van de commissievergadering van 8 september jongstleden. In deze notulen heeft een wijziging plaatsgevonden. Die wijziging betreft een naam op pagina 14. Die wijziging is ook onderstreept in de herschreven notulen. Dat gezegd hebbende vraag ik u of de notulen van de vergadering van 8 september 2023 kunnen worden voorgesteld. Dat is het geval. Dank u wel.

4 Overzicht aanbevelingen, moties en toezeggingen

De voorzitter: Dan komen we bij agendapunt 4, overzicht aanbevelingen, moties en toezeggingen. Zijn er aanmerkingen/opmerkingen op de lijst van moties, toezeggingen of aanbevelingen vanuit de commissie? Daar wil ik even bij opmerken dat ik daar nog een opmerking richting u over heb. Bij toezegging 9197 hebben wij… Als voorzitter heb ik het voorstel ‘afdoen’ gedaan. De deadline stond op 31-12-2022 en het Presidium heeft meegedeeld dat die toezegging reeds is afgedaan. Vandaar. Dan staan er nog twee toezeggingen, 9271 en 9227. Die hebben we ook als ‘afdoen’ voorgesteld, maar gezien het feit dat de Statenonderzoeker over deze beide toezeggingen nog wat opmerkingen gemaakt heeft, kan ik me voorstellen dat u daar iets anders in zit, dus dat wil ik u even voorleggen nu. Als dat niet zo is, dan doen we ze op dit moment af en dan zouden ze wellicht bij een volgende toezegging nog weer opgenomen kunnen worden in een of andere vorm. Er is een vraag van de heer van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, klopt, want u noemt ook toezegging 9227, begrijp ik. U wilt ze nu afdoen of zegt u van: nou, we moeten als Staten nu gaan bekijken of we die nog open willen laten staan. Dat zegt u eigenlijk nu tegen ons.

De voorzitter: De vraag is inderdaad of u daar straks opmerkingen over heeft, dat we hem nu niet afdoen. Dan laten we hem openstaan en dan kunnen we bij een volgende vergadering die alsnog afdoen, mocht dat aan de hand zijn. Dus de vraag aan u is: zullen we hem openlaten? Dat is de vraag.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, als dat kan wel nog, voor mij in ieder geval nog openlaten dan. Zeker 9227.

De voorzitter: Mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Dat geldt voor mij ook. Ja.

De voorzitter: Dan hebben we dat niet voor niks aan de orde gesteld. Dan laten we die openstaan. Is iedereen het daarmee eens? Dan laten we die openstaan. Dat is geconstateerd. De rest van de toezeggingen, moties en aanbevelingen worden dan vastgesteld zoals voorgesteld.

5 Voorraadagenda

De voorzitter: Dan kom ik bij agendapunt 5, de voorraadagenda. Voordat ik deze aan uw commissie voorleg, heb ik daar een paar opmerkingen over. De Agendacommissie adviseert uw commissie om deze voorraadagenda vast te stellen. Door de Agendacommissie is op verzoek van de voorzitters ook geadviseerd om de vergadering van 19 januari al op 12 januari om 09.30 uur te openen. Dit vanwege de overvolle agenda van deze vergadering. Dat heeft te maken met beleidskaders die eraan zitten te

komen. Daarnaast is er ook geadviseerd om rekening te houden met een extra vergadermoment voor de vergadering van 8 maart 2024. Daar geldt hetzelfde voor. Ook die agenda is heel vol gepland door de rest van de beleidskaders. De Griffie gaat op zoek naar een extra moment voor die extra vergadering. Als laatste opmerking vanuit mijn kant: op 1 december staat er een technische sessie gepland inzake Brightlands. GS heeft ons gevraagd om u erop te wijzen dat u hiervoor aandachtspunten en specifieke vragen kunt indienen, die als input voor die sessie kunnen dienen. De manier waarop dat kan, dat staat weergegeven in iBabs. Dat alles gezegd hebbende, is de vraag: kunnen wij de voorraadagenda daarmee vaststellen? Ik zie dat dat het geval is. Dan gaan we dat doen. Onder datzelfde agendapunt wil ik het nog even hebben over dat voorstel voor beeldvormende sessies vanuit GS. U heeft in iBabs kunnen zien dat er in het kader van de beleidskaders een voorstel gedaan is voor toelichtende beeldvormende sessies voor die beleidskaders. Een deel van die sessies hebben we gehad, een deel staat nog open. De vraag is of u hier nog opmerkingen/aanmerkingen/aanvullingen op heeft. Zo niet, dan kunnen we die mededeling teruggeven aan GS.

6 Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen

De voorzitter: Dan kom ik bij agendapunt 6, lijst van ingekomen stukken en uitnodigingen. Kan ik die vaststellen? Ik kan die vaststellen. Dat is hiermee het geval.

7 CULTUUR EN MAATSCHAPPIJ

De voorzitter: Agendapunt 7 betreft het onderwerp cultuur en maatschappij. Daar hebben we geen inhoudelijke punten. Daarmee is dat agendapunt afgedaan.

7.1 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

De voorzitter: 7.1, rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO. Die is ook niet van toepassing. Daarmee hebben we dat agendapunt ook afgedaan.

8 REGIONALE ECONOMIE

De voorzitter: Dan komen we al bij agendapunt 8. Het gaat inderdaad heel snel. Regionale economie.

8.1 Gewijzigd informerend stuk 13e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage. Groot Project Maastricht Aachen Airport, brief Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023 (GS DOC-00514658)

De voorzitter: Dan komen we eerst bij het agendapunt 8.1. Het gewijzigde informerende stuk 13e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport en de brief van Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023, het eerste bespreekstuk van deze vergadering. De 13e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage. De analyse van de Statenonderzoeker is in de nazending meegestuurd. Die heeft u gisteren/eergisteren ontvangen. De Statenonderzoeker, mevrouw Van de Mortel, is hier aanwezig om technische vragen over deze analyse te beantwoorden. Voordat we beginnen met de behandeling van het informerende stuk geef ik graag de gelegenheid aan onze insprekers, de heer Sprangers en de heer Derks namens de Alliantie. Als eerste inspreker staat mijnheer Sprangers genoemd. Hartelijk welkom, mijnheer Sprangers. U krijgt vijf minuten om in te spreken, op de hoek inderdaad. Ga uw gang.

De heer Sprangers: Goedemorgen. Geachte Statenleden en Gedeputeerde. Wanneer een onderzoeksbureau zegt dat bij sluiting van een bedrijf 550 banen verloren gaan, wat is volgens u dan de werkgelegenheid die dit bedrijf genereert? Zijn dat er 1860, zoals GS ons al jaren wil doen geloven ten aanzien van MAA? Nee. Het objectieve feit is dat het hier 550 jobs betreft. Niet meer, wel minder, want volgens de in de opdracht van de Provincie zelf gehouden en genegeerde MKBA zouden bij sluiting van MAA netto ongeveer 240 arbeidsplaatsen verdwijnen, nog zonder rekening te houden met het structurele tekort aan werknemers in tal van sectoren. Wanneer we die 240 arbeidsplaatsen afzetten tegen alleen al de jaarlijkse subsidie van € 5,5 miljoen, blijkt dat elke arbeidsplaats jaarlijks met € 23.000 gesubsidieerd wordt. € 23.000. Geachte Staten, vindt u het nog van deze tijd dat Limburg economisch en maatschappelijk onrendabele werkgelegenheid in stand houdt met een subsidie per werknemer van € 23.000? Hoe kwam GS aan dat aantal van 1.860 werkzame personen? Het ingeschakelde onderzoeksbureau Ecorys heeft hiertoe gebruikgemaakt van een methodiek waarvan de integriteitscommissie van de Erasmus Universiteit Rotterdam verklaard heeft dat die niet geschikt is voor MAA, want die methodiek is afgeleid van de Havenmonitor en een-op-een overgezet op MAA. Daarom heeft de integriteitscommissie onder leiding van professor Kaptein de resultaten van de op MAA toegepaste methodiek onbetrouwbaar genoemd. Hij schreef, citaat: ‘Zowel de relatief kleine omvang van MAA, als de aanwezigheid van luchthavens in de nabijheid van Maastricht, maken een dieper, meer evidence-based onderzoek noodzakelijk’, dus een onderzoek op basis van feiten, om tot een wetenschappelijk betrouwbare bepaling van de directe werkgelegenheid te komen. Ecorys echter heeft haar onderzoek gebaseerd op tabellen, hypotheses, statistieken, aannames, formules en veronderstellingen en niet op feiten. Geachte Staten, wie heeft het volgens u bij het rechte eind? GS met haar vooringenomen standpunt of de integriteitscommissie van de Erasmus Universiteit Rotterdam onder leiding van een professor? Om tot die verzonnen 1860 te geraken, heeft men van op één na alle meegenomen bedrijven de volledige werkgelegenheid meegeteld. Dit leidt tot de absurde situatie dat bijvoorbeeld alle 150 personen die werkzaam zijn bij de Marechaussee aan MAA worden toegerekend. Dit terwijl hun activiteiten ten behoeve van MAA volgens henzelf ver ondergeschikt zijn aan bijvoorbeeld grensbewaking en het tegengaan van mensenhandel. De onderzoekers van de al eerdergenoemde MKBA concludeerden dat van minstens twee bedrijven de werkgelegenheid onterecht in het getal 1860 was opgenomen. Het gaat hier om ruim 400 werkzame personen. Dat aantal van 1860 is hiervoor nooit gecorrigeerd. Dat is GS zeer kwalijk te nemen. Dat getal van 1860 kwam mede tot stand doordat Ecorys meetelde bedrijven die louter bulk vervoeren, bedrijven die nooit op MAA gesignaleerd zijn, bedrijven die handelen in schroot en afval, tal van bedrijven die expliciet verklaren geen zakelijke relatie met MAA te hebben, bedrijven die zand vervoeren, bedrijven die uitgeschreven zijn bij de Kamer van Koophandel, bedrijven die telefonisch en digitaal onbereikbaar zijn en bovendien nog talrijke eenmansbedrijven. Dat getal van 1.860, dat kan je toch niet serieus nemen?

De voorzitter: Mijnheer Sprangers. U heeft nog een halve minuut. Rondt u af?

De heer Sprangers: Ik rond af. Geachte Staten, ik heb begrepen dat u meer het dualisme wil tussen uw Staten en College. Hier is uw kans. Grijp hem alstublieft. Maak voorgoed een einde aan de bestaande dwaling van 1860 werkzame personen door MAA. Dat aantal is gebaseerd op onjuiste informatie en wensdenken. Hanteer vanaf nu alleen nog het getal van 550 werkzame personen. Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Sprangers. Zijn er vanuit de commissie nog vragen voor mijnheer Sprangers, toelichtende vragen? Zo niet, dan dank ik de heer Sprangers voor zijn komst en het inspreken. Dan verzoek ik u weer plaats te nemen op de publieke tribune. Dan geef ik het woord aan

de tweede inspreker, de heer Derks. Ook voor u een hartelijk welkom en ook u krijgt vijf minuten om in te spreken.

De heer Derks: Geachte leden van Provinciale Staten. Aan de orde is de 13e voortgangsrapportage MAA. Op pagina 5 van de voortgangsrapportage worden streefwaarden voor 2024 genoemd van passagiers en vracht. In de twaalf maanden voor 1 juli, rapportagedatum, waren de gerealiseerde hoeveelheden passagiers en vracht meer dan de helft lager dan de streefcijfers van 2024, ook na correctie voor die tijdelijke sluiting van de baanrenovatie. In 2021, ver voor de rapportagedatum van 1 juli, is een daling van de vracht begonnen. Het dalingstempo nam toe en was op 1 juli al opgelopen naar ongeveer -40% op jaarbasis. Op pagina 7 van de voortgangsrapportage staat desondanks het volgende: ‘De vervoerscijfers laten zien dat het vrachtvervoer gelijk oploopt ten opzichte van de ambitie.’ Dit klopt dus helemaal niet, want de ambitie is toch immers groei en in werkelijkheid was er toen sprake al van een sterke daling. De hoeveelheid omzet, gewogen optelling van passagiers en vracht, daalde op 1 juli al op jaarbasis met -30%. Inmiddels is ook het aantal passagiers gaan dalen op jaarbasis, terwijl het aantal passagiers elders bijvoorbeeld in Nederland en wereldwijd toeneemt. Het dalingstempo van de vracht is inmiddels opgelopen naar ongeveer -70%. Op pagina 13 van de voortgangsrapportage staat: ‘Als de ontwikkelingen binnen het project MAA aanleiding geven, zullen uw Staten geïnformeerd worden via mededelingen portefeuillehouder.’ De dramatische daling van de omzet, een daling waarvan het einde nog niet in zicht is, zou toch aanleiding moeten zijn om uw Staten daarover actief te informeren. Op pagina 31 staat een bijlage, bijlage 4, over risico's en risicobeheersing. Daar gaat het onder andere over de risico’s van tegenvallende vervoersontwikkeling en het exploitatiesaldo. In de kolom ‘maatregelen’ wordt flankerende acquisitie-inspanning genoemd. In een wereld waar de hoeveelheid vracht daalt, waar de concurrentie tussen vliegvelden zeer groot is, waar de marges in tarieven zeer klein zijn, is het maar de vraag of extra acquisitie-inspanning iets kan opleveren. MAA heeft te maken met enorme concurrentie van luchthavens over de grens voor passagiers, maar met name ook vracht, natuurlijk Luik. Overigens is er geen enkele luchtvaartmaatschappij met een structurele relatie met MAA. Luchtvaartmaatschappijen kunnen komen, maar kunnen op korte termijn ook weer vertrekken. In de kolom ‘maatregelen’ staat verder: ‘Lobby Den Haag, MAA als alternatief voor Schiphol.’ De wereld van luchtvaart is toch een vrije markt? Daar kan en mag je toch niet in sturen? In de kolom ‘opmerkingen’ staat: ‘Er is op dit moment sprake van een gezonde bedrijfsvoering waarmee tegenvallende vervoersontwikkelingen opgevangen kunnen worden.’ Op 1 juli, waar die rapportagedatum betrekking op heeft, was de omzetdaling -30%. Was de bedrijfsvoering op 1 juli inderdaad zo gezond dat deze daling opgevangen kan worden? Inmiddels is de omzetdaling op jaarbasis opgelopen naar -60%. Het einde van die daling is nog niet in zicht. De omzet is inmiddels gedaald naar een kwart van dat wat voor 2024 het streefcijfer is. Mijns inziens stevent MAA af op een faillissement. Ik ben wel een econoom, maar geen bedrijfseconoom. Ik heb gisteren gesproken met iemand die wel verstand van de exploitatie van luchthavens heeft. Hij bevestigde dat MAA met deze ontwikkeling van de omzet afstevent op faillissement. Ik ga afronden. Het is duidelijk dat de voortgangsrapportage van 1 juli een veel te rooskleurig beeld geeft van de situatie van MAA. Het is duidelijk dat de situatie bij MAA na 1 juli nog sterk verslechterd is. De Provinciale Staten en de kiezers hebben recht op eerlijke, actuele informatie over MAA, waaraan jaarlijks € 5,5 miljoen structurele subsidie wordt gegeven. Ik wens u veel wijsheid met de verdere behandeling van dit agendapunt.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Derks. Zijn er vanuit de commissie vragen, toelichtende vragen aan mijnheer Derks? Zo nee, dan dank ik de heer Derks voor zijn inbreng en verzoek ik u ook weer plaats te nemen op de publieke tribune. Dan gaan we over naar de behandeling. We bespreken dit onderwerp in één termijn, waarbij we voorstellen om een spreektijd per fractie van drie minuten te hanteren. Hierna zal de Statenonderzoeker eventueel technische vragen beantwoorden en daarna zal

de Gedeputeerde het woord voeren. Die krijgt van mij hooguit 21 minuten. Dan begin ik denk ik linksom bij mevrouw Smeets van de SP.

Mevrouw Smeets (SP): Nou, daar had ik al op gehoopt, voorzitter. Het zal geen verrassing zijn: het dossier MAA volgt de SP natuurlijk met grote belangstelling. MAA staat natuurlijk op plaats 6 van de grootste stikstofuitstoters van Limburg, om dan nog maar niet te spreken over het ultrafijnstof dat wordt uitgestoten. In de schriftelijke vragen die wij ook gesteld hebben, hebben we daar ook verdere vragen over gesteld. Ik wil de heer Borm, die hier niet aanwezig is, maar die wel een filmpje voor ons heeft gemaakt, ook heel erg bedanken voor de uitleg daarover. Maar, voorzitter, we leven in één van de regio's met de grootste gezondheidsachterstanden, de hoogste concentraties longkanker. De economische belangen zouden daarbij niet hoger moeten staan dan de gezondheid van onze inwoners. Op een heel klein stukje afstand stellen we inwoners bloot aan zowel de gevaren van de chemie als aan die van de luchtvaart. De gemeente Meerssen acht daarom een volledige MER ook passend. Die mening delen wij als SP zeer, los van het feit dat wij ons echt grote zorgen maken over de voortgang van de uitgeklede MER-procedure. Daardoor is er ook veel onhelderheid, voor ons in ieder geval, over het besluit wat we moeten nemen over het PIP-proefdraaien. Daar heb ik een vraag over aan de Gedeputeerde, want wanneer denkt de Gedeputeerde dat we dat kunnen bespreken met PS, het PIP-proefdraaien? Ik heb ook wat moties doorgespit en ik ben terechtgekomen bij motie 9218, waarin wordt aangegeven dat de kosten voor de GRE, dat is die geluidswal, aan de A2-kant nader zullen worden uitgewerkt in het kader van het PIP. Is het zo dat de Provincie hier nog extra kosten in moet gaan investeren? En zo ja, is er al zicht op hoeveel? Zeker gezien de tijd waar we nu in leven verwacht ik niet dat dat een klein prijskaartje heeft. Deze voortgangsrapportage geeft een beeld waarbij de baanrenovatie – de heer Derks zegt dat ook – wordt gebruikt om de dalende omzetcijfers, maar ook de vrachtverkeercijfers en de cijfers van passagiersvluchten, te rechtvaardigen. Maar ook zonder de maanden van sluiting lopen die achter op de ambities. Ik vraag me heel erg af: hoe gaat MAA zorgen dat ze zwarte cijfers blijven schrijven? De heer Sprangers benoemt ook terecht het punt en zijn zorg over het aantal arbeidsplaatsen dat benoemd is in de rapportage. Daarom wil ik een vraag stellen aan de Gedeputeerde: kan de Gedeputeerde reageren op het verschil dat de heer Sprangers ook aangeeft, tussen die arbeidsplaatsen, en worden deze ook meegenomen in de basisrapportage? Voorzitter, daarbij wil ik het laten en dat is precies binnen de tijd volgens mij.

De voorzitter: Dat is inderdaad keurig binnen de tijd. Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw Mertens van GroenLinks.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, mijn eerste vraag gaat over waar de nieuwe basisrapportage blijft. Die zouden we eigenlijk in het najaar van dit jaar bespreken, maar die ligt er nog niet en dat vind ik eigenlijk wel raar, want we hebben vorig jaar aan het einde van het jaar de laatste puntjes op de i gesteld wat betreft MAA. We hadden eigenlijk wel verwacht dat we die nieuwe basisrapportage toch wel nu zouden kunnen bespreken, zodat we die ook weer vanaf 1 januari volwaardig zouden kunnen meenemen. Dus dat is mijn eerste vraag. Dan heb ik net zoals mijn voorganger vragen over de vervoersontwikkeling, want die ontwikkeling verloopt niet zoals we verwachten. Die verloopt, zoals één van de insprekers ook al aangaf, al een aantal jaren niet zoals we verwachten. Gezien het feit dat we daar als Provincie tot 2040 € 182 miljoen in investeren vraag ik mij toch af tot hoever we die daling gaan laten gaan totdat wij een keer gaan zeggen van: ja, we gaan een keertje evalueren. Dat is dan misschien ook mijn derde vraag. Dus enerzijds de vraag: kunt u reflecteren op die daling? Mijn derde vraag is dan: ja, kunnen wij een evaluatiemoment inbouwen op basis van al die voortgangsrapportages die wij met elkaar bespreken en kunnen we dan ook eventueel conclusies eraan verbinden in dat evaluatiemoment? Tot slot, voorzitter, mijn laatste vraag. Die gaat over het Omgevingsfonds. Ik zie in de statuten van het Omgevingsfonds geen duidelijke

afbakening voor de besteding van het fonds conform motie 2946. De omschrijving is namelijk dat de stichting bijdraagt aan het verbeteren van de leefomgeving rondom het vliegveld. De stichting kan subsidies verstrekken ter bevordering van die leefbaarheid. Dat is wat ons betreft een heel rekbaar begrip, maar dat is niet in de statuten gedefinieerd en dat komt dus wat mij betreft niet overeen met dat wat in de motie staat. Dus ook graag daar een reflectie op. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. We gaan door met mevrouw Plusquin, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel, voorzitter. Eerst dank aan de insprekers. Dank aan uw onvermoeibare inzet voor een gezonde leefomgeving, jaar in, jaar uit. Ja, mijn bijdrage is natuurlijk ook in lijn met die van SP en GroenLinks. Wij zijn ook een beetje veel tegen die rechtse hobby. Voorzitter, het gaat helemaal niet goed met Maastricht Aachen Airport. De prognoses binnen de concessie spreken over 200 ton vracht en 650.000 passagiers vervoeren in 2024 en een werkgelegenheid van bijna 2.000 banen. In werkelijkheid zijn op basis van de resultaten in 2023 die aantallen helemaal niet in zicht. Lang niet. In 2022 werd iets meer dan 1 ton aan vracht vervoerd en de resultaten in de eerste helft van 2023 wijzen op niet meer dan 0,3 ton. Dat is 70% minder dan het jaar ervoor en komt niet in de buurt bij de prognoses op basis waarvan wij onze provinciale steun baseren. In 2022 werden 266.000 passagiers vervoerd en in de eerste helft van ‘23 iets meer dan 60.000. Dat zijn er dus ook bij lange na geen 650.000. Op basis van de informatie van CBS, MAA zelf en Ecorys is door de Alliantie in haar brief aan de Staten duidelijk in beeld gebracht dat die daling van die resultaten, ook met de baanrenovatie in mij en juni in acht genomen, zo sterk is dat een heroverweging van de haalbaarheid van het in stand houden van MAA op zijn plaats is, voorzitter. Ook recente berichtgeving dat de luchthaven in Luik de komende jaren enorm investeert en al jaren een toename in vrachtverkeer kent en dus succesvol de vrachtvluchten van MAA wegneemt, maakt dat de zin van MAA weer ter discussie gesteld kan worden. Kortom, de prognoses zijn zeer onrealistisch en de resultaten vallen zwaar tegen. Wij hebben een vraag aan de Gedeputeerde. Kan hij uitsluiten … Kunt u uitsluiten dat wij dit jaar en in de toekomst boven op de enorme bedragen die al zijn uitgetrokken nog aanvullende bijdragen zullen moeten leveren om MAA overeind te houden? Daar wil ik graag een reactie op. Voorzitter, daarnaast missen wij in de rapportage gegevens over de milieueffecten, met name het ultrafijnstof, waarop hoogleraar Toxicologie Borm de gevaren voor de gezondheid duidelijk weergeeft. De Alliantie heeft dat betoog natuurlijk in de vorm van een opname aan de Staten gemaild, waarvoor dank.

De voorzitter: Komt u tot een afronding?

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ik kom tot een afronding. Ik kom tot zeer zorgwekkende stoffen. Heeft MAA voldaan aan haar wettelijke verplichtingen voor inventarisatie van de risico's en de stappen die getroffen gaan worden ter beperking daarvan? We willen graag een duidelijk antwoord van de Gedeputeerde, want die omgeving heeft daar recht op. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Plusquin. Dan gaan we naar mijnheer Van Est van 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik ben blij dat mijn voorgangers zoveel over cijfertjes hebben gepraat. Dan hoef ik dat een keertje niet te doen. Wat dat betreft is dat toch wel heel erg fijn. Laat ik het zo zeggen, ik probeer me tot een paar hoofdlijnen te beperken. We hebben een heel uitvoerige discussie gehad over de levensvatbaarheid voor het besluit, ook voor een baanrenovatie. Het werkt niet mee als we iedere keer dat ter discussie stellen, zeg ik tegen de mensen. Dat maakt ook dat mensen die misschien wel naar Maastricht Aachen Airport willen komen, ja, dat zou hun bedenkingen kunnen geven. Dus ik vind dat in de discussie soms wel heel moeilijk.

Even inhoudelijk. Ik begrijp dat we, in het stuk stond: ‘We werken aan een voorstel tot herziening van de basisrapportage.’ Dat stond op de eerste pagina. Dan is eventjes mijn vraag: krijgen we nu een voorstel hoe we de basisrapportage gaan herzien of hebben we al een aangepaste basisrapportage? Dat is eigenlijk het punt. Dan denk ik dat we dat voorstel toch wel snel moeten zien in dat opzicht. Het tweede is, als wij vergelijkingen maken tussen ’22 en ‘23 en er zijn van ‘23 twee maanden geen gegevens omdat de baanrenovatie gaande is, dan is het niet heel handig dat we allemaal cumulatieve factoren noemen en dergelijke. Dan denk ik van: ja, dat maakt het weer niet inzichtelijk. Dat kun je wel weer met twee derdes gaan werken, maar je kunt een overzicht ook per maand maken, dus maak het in godsnaam een keertje gewoon inzichtelijk. Dat geldt hetzelfde voor het aantal vluchten, maar dat geldt ook voor het aantal meldingen. Dat is natuurlijk ook heel interessant, om te zien: zijn er nu ook heel veel meldingen geweest tijdens die baanrenovatie? Dat kan ik niet heel makkelijk zien. Misschien staat het er wel in. Dus het zou wat dat betreft wat mooier kunnen zijn. Dan over het puntje waarbij ‘nieuwe functionaliteit’ staat. Ja, er staat ergens: ‘het onderzoek parkeergelegenheid wordt opgepakt.’ Maar wat zegt dat, ‘wordt opgepakt’? Wanneer pakken we het op en wanneer hebben we uitgewerkt? Ben daar eens wat concreter in. De zonnepanelen. Er is een studie gedaan, maar wat is nu het effect? Vermeld nou eens wat het effect is, wat eruit is gekomen. Dat vind ik dan goed, om dat in de voortgangsrapportage op te nemen. Bij die nieuwe functionaliteiten staat nog de baanrenovaties. Ja, laten we het zo zeggen: dat is volgens mij geweest, dus dat hoeven we daar niet meer bij te benoemen. Dat is afgewikkeld, met een korte evaluatie. Er staat nu heel kort van: het is allemaal goed gegaan. Maar er wordt niet nader onderbouwd hoeveel meldingen en dergelijke en dat mis ik wel in de voortgangsrapportage. Dat had ik eigenlijk wel verwacht. Voor de rest ben ik heel benieuwd naar alle antwoorden op de vragen die ook door mijn voorgangers zijn gesteld. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Est. Dan gaan we door naar mijnheer Stocks namens D66. Welkom in dit gremium.

De heer Stocks (D66): Dank u wel, voorzitter. Wij zijn van mening, zoals al vaker aangegeven, dat het vliegveld Maastricht Aachen Airport in zijn huidige vorm geen toekomst heeft. Niet alleen heeft corona een grote blijvende negatieve invloed op de luchtvaart gehad, onder andere het blijvend minder zakelijk vrachtverkeer, ook zal de CO_2-problematiek en vervuiling van deze industrie een verdere negatieve groei veroorzaken. Maar we zijn momenteel niet direct voor sluiting. Dat zou onnodig veel geld kosten en ook onnodig veel waarde vernietigen. Daarom vinden wij dat de Provincie zich op moet stellen als activistische aandeelhouder, die zich hard maakt voor het verminderen van overlast voor omwonenden, het stimuleren van het ontwikkelen van niet-luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid en het inzetten op innovatie rondom elektrisch vliegen. Buiten de tijdelijke sluiting van de banen om is de dalende lijn qua vluchtbewegingen zowel op het gebied van vrachtverkeer als ook personenverkeer doorgezet. Dit in tegenstelling tot andere vliegvelden in de regio. Dit zorgt voor steeds minder omzet en daarmee mist de nodige economische ontwikkeling volledig. Wat is de verklaring van uw College hiervoor en levert dit nog verdere onvoorziene risico’s op? Naast dit economische aspect wordt de vervuiling ook niet minder. De uitstoot van onder andere ultrafijnstof en verdere kankerverwekkende stoffen wordt steeds groter. De norm voor de industrie wordt hier tientallen malen overschreden. Hierin zijn we bij de meeste bedrijven heel resoluut. Waarom hier niet? Wat is het plan voor de komende jaren om dit aan te pakken? Onlangs gaf directeur Jonas van Stekelenburg aan dat volgens hem lawaaiige vliegtuigen worden geweerd of ontmoedigd en stillere en schonere vliegtuigen worden gestimuleerd. Klopt dit en hoe is dit voor ons inzichtelijk te krijgen? Tot slot, in de bijgevoegde 12e nieuwsbrief van pleinAIR Maastricht zien wij, wat overigens ook in onze cijfers terug te vinden is, dat een subsidie van € 210 miljoen is toegezegd aan MAA. In de praktijk komt dit neer, zoals inspreker Sprangers, ook al aangaf, op een subsidiebedrag van maar liefst € 23.000 per arbeidsplaats. Hiermee betalen we het personeel voor misschien wel 60%. Daarnaast

houden wij ook niet eens rekening met de overige kosten, zoals bijvoorbeeld achterstallig onderhoud. Als ondernemer begrijp ik dat dit in geen enkel gezond bedrijf kan. Waarom hier wel? Over het algemeen kunnen wij ons als D66 niet indenken dat er ook maar één zinnige reden bedacht kan worden om dit noodlijdende vliegveld nog langer boven water te houden op deze manier, zowel op financieel als duurzaamheidsvlak. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw Berghorst van de PvdA.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Dank u wel, voorzitter. Ik wil mij allereerst heel graag aansluiten bij de bijdrage van de SP en van GroenLinks. Ik heb vier punten om op terug te komen. Allereerst wil ik graag weten waarom het nou niet gelukt is in een jaar tijd een voortgangsrapportage te maken op basis waarvan wij ten minste in ieder geval kunnen controleren wat er met het amendement gebeurt. Het is… Dat amendement bestaat uit mijn hoofd uit iets van tien punten, twaalf punten, zoiets. Heel eenvoudig zou je daarop moeten kunnen rapporteren. Het verbaast mij echt dat het ons met alle wijsheid die we hier hebben en met alle expertise die we hier hebben wat betreft het maken van basisrapportages en voortgangsrapportages niet lukt. Rest mij dus in deze rapportage te gaan zitten grasduinen om op zoek te gaan naar spoortjes van hoe het gaat. Dan kom ik bij mijn tweede punt. Dat gaat over bijlage 4, risico's en risicobeheersing per 1 juli 2023. Daar staat een tegenvallende vervoersontwikkeling/exploitatierisico als één van de risico's genoemd. Eén van de maatregelen die daar genoemd staan is kostenbesparingen door het flexibel maken van met name de personeelskosten. Wat bedoelt u daarmee? Ik ben heel erg benieuwd. Het flexibel maken van personeelskosten, ik heb daar mijn beelden bij, maar ik wil graag weten wat daar nou daadwerkelijk aan de hand is. Dan zou ik graag willen weten hoe het met de natuurvergunning staat en met dat proces. Er zijn deze week verkiezingen geweest. Er is een formatie gaande, althans, die moet straks gaan starten, maar wat is de stand van zaken van die vergunning? Wanneer komt het moment dat wij zeggen: 'Oké, er is geen vergunning. Het lijkt er ook niet op dat die er komt. We moeten daar een consequentie aan verbinden.' Dan kom ik bij mijn derde punt: het Omgevingsfonds. U weet, voorzitter, de Gedeputeerde weet, dat ik vind en dat mijn partij vindt dat de bedrijven die de revenuen plukken van onze miljoeneninvestering veel meer moeten bijdragen aan het Omgevingsfonds. Ik zie dat het budget nog niet verhoogd is. Ik zou graag van de Gedeputeerde weten hoe dat kan en welke initiatieven en welke maatregelen genomen worden om…

De voorzitter: Er is een vraag van mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, dank u wel, voorzitter. Inderdaad een vraag aan mevrouw Berghorst. Bent u ermee bekend, heeft u gezien dat het Omgevingsfonds, Stichting Omgevingsfonds; dat nu eigenlijk Gedeputeerde Staten zegt dat het werven van gelden vanuit de bedrijven nu bij hen ligt, niet meer bij GS zelf, maar bij de stichting? Wat vindt u daarvan?

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Dank u wel, voorzitter. Dat heb ik gezien en dat vind ik heel erg jammer. Ik vind het eigenlijk een beetje het afschuiven van je verantwoordelijkheid, als ik heel eerlijk ben. Als aandeelhouder en financier van dit vliegveld vind ik dat je hier je verantwoordelijkheid moet nemen.

De voorzitter: U had nog 30 seconden. Heeft u nog meer, mevrouw Berghorst?

Mevrouw Berghorst (PvdA): Even nadenken. Heb ik nog meer? Nee.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie Horizon is niet aanwezig. Dat betekent dat we doorgaan met de fractie van de PVV, mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, voorzitter, dank u wel. Ondanks dat er al redelijk wat genoemd is, loop ik ook even alle zaken langs die wij dan hebben geconstateerd. Ook wij constateren inderdaad helaas dat we het nog met een oude voortgangsrapportage moeten doen, maar dat we per 1 januari 2024 wel de nieuwe gaan zien, waar we dan wel vreugde over kennen, dat we die dan ook hebben, zodat we het amendement mogen volgen, dat we samen hebben opgesteld en hebben vastgelegd. Verder kunnen wij ook niet ontkennen dat we inderdaad zien, ook wat de insprekers aangeven, dat er een forse daling plaatsvindt. Dat baart ons natuurlijk ook zorgen. We zien natuurlijk dat alles daalt, ook qua vrachtvolumes. Dat is wel een wereldwijd probleem, dat de vraag natuurlijk laag is wereldwijd, dus daar hebben wij ook last van. Maar wat gaan we daaraan doen? Dat is dan vervolgens natuurlijk een vraag richting het College. Wat voor maatregelen worden er nu genomen door Maastricht Aachen Airport?

De voorzitter: Mevrouw Berghorst heeft daar een vraag over.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja. Het is vandaag Black Friday en ik hoorde deze week op de radio dat er in de afgelopen weken negen miljoen producten gekocht zijn, die van over de hele wereld komen. Nou hoor ik hier uw verhaal aan over dalende vrachtvolumes en dan vraag ik mij toch af: bent u het met mij eens dat het excuus van de baanrenovatie eigenlijk niet helemaal verklaart waarom de vrachtvolumes hier met echt 70% dalen?

De voorzitter: Mijnheer van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Om specifiek op de vraag te antwoorden, hè, want u vraagt of het excuus van de baanrenovatie de daling verklaart; nee, niet alleen de baanrenovatie kan dat verklaren, maar de wereldwijde afname van de vraag naar cargo verklaart wel die cijfers. Het is niet alleen maar Maastricht Aachen Airport die daar last van heeft, als u goed gaat informeren bij andere luchthavens. Plus, en dat wil ik toch nog wel een keer benadrukken ook richting de insprekers, in de discussie rondom dit vliegveld werkt het ook niet mee als er continu een negatief beeld ligt op een luchthaven. Dat heeft heel lange tijd effecten gehad en die gevolgen zijn er nu nog steeds, dus het is straks inderdaad aan de luchthaven, waar nu heel veel bewegingen gaan plaatsvinden met de komst van de aandeelhouder Schiphol Group. Die zullen daarop moeten gaan inspelen. Daar zal een plan liggen. Daar vragen we richting het College ook naar, van: nou, wat is nu dat plan om Maastricht Aachen Airport weer uit het slop te trekken, wat we nu hebben en hoe gaan we verder? Maar het is niet alleen maar te verklaren vanuit de sluiting door de baanrenovatie. Dat zeker niet, zijn wij van mening.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Dan zijn we het daarover eens, mijnheer Van Bijnen. Op dit dossier zijn we het niet heel vaak eens, dus dat doet mij dan deugd. Maar wat nou als die wereldwijde trend in terugname in cargo doorzet en het dus inderdaad blijkt dat dit een dalende lijn is die ingezet is? Hoe moet het dan verder met dit vliegveld in uw optiek?

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Nou, hoe het verder moet is nog steeds dat … Als we nu zien met de komst van de Schiphol Group, de nieuwe aandeelhouder … Er zullen natuurlijk een aantal zaken gaan

veranderen op de luchthaven. Er moet een fatsoenlijk plan worden opgesteld om weer fatsoenlijk bedrijfsvoering te kunnen voeren en zwarte cijfers te gaan schrijven. Dus er moeten nieuwe partijen worden aangetrokken als het gaat om cargo, als het gaat om passagiers. Dat zal wel even duren. Wij zijn ons ook daarvan bewust dat het niet van vandaag op morgen geregeld is. Wij hebben nog steeds wel vertrouwen erin dat we een stijgende lijn gaan zien, maar dat gaan we wel natuurlijk in de komende jaren nauwlettend in de gaten houden. Maar voor nu, we zien de daling, we staan nog steeds positief tegenover het vliegveld, maar we verwachten wel van GS en van Maastricht Aachen Airport dat er handelingen nu worden opgezet, dat er een plan wordt opgesteld en dat er iets aan wordt gedaan om hieruit te komen. Dus we horen graag van het College wat daar nu op dit moment gaande is.

De voorzitter: Er is een vraag van mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, twee dingen. Het feit dat mensen hun zorgen uiten over hun gezondheid, omdat ze naast een vliegveld wonen, kan natuurlijk geen invloed hebben op de negatieve ideeën die er zijn rond een vliegveld. Maar twee, ik heb een vraag ook voor de heer Van Bijnen. Dat is: hoeveel jaren bent u van plan om geduld te hebben, om dit aan te zien? Dat zou ik graag willen weten.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, dat is natuurlijk een heel mooie open vraag. Ik ben geen College, nog niet, dus ik hoef ook geen toezeggingen te doen, ik hoef geen termijn aan u te geven. Dus op het moment dat ik in die positie zit, zal ik u de toezeggingen doen, wellicht. Dan kijk ik even die kant op. Dan kunnen we dan zakendoen. Op dit moment nog niet.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja, dat was niet wat ik van de heer Van Bijnen vroeg. U zal dit … Als u dit onderwerp met uw fractie bespreekt, hoeveel jaar aan een stuk gaat u tegen elkaar zeggen: ja, maar het College moet gewoon nog een extra tandje bij zetten, wij als Provinciale Staten blijven bij ons besluit. Hoeveel jaar gaat u dat tegen elkaar zeggen en hoeveel jaar gaat u dat in deze commissie verkondigen, dat we maar blijven wachten? Ja, maar ik wil dat graag weten, want ik heb ook een vraag gesteld over het evaluatiemoment. Die vraag heb ik aan de Gedeputeerde gesteld. Dit is een opbouw, mevrouw Depondt.

De voorzitter: Mevrouw Depondt.

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Ja, dan toch een vraag aan mevrouw Mertens. We hebben ruim een half jaar geleden een besluit genomen over MAA. Daar is heel veel aan voorafgegaan en dat heeft geleid tot een besluit. Nou zijn we een half jaar verder.

Spreekster [0:56:23]: Voorzitter, punt van orde.

De voorzitter: Moment. We gaan even naar mijnheer Van Bijnen, want die mag nog de vraag van mevrouw Mertens natuurlijk beantwoorden. Mag ik u, de vergadering, er ook even aan herinneren dat we het hier hebben over de inbreng beperken tot de eventuele wijzigingen of afwijkingen in de voortgang? Dat even vooraf.

De heer Van Bijnen (PVV): Het punt van orde mag van mij voor gaan.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

Spreekster [0.56.46]: Mijnheer Van Bijnen gaf mij voorrang voor mijn punt van orde. Volgens mij moeten we mensen die interrumperen niet gaan interrumperen, want dan krijgen we een chaos.

De voorzitter: Dat was een terechte opmerking. Die krijg ik net ingefluisterd door de griffier, dus u heeft helemaal gelijk. Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, daar ben ik weer. Nou goed, ik kan nog steeds geen jaren daarop gaan leggen. Laten we hopen dat het niet jaren gaat duren, maar dat het heel snel zal zijn dat het beter gaat met Maastricht Aachen Airport, dat we vanuit de nieuwe voortgangsrapportage beter kunnen gaan controleren, beter kunnen gaan volgen. Dus ja, ik kan daar geen uitspraak over doen, maar dat begrijpt u vast wel.

De voorzitter: Mijnheer Van Est, 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, ik zou dan aan mijnheer Van Bijnen de volgende vraag willen stellen. Kijk, we hebben een businesscase goedgekeurd en in plaats van het in termijnen te doen, zou het niet veel beter zijn dat als het College signalen krijgt dat de businesscase niet meer haalbaar is, dat het dan terugkomt naar de Staten om te kijken of er een heroverweging is? Is dat een vraag waar mijnheer Van Bijnen het wel mee eens kan zijn, om dat te doen?

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, maar volgens mij … Ik zag het College net al een gebaar maken dat dat al geregeld wordt natuurlijk. Dus dat is ook vanuit het College geen enkel probleem zo te zien. Daar zijn we het mee eens. Als de businesscase niet gehaald wordt, dienen ze ons daarover te informeren. Dus ja, uiteraard.

De voorzitter: Gaat u door met uw betoog. Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, in de media heeft een artikel gestaan, in De Limburger, dat Luik, ik zei het net al in mijn bijdrage, flink gaat inzetten op vrachtverkeer, omdat zij de eerste zeven jaar nog niet zoveel te maken hebben met milieuvoorschriften, wij wel. Hoe denkt de PVV daarover met die informatie? Het is een paar kilometer verderop. Die luchthaven gaat enorm inzetten. Hoe denkt u deze lijn om te kunnen buigen?

De voorzitter: Mijnheer van Bijnen,

De heer Van Bijnen (PVV): U vraagt hoe wij dat kunnen, maar die vraag stellen wij dus eigenlijk net aan het College.

Mevrouw Plusquin: Ja, maar ziet de PVV …

De heer Van Bijnen (PVV): Maar als ik even mag … Niet door me heen praten, want ik ben aan het aan het antwoorden, volgens mij, voorzitter. Het zou mooi zijn als u dan ook even luistert naar mijn antwoord, als u het wilt horen, Maar dat ligt toch echt bij het College natuurlijk. Die vraag stellen wij nu

ook: wat gaan we eraan doen? En dan wordt er natuurlijk ook rekening gehouden met omliggende luchthavens, ja. Dus ik hoor dadelijk van het College van hoe ze daar met dat plan dan omgaan om te kunnen concurreren in het gebied met meerdere luchthavens in de regio en het buitenland natuurlijk. België, Duitsland, noem maar op.

De voorzitter: Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, goed, ik wilde er graag de mening van de PVV over weten, vanwege die daling en het feit dat onze buren daar wel vol op gaan inzetten en er al een stevige groei in hebben doorgemaakt.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, ik wil daar best op reageren, voorzitter. Het is voor u de eerste keer, hè? Het is een voortgangsrapportage. Als we even gaan kijken naar de afgelopen jaren, hebben we volgens mij lang genoeg discussies gevoerd over standpunten, hoe en wat, dus volgens mij is het heel erg bekend hoe wij hierin staan, in dit dossier. We zouden ons in de voortgangsrapportage moeten beperkingen tot de wijzigingen betrekking hebbend op de voortgang. Dus om hier nu weer opnieuw de discussie te gaan oplaaien over Maastricht Aachen Airport; dat draagt zeker niet bij aan de groei daarvan, dus daar wil ik het op dit moment dan ook bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar … U had uw betoog nog niet afgerond. Sorry.

De heer Van Bijnen (PVV): Dank u wel. Ik heb nu op deze manier wel heel veel spreektijd, maar goed, dat gaat in de toekomst ook zo gebeuren natuurlijk, dus ja, dan kunnen we daar alvast aan wennen, hè? Laten we dat maar zo zeggen. Ja. Nee, hier nog niet, nee. Even kijken. De afname, daar hebben we het uitgebreid over gehad. Dan het stukje Omgevingsfonds. Dat is ook al genoemd door mijn collega's. Dat vinden wij ook natuurlijk een heel belangrijk item. Daarom hebben we ook gevraagd of die stichting inderdaad dan conform de motie die presentatie komt houden, want wij vinden het inderdaad te kort door de bocht om te zeggen, van: ‘Oké, we hebben nu de stichting, succes aan de stichting en verder horen wij dan niets meer van.’ Dus wij worden als Staten heel graag op de hoogte gehouden van wat die stichting nu doet. Dat heeft ook weer betrekking op natuurlijk het aantal toezeggingen dat daar staan, die naar ons idee op dit moment dus ook niet afdoende zijn afgedaan, omdat vanuit het Omgevingsfonds de stichting ook om een aantal cijfers worden gevraagd: oké, hoeveel mensen worden nu uitgekocht, wat worden nu voor maatregelen genomen, wie is nu daarmee geholpen? Dat zien we natuurlijk ook graag in die toekomst terug, vanaf 1 januari gaat die stichting beginnen: wat ze doen. Dus daar moeten we het ook over gaan hebben, dat we dat graag natuurlijk terugzien in de nieuwe voortgangsrapportages. Dan nog even kort, want volgens mij heb ik niet meer veel tijd, het PIP. Dat is ook al vermeld. Die zien we natuurlijk graag langs de Staten komen uiteraard. Dat hebben we ook vastgelegd in een motie destijds. Dat is ook één van de moties die nog daar staat. Plus dat dan inderdaad de doorrekening van die GRE of alternatieven ook onze kant op moet komen. Dan wil ik het nog een keer bij het College neerleggen. Nu zien we in de analyse van de Griffie op pagina 7 staan dat het besluit ter inzage wordt neergelegd, maar goed wij zijn van mening…

De voorzitter: Komt u tot een afronding?

De heer Van Bijnen (PVV): Ja. We willen nog steeds aan het College vragen: wij willen dat dat het PIP met die berekeningen langs de Staten komt en dat er hier vandaag wederom een toezegging op gedaan wordt. Dan wil ik het daarbij laten gezien de tijd.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar de overkant. Forum. Mijnheer Kappelle.

De heer Kappelle (Forum voor Democratie): Ja, dank u wel, voorzitter. We hebben begin dit jaar al een tijd in deze commissievergadering aan MAA besteed en toen was al bekend dat Airport Luik en Eindhoven recent subsidies van meer dan € 40 miljoen gekregen hebben om hun activiteiten uit te breiden. Het feit dat de concurrentiepositie van MAA daardoor verslechterd is, is natuurlijk een logische conclusie. Daarnaast speelt de trend van het dalend vrachtvervoer. Ik zal het kort houden. Ik stel vast dat de data tot nu toe gewoon onbetrouwbaar lijken of op zijn minst onvolledig zijn. Ik denk, wat we nodig hebben is een nieuwe basisrapportage op basis van feiten en reële prognoses. Mijn vraag is ook: wanneer kan deze verwacht worden en wat is nu de prognose van de reële vervoersontwikkelingen in het licht van de recente uitbreiding van Airport Eindhoven en Luik? Wanneer kan hierover een reflectie ingepland worden, zodat we die nieuwe rapportage kunnen bespreken? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we door naar mijnheer Roso van JA21.

De heer Roso (JA21): Ja, dank u wel, voorzitter. Nog niemand heeft het gedaan, maar allereerst wat ik wel even de felicitaties overbrengen aan de winnaars van de verkiezingen van afgelopen woensdag, dat de leden en oud-leden van dit parlement zich hard blijven maken voor de provincie. Mogen de lijntjes maar kort blijven. Dat gezegd hebbende, het onderwerp, voorzitter: MAA en de 13e voortgangsrapportage. Ik hoop dat wij per januari met de basisrapportage sneller worden geïnformeerd. Het mag u niet verbazen dat wij, ondanks het feit dat wij niet in de Staten zaten tijdens het besluit in 2022 om MAA open te houden, een voorstander zijn van het vliegveld en het in stand houden hiervan. We zien een rapportage waarin veel punten staan waarop ik graag verduidelijking zou willen vragen aan de Gedeputeerde. Eén daarvan is, we zien de ambitie hoger liggen dan de realisatie. Hoe kunnen we de ambitie wel gaan realiseren? In hoeverre kan de aangekondigde reductie van bijvoorbeeld Eindhoven van vluchten en vliegtuigtypes een positief effect hebben op MAA? Wat doet het College eraan om die vluchten hierheen te halen? Dezelfde vraag kan ik ook stellen in relatie tot de vracht en de discussie in Haarlemmermeer en in Den Haag. Wel zie je nu ook… Bij de baanrenovatie zie je natuurlijk een reductie van vracht. Dat heeft natuurlijk een langere aanlooptijd en ook een opstarttijd om weer op niveau te komen. De vraag is alleen: naar welk niveau gaat dit doorgroeien, wat is de daadwerkelijke ambitie daarvan en realisatie daarvan? Net hoor ik een andere… Volgens mij was het bij … Ik weet niet welke spreker dat was met betrekking tot Luik en de eventuele subsidies daarvan en het inzetten… Volgens mij was het mevrouw Plusquin. Volgens mij deed zij net volle inzet op vliegveld Luik, op die vracht. Houd er ook wel rekening mee dat voor de importeurs die in Nederland … In Nederland zijn er twee vrachtvliegvelden: in Amsterdam en Maastricht Aachen Airport. Maar dat ook nog weleens een keer fiscaal een reden kan zijn om in Nederland te laten landen en niet in Luik, dus dat zij daar graag op in blijven zetten. Verder is het vanuit mij vooral de vraag: doet de Provincie eigenlijk wel genoeg om de sterke infrastructuur die MAA waarborgt te beschermen en de voordelen die er ook voor Limburg daarvan zijn te beschermen? Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mijnheer Van den Beucken van LOKAAL-LIMBURG.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja, dank u wel, voorzitter. In juli hebben we over drie voortgangsrapportages tegelijkertijd gesproken en toen werd al aangegeven dat we het best wel lastig vonden om al die gegevens aan elkaar te rijden langjarig, omdat je natuurlijk te maken hebt met

verschillende vervoersvormen per half jaar, per jaar, tweejarig gemiddelde. Dat werkt een beetje vertroebelend. Ook die indicatoren die we steeds hebben gehad sinds die basisrapportage, die waren niet meer van deze tijd en die zouden gaan veranderen. Ik hoor aan de overkant van de tafel bij een aantal fracties ook een teleurstelling dat we niet nu al die nieuwe rapportage voor ons hebben liggen. Ik snap dat. Ik had hem ook graag gehad. Ik heb wel begrepen; in december krijgen wij als het goed is de kans om te reflecteren, met een voorstel daartoe. Tenminste, er werd gezegd, december, zodat wij de volgende rapportage in een nieuwe vorm kunnen gieten. Dat zou mooi zijn. De Griffie wil ik graag bedanken voor de analyse en ik zal de vraag even letterlijk voorlezen die ze zelf ook stellen. Die had ik me ook al bedacht. Het overzicht van de inzet van Provinciale middelen in de herziene basisrapportage wordt opgezet vanaf de transitie MAA of krijgen we een overzicht met cumulatieve bedragen vanaf 2014? Kan het College daarop reflecteren of komt mijn vraag nog gewoonweg te vroeg en moeten we tot december wachten om het erover te hebben? Dan even de start- en landingsbaan.

De voorzitter: Moment. Er is een vraag van mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ik snap de vraag van de heer Van den Beucken, heel erg goed, hè? We moeten het er in december over hebben. Maar ik wil u er even aan helpen herinneren dat dit de laatste commissievergadering van de ESA is tot het einde van het jaar. Dus we zijn al … Het is pas november, maar we zijn al in december en we moeten constateren dat het er niet is.

De voorzitter: Wat is uw vraag?

Mevrouw Berghorst (PvdA): Bent u dat met mij eens?

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja, ik ben dat met u eens, maar ik heb ook geluiden gehoord en volgens mij is het in de begrotingsbehandeling ook nog even ter sprake gekomen, dat wij in december in ieder geval een voorstel zouden krijgen. Het maakt mij niet zo heel veel uit in welke commissie dat is, als we het er nog maar even over kunnen hebben. Maar als er niks meer komt, dan moet het in januari gebeuren. Maar als het maar gebeurt, als we daar maar een richting aan kunnen geven en er iets van kunnen vinden. Dat lijkt me het allerbelangrijkste. Of dat nou een maand later is; ja, die maand vanaf 2014 tot nu zal ons ook niet helemaal meer de das om doen. Ik ga wel even verder, als u het goed vindt, voorzitter, met die start- en landingsbaan. We hebben gezien dat die natuurlijk een tijdje gesloten is geweest, hè, bijna twee maanden. Als je dat terugredeneert naar een half jaar, dan kun je dat voor het aantal passagiers nog wel een beetje terugrekenen, maar wat betreft vracht moeten we wel constateren dat er wel een forse afname in zit, dus ook graag daar een reflectie op, wat dat zou kunnen zijn geweest. Een andere vraag die ik daarbij zou willen stellen, die me nu op dit moment invalt is: zijn er ook na-ijleffecten mogelijk hiervan? Zo'n baan is natuurlijk een tijd dicht geweest. Hebben wij na-ijleffecten te vrezen en zijn er misschien ook vooraf al effecten geweest? Ik weet dat niet. Ook misschien een interessante vraag. Even kijken. Een aantal zaken moeten we maar wegstrepen. Ja, de risicoparagraaf. Wat ik daaraan zie is dat die eigenlijk zo goed als identiek of helemaal identiek is aan de vorige keer. Ik zou graag weten waarom dat is. Zijn die risico's niet veranderd of wachten we op de nieuwe rapportagevorm of heeft dat iets te maken met de instap van Schiphol? Dus ja, ik weet niet hoe dat komt, dus ik zou daar graag een reflectie op hebben. Dan hebben we nog iets over vortexschade. Onlangs hebben we een mededeling portefeuillehouder gehad dat er een aantal mensen getroffen waren die buiten het pilotgebied vielen, met vortexschade. Dat is als ik het goed heb…

De voorzitter: Komt u tot een afronding, mijnheer Van den Beucken?

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Nou ja, de tijd gaat snel. Betekent dat dat als er woningen komen die buiten dat cluster vallen, dat die ook in aanmerking gaan komen voor dat fixeren van die dakpannen? Dat is nog een vraag. Ik had nog een aantal zaken, maar de tijd is om en dan is die om. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we door naar de fractie van de VVD. Mijnheer Bloi zie ik.

De heer Bloi (VVD): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, dank voor de voortgangsrapportage, waarin we terugkijken op het afgelopen half jaar. Het woord ‘terugkijken’ geeft de richting al aan: we kijken terug en we hebben het niet over de toekomst van MAA. Hoewel ik het gevoel had dat het hier meer over de toekomst ging dan echt over de voortgangsrapportage. Maar goed, dat gezegd hebbende. MAA. Een goede beschikbare en duurzame infrastructuur is cruciaal voor de Limburgse economie, nu en in de toekomst. MAA vervult hierin een heel belangrijke rol. De transitie van MAA in het realiseren van een toekomstbestendige start- en landingsbaan, het verduurzamen van lokale activiteiten en het verminderen van de hinder voor de omgeving is in volle gang. Zoals ik al zei, met betrekking tot de voorliggende voortgangsrapportage is er met ons als PS afgesproken dat we dus alleen maar terugkijken. Een terugblik laat zien dat het beoogde aantal vluchtbewegingen en daaraan gekoppelde werkgelegenheid achterblijven op de beoogde resultaten. Oorzaken hiervan zijn aan te wijzen, zoals de renovatie van de start- en landingsbaan. Deelt het College dan ook het standpunt van ons dat hierdoor echt een vertekend en slechter beeld ontstaat dat eigenlijk geen recht doet aan de feitelijke situatie en de verwachte groei? In bijlage 4, risico's en risicobeheersing, wordt een aantal keer vermeld dat er sprake is van te weinig resultaatacquisitie. Deelt u onze conclusie dat de omvang van de acquisitie volledig wordt beïnvloed door MAA? Wat is de oorzaak hiervan en wat gaat er zichtbaar en merkbaar veranderen om de acquisitie op niveau te brengen? Tot slot, voorzitter, de VVD was, is en blijft voorstander van MAA, zoals we een jaar geleden met zijn allen hebben besloten.

De voorzitter: Er is een vraag van mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, u zegt: de resultaten blijven achter. Dat constateren we volgens mij allemaal hier. Maar welke hoop heeft de VVD dan ook gericht op de Schiphol Group in dit geval, om dat ook te gaan veranderen in de toekomst?

De heer Bloi (VVD): Volgens mij heeft de Schiphol Group ruime ervaring in acquisitie bij dit soort infrastructuur en is Schiphol volgens mij ook daarom ingestapt hier en hierheen gehaald.

De voorzitter: Mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Dan wil ik ook nog graag een vervolgvraag stellen. Vindt u het als VVD te rechtvaardigen dat we € 23.000 per arbeidsplaats aan subsidie geven voor dit vliegveld?

De voorzitter: Mijnheer Bloi.

De heer Bloi (VVD): Ja, we geven volgens mij ook bij andere plekken flinke subsidies per arbeidsplaats, dus ja…

De voorzitter: U had uw bijdrage beëindigd, mijnheer Bloi? Dan gaan we naar de fractie van het CDA, mevrouw Depondt.

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Ja, voorzitter, misschien twee dingen vooraf. Ten eerste is denk ik een betrouwbare overheid ook een overheid die niet elk half jaar op haar eigen besluiten terugkomt. We hebben na een heel zorgvuldige procedure ruim een jaar geleden een besluit genomen over de luchthaven, ons daarbij heel goed gerealiseerd dat we daarbij ook eens moeten stoppen met de discussie en het College ook in haar rol als aandeelhouder, maar ook de organisatie, de kans moeten geven om de doelen die we gesteld hebben ook te gaan realiseren. Iedereen weet dat dat niet in de tijd van een jaar kan gebeuren. Dus het is ook heel logisch als je de cijfers van een half jaar later ziet, dat die niet plotseling 180 graden gedraaid zijn. Dus ik wil ook echt wel de oproep doen om nou in ieder geval de kans te geven om onze doelen te gaan realiseren. De tweede opmerking daarbij is dat ik het heel jammer vind dat die herziene basisrapportage er niet is. Als die er was geweest, dan had je het er nog steeds niet mee eens kunnen zijn, maar dan hadden we in elk geval heel veel vragen die nu voorliggen niet hoeven te stellen. Die is juist bedoeld om de voortgang te monitoren en te prognosticeren ten aanzien van de doelen die wij ruim een jaar geleden hebben gesteld. Dus ik vind dat eerlijk gezegd wel een beetje een gemiste kans. Dat wil ik even vooraf zeggen. Nou, als het gaat over de tegenvallende resultaten; ja, daar zijn heel veel vragen over gesteld. Die ga ik niet herhalen. Ik zeg wel dat ik ze in het perspectief zie van de besluitvorming van ruim een jaar geleden. Terecht hoor ik een aantal partijen hier ook zeggen: toen we ook al die concurrentieanalyse hebben gemaakt, toen ook de kranten al vol stonden over de uitbreiding van Bierset. Dat is allemaal meegewogen in het hele verhaal, dus ja, dat dat effect zal hebben is logisch, maar we moeten het wel denk ik een beetje breder zien. We zijn wel inderdaad benieuwd naar: is er al enig effect zichtbaar van de instap van Schiphol? Misschien niet acuut nu in cijfers, maar hoe loopt dat nu op dit moment? Er staat, misschien een technischer puntje, dat er een nieuw geluidmeetsysteem moet komen. Ja, wanneer komt dat dan? Geluid is natuurlijk voor ons wel een heel wezenlijke afwegingsfactor geweest, dus dat moet wel goed gemeten kunnen worden en blijven worden. Dus hoe staat het ermee? Daar willen wij het voor nu bij laten.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Depondt. Dan gaan we tot slot naar de fractie van de BBB, mijnheer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Dank je wel, voorzitter. De BBB was één van de weinige fracties die niet mee aan de wieg heeft gestaan van het besluit dat in december heeft plaatsgevonden. Dat had wellicht de uitkomst kunnen beïnvloeden. We zijn nu een half jaar verder. Er zijn partijen die zeggen van: nou, ja, laten we niet te kritisch zijn, want we hebben pas een half jaar …

De voorzitter: Ik ga u even onderbreken. Er is een vraag van mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja. Dank u wel, voorzitter. Ik zou wel graag willen weten in welke zin de BBB die uitkomst had kunnen beïnvloeden, want ik mis daar wel een duidelijk standpunt in. Hoe hadden jullie dat beïnvloed, mijnheer Zeedzen?

De heer Zeedzen (BBB): Nou, volgens mij is dat… Terugkijken naar het verleden is niet relevant voor waar we het vandaag over hebben.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, u begint erover. U begint erover. Als je A zegt, moet je ook B zeggen.

De heer Zeedzen (BBB): Nou, dat heeft niemand gezegd, dat als ik A zeg …

De voorzitter: Mag ik u even eraan herinneren dat we de discussie voeren via de voorzitter?

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Mijnheer de voorzitter. Ja, het is natuurlijk zo dat als je A zegt, dat je ook B moet zeggen. Ik hoor toch wel een opmerkelijke uitspraak van de heer Zeedzen, dat zijn partij de uitslag had kunnen beïnvloeden, veranderen. Ik zou hem graag willen vragen: hoe staat de BBB er nou in?

De voorzitter: Mijnheer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Nou, als ik A zeg, moet ik B zeggen. Ik zeg BBB. Dat is nog veel meer dan wat u vraagt. Daar wil ik het bij laten. Voor de rest mag u dat zelf invullen. Ik ga verder naar…

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen heeft ook een vraag aan u.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja. Ja, voorzitter, dank u wel. Ik zal het wat zachter misschien brengen dan mevrouw Plusquin, maar ik vind wel: als u inderdaad iets roept… We hebben het over de voortgang, maar u roept dat u het wellicht inderdaad had kunnen beïnvloeden. Dan vind ik het niet meer dan normaal dat daar vragen over worden gesteld. Dus die vraag stel ik u ook inderdaad, hè: wat is nu uw standpunt als BBB hier? U zit hier in de coalitie. Wat is nu uw standpunt ten opzichte van Maastricht Aachen Airport? Het zou mooi zijn als u daar nu ook een keer voor uitkomt, wat dat standpunt is. Dus ook wij willen het graag weten. Dank u wel.

De voorzitter: Ja, mijnheer Zeedzen, u mag hier even op antwoorden, maar ik wil u er nogmaals op attent maken dat we het over een voortgangsrapportage hebben.

De heer Zeedzen (BBB): Nee, inderdaad en volgens mij… Tijdens mijn verdere stuk van het betoog zal dat naar voren komen. Kijk, wij hebben ons bij het aansluiten aan de coalitie geconformeerd aan het opvolgen van de afspraken die gemaakt zijn, maar om die afspraken die gemaakt zijn invulling te kunnen geven, betekent dat dat de parameters die hieraan ten grondslag liggen moeten kloppen. Als wij nu horen - en daar vraag ik de Gedeputeerde ook om op te reflecteren - van de inspreker, maar ook van andere partijen hier in de ruimte, dat er vragen zijn bepaalde van die parameters, waaronder de werkgelegenheid … Mevrouw Depondt zegt net: ja, je kunt niet verwachten dat de cijfers 180 graden gaan draaien. Dat zijn ze helaas wel, maar de verkeerde kant op. Dan heeft de BBB daar op dit moment vragen bij. Welke kant het uiteindelijk opgaat; nogmaals, ik denk dat wij een informatieachterstand hebben. Die hebben wij proberen invulling te geven door oude debatten terug te kijken, door alle stukken in te lezen, maar je komt nooit op dat niveau waar de partijen in zitten die hierbij aan tafel hebben gezeten. Maar laten we het zo zeggen, wij zijn op dit moment positief kritisch naar aanleiding van het genomen besluit en zeker die cijfers. Ik denk dat het ontzettend belangrijk is naar ons toe, maar ook naar de buitenwacht toe, dat wij duidelijk kunnen maken dat die cijfers die we hanteren gewoon kloppen. Dat is gewoon munitie voor iedereen die tegen wil zijn of voor wil zijn, om die te misbruiken. Met cijfers kun je uiteindelijk alles bewijzen.

De voorzitter: Mevrouw Plusquin. Eerst mevrouw Plusquin, sorry.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel. Ik ben nu echt wel nieuwsgierig geworden waarom de heer Zeedzen, voorzitter, wel antwoord geeft op dezelfde vraag als die gesteld wordt door de PVV en niet antwoord geeft op de vraag als die gesteld wordt door de Partij voor de Dieren.

De voorzitter: Mijnheer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Ja, ik vind het een rare vraag. Mijnheer Van Bijnen stelde hem strakker, laat ik het zo zeggen. Dat was een betere uitnodiging tot antwoord, laat ik het zo zeggen.

De voorzitter: Mijnheer van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik zat inderdaad in mijn vraag en mijn antwoord en eigenlijk had ik een vervolgvraag, dus daarom vond ik het raar dat nu de vraag naar mevrouw Plusquin ging, maar dat leg ik even bij u neer, mijnheer de voorzitter. Ik heb mogelijkheid tot vervolgvragen. Dank u wel voor het uitgebreide antwoord. Waarom ik dit vraag is natuurlijk ook omdat uw achterban … U begint er zelf over, maar wees eens duidelijk naar uw achterban waar u voor staat. Dat is hier ook een oproep richting u. Ik hoop dat u met alle informatie die u hoort vanuit de Staten en uw coalitiepartners, waarmee u aan tafel heeft gezeten… Dat u daar wel de juiste informatie van krijgt, waardoor u ook zou kunnen weten dat het enige tijd gaat duren voordat het weer misschien richting groei gaat. Dus de vraag dan die ik wil stellen is: bent u wel van mening dat het nog enige tijd kan duren nu voordat er groei ook weer gaat zijn bij Maastricht Aachen Airport?

De voorzitter: Mijnheer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Nee, natuurlijk, Je kunt niet in een half jaar verwachten dat dingen op ineens heel erg drastisch gaan veranderen. Maar waar wij inzicht in willen krijgen is: wat is er dan nu veranderd? Want als je blijft doen wat je deed, zal het resultaat niet veranderen. Dat zien wij nu nog onvoldoende. Puur het partner maken van de Schiphol Group als dusdanig; ja, die kunnen heel veel knowhow hebben, maar dat als dusdanig zie ik niet als een concrete oplossing. Wij willen echt stappen zien en hopelijk dadelijk in januari in die basisrapportage dat we daar die stappen wel beginnen te zien en dat daarmee onze twijfels in ieder geval in beginsel enigszins worden weggenomen.

De voorzitter: Gaat u door met uw betoog, mijnheer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Dat was mijn betoog, voorzitter. Dank je wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan wij naar de… Nee, dan gaan we… Dan gaan we volgens mij naar de Gedeputeerde, want ik heb geen vragen gehoord voor de Statenonderzoeker. Als dat wel zo mocht zijn, dan komen die straks nog terug, maar ik geef eerst het woord aan de Gedeputeerde, mijnheer Satijn.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel, voorzitter. Allereerst gefeliciteerd met uw eerste voorzitterschap van deze vergadering. Ja, toch even wat algemene opmerkingen vooraf, als dat mag. De 21 minuten lopen. Wat dat betreft ben ik blij dat mevrouw Mertens hier naast me zit. Die was heel streng voor mij de laatste keer, dus…

De voorzitter: Dan heeft u nog maar de helft gezien.

Gedeputeerde Satijn: Oké. Nou, dat noopt mij dan ook om echt op de hoofdlijnen terug te komen bij uw commissie, voorzitter, waarvan ik ook denk dat dat goed is. Ik hoor hier toch een aantal sentimenten, een aantal criticasters, maar ook een aantal oproepen vanuit uw Staten. Allereerst de basisrapportage zelf, waar we het nu over hebben, hè? Dat is een thema wat bij u speelt, maar ook bij het College, bij de Gedeputeerden. We hebben met elkaar afgesproken dat wij vanaf 1 januari gaan

rapporteren volgens de nieuwe basisrapportage. Die komt ook binnenkort naar u toe. Daar ben ik al of daar is het College al… Ik moet in de we-vorm spreken. Die heeft al de houding aangenomen die de heer Stocks heel graag ziet, activistisch aandeelhouderschap, omdat we redelijk kritisch zijn op dat stuk wat wij naar u toe gaan sturen. Dat komt ook omdat wij heel goed luisteren, anders dan wat misschien uw beeld is, naar datgene wat speelt in de commissie. Wat zijn nou de belangrijke zaken die de commissie weegt als we het hebben over de voortgangsrapportage, als we het hebben over de performance van deze luchthaven, waar we inderdaad, zoals mevrouw Depondt zei, een half jaar geleden pas definitieve afspraken over gemaakt hebben? Dus dat stuk gaat naar u toekomen. Dat ligt maandag voor de laatste keer bij het College en daar zullen we ook in het College zelf iets over moeten gaan vinden, maar uiteindelijk is het de bedoeling dat dat zo snel mogelijk uw kant op komt. Dan realiseer ik me heel goed dat u denkt van: heeft u dat tot op de laatste minuten vastgehouden? Nee. We hebben ook in de gesprekken met de nieuwe aandeelhouder, ook in de gesprekken met uw commissie heel goed geluisterd wat de inhoud van die rapportage zou moeten zijn. Dus daar hoef ik geen toezegging op te doen, want dat staat al gepland. Dan toch weer even terug naar vervoersbewegingen op de luchthaven zelf. Nou, wij hebben daar in het voorstel destijds in de Staten in de businesscase heel duidelijk aangegeven wat de verwachting zou kunnen zijn voor dit jaar. Daarin hadden we ook meegenomen dat de herontwikkeling of de reparatie van de landingsbaan, de start- en landingsbaan, een belangrijke rol daarin zou spelen in de tijd. We zien ook dat dat zijn effecten heeft, hè? Dat loopt in ieder geval terug. Dat is conform de businesscase zoals die is voorgelegd. Daar zit geen afwijking in. Er wordt door uw commissie dan ook terecht gewezen op: ja, wat gebeurt er als het wel zo is? Nou, dan hebben we gewoon ons met u te verstaan. Op het moment dat die businesscase verlaten wordt in negatieve zin, dan staan we bij u voor de deur en hebben we dat met elkaar te bespreken. Op dit moment is er dus ook geen sprake van dat er extra gelden vanuit het Provinciehuis naar de luchthaven hoeven te gaan daar waar het gaat om de underperformance, zoals die door u is geconstateerd. Dus dat even als een vooruitblik op een aantal vragen die door u gesteld zijn. Er is ook gevraagd om te reflecteren op een aantal zaken. Even op de mondiale sfeer rondom luchtvracht. Daar zien we inderdaad dat daar een terugloop in te zien is. Dat betekent dat de luchthaven MAA in concurrentie is, ook met de luchthavens om ons heen, maar ook in concurrentie is met de overheid, zoals ik altijd zeg, in dit geval de Rijksoverheid, want daarin zie je dat daar ook besluiten worden genomen die hun effecten hebben op MAA. Denk bijvoorbeeld aan het niet laten krimpen van de luchthaven Schiphol, hè? Dat heeft een directe invloed op het acquisitiepatroon van onze luchthaven. Dat zien we ook. Die geluiden horen we ook vanuit de directie. Dus we hebben echt te maken met een mondiale wereld, waarin we niet alleen te maken hebben met een op dit moment teruglopen in het vrachtvervoer, wat we overigens volgend jaar in de prognose weer zien stijgen, maar nogmaals, dat is wat wij zien en we kijken terug, voorzitterm, dus daar wil ik me ook aan houden. Dus je ziet dat die luchthaven echt in concurrentie is. Wat ik al zei: niet alleen met de luchthavens om ons heen, maar ook met mondiale ontwikkelingen. Daar spelen ook helaas minder positieve zaken als oorlogen een rol in. Dat is gewoon van invloed op die totale markt. Toch ook even een reflectie op de insprekers, waarvoor dank, de heer Sprangers en de heer Derks. Ik moet u zeggen, u bent buitengewoon consistent in uw bijdrage. Dat erken ik ook. Ik wil daar toch wel een kritische opmerking over maken, als dat mag, hè? Ik bedoel, ik ben me zeer bewust van dit politieke dossier, ook in dit huis, ook in deze commissie. Daar is over gesproken met voor- en tegenstanders. Als rechtgeaarde democraat kan ik dat zeer waarderen, ook als partijen die mogelijk wat meer moeite hebben met het doorontwikkelen van deze luchthaven daar ook nog steeds iets van vinden. Dat hoort bij het proces van politiek. Ik vind dat prima. Wat ik minder prima vind en daar ga ik me nu toch over uitspreken, is dat minimaal in één bijdrage toch iedere keer de zweem van integriteit zit. Dat vind ik jammer, want dan wordt er toch op het College iets gelegd alsof wij u niet juist zouden informeren. Er wordt ook over ambtenaren iets gezegd. Ik wil daar echt afstand van nemen, want …

De voorzitter: Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, ik vind dat heel lastig, want deze insprekers kunnen zichzelf nu niet verdedigen en volgens mij hebben ze gewoon verwezen naar een onderzoek. Dat was geen verwijt aan het College, maar ze hebben verwezen naar dat onderzoek. Dus ik … Het is wel heel lastig om zoiets weer terug te geven als de mensen zich niet kunnen verdedigen.

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, ik erken dat, maar u vraagt mij om een reflectie en dan reflecteer ik. Als insprekers, want die spreek ik met enige regelmaat, daar iets van vinden, dan melden ze zich bij ons of bij u en dan hebben we het over. Alleen ik wil dat punt even maken. Ik heb dat heel duidelijk beluisterd. Ik heb daar helemaal niets op tegen, op wat deze insprekers hier te zeggen hebben, maar blijf uit de buurt van uitspraken waar ik zojuist aan gerefereerd heb. Voorzitter, dat is het enige wat ik daarover wilde. En overigens, de boodschappen waarmee de insprekers komen zijn ons niet onbekend. Nogmaals, daar hebben we het ook met elkaar over. Alleen ook daar moet je op enig moment constateren dat je het daar mogelijk niet over eens bent. Dat is ook een groot goed in dit huis, voorzitter. Hoeveel tijd heb ik nog? Ik wilde naar de vragen gaan.

De voorzitter: Nog een kleine vijftien minuten.

Gedeputeerde Satijn: Nou, ik ga mijn best doen. De SP, het PIP-proefdraaien. Dat is een belangrijk punt. Dat is aangegeven ook door de heer van Bijnen. Dat ging in combinatie met de GRE. Die wordt dit jaar als het goed is nog vastgesteld door GS en komt naar uw Staten toe, dus die gaat u dan ook vaststellen. Even zien. De koppeling aan de GRE zelf. Dat is natuurlijk een wens die is ingebracht in de besluitvorming destijds. We hebben daar heel duidelijk ook tegen de heer Van Bijnen gezegd: ‘De GRE an sich is een soort van extra investering die zal moeten plaatsvinden.’ Wij denken als College nog steeds dat met een ontwerp PIP zonder GRE ook een aanvaardbaar leefklimaat kan worden geborgd, in ieder geval naar onze opinie. Maar we gaan het u allebei voorleggen, want dat is de afspraak die we met u gemaakt hebben. Dus we gaan ook de kosten van de GRE meenemen in het ontwerp PIP. Daar heeft u ook om gevraagd. Dan kunt u dan besluiten wat u daarvan vindt en of u dat een interessante investering vindt. Dat klinkt een beetje raar, maar in ieder geval of u het de investering waard vindt om daarmee aan de beoogde overlast in de omgeving tegemoet te komen. U vroeg ook: hoe gaat MAA ervoor zorgen dat ze zwarte cijfers gaan schrijven? Nou, ik heb zojuist al even aangeven wat het klimaat natuurlijk mondiaal is. Misschien is het ook goed dat ik even doortendeer op de komst van Schiphol als medeaandeelhouder, wat daar ook een rol in heeft, wat in ieder geval altijd bedoeld is geweest om de luchthaven als zodanig te versterken. Ook op de vraag van de heer Zeedzen: ja, wat wij zien is dat Schiphol in eerste instantie heel veel kennis en kunde aan de onderneming brengt. Dat hebben we ook al gezien overigens toen de start- en landingsbaan gerenoveerd moest worden. Toen is ook al heel veel kennis en kunde van Schiphol gebruikt om dat op een ordentelijke manier te laten plaatsvinden. Overigens kom ik nog terug met een de rapportages over hoe dat verlopen is, maar we zien ook dat Schiphol en MAA nu ook gezamenlijk optrekken als het gaat om acquisitieactiviteiten. Dus niet alleen op kennis en kunde, maar als je het hebt over de sales en marketing, dat ze daar ook samen in optrekken, waarbij het uiteindelijk ook de verwachting is dat de positie van MAA daardoor gaat verbeteren. Maar nogmaals, ik heb dat beeld proberen te schetsen, naar het verleden toe, maar ook naar de toekomst toe. We zijn in competitie, we zijn in concurrentie, dus in dat speelveld zal uiteindelijk moeten worden bepaald wie er het meest succesvol is. U had ook die vraag gesteld over die die werkgelegenheid en de cijfers die de heer Sprangers aangaf. Ja, dat is al een aantal malen verhandeld hier. Dat gaat echt over methodieken. We hebben

wel met elkaar afgesproken: in de nieuwe basisrapportage gaan we uit van één methodiek. Die hebben we ook met u afgestemd. Zeker ook als we die rapportage met elkaar gaan bespreken, wil ik dat we hier echt nader met elkaar op gaan reflecteren, dat we hier geen discussie meer over krijgen, want dat was natuurlijk al een bron van discussies voor zo lang als deze rapportage, zoals die in de huidige vorm hier voorligt, is vastgesteld. Nou, een aantal vragen van mevrouw Mertens heb ik denk ik al beantwoord, daar waar het gaat over de nieuwe basisrapportage. Ook heb ik iets gezegd over de trends rondom de vervoersontwikkeling. Ik heb ook al gereflecteerd op de daling van het aantal bewegingen. Dan het Omgevingsfonds. Heel belangrijk. Ook waren er door een aantal collega's van u vragen over gesteld. U zegt feitelijk: ‘Ja, de statuten komen niet helemaal overeen met het amendement.’ Dat erkennen wij en herkennen wij. Wat wij met de stichting hebben afgesproken – en daarom vind ik het goed dat we dit even ook hier even met elkaar bespreken – is dat wij via de subsidievaststelling precies gaan afbakenen wat wij met elkaar hebben afgesproken. Dus de controle zit bij ons, dat hebben we intern afgewogen, meer op een subsidiebeschikking en uiteindelijk vaststelling, want bij de vaststelling kun je dan ook constateren of iemand al dan niet heeft voldaan aan de afspraken op een andere wijze dan dat in stichtingsstatuten is vastgesteld. Want de stichting an sich, hebben we met elkaar besloten, moet onafhankelijk zijn. Dat moet geen sturing krijgen vanuit welk politiek gremium dan ook. We vonden het zuiverder om uiteindelijk bij de subsidievaststelling vast te stellen wat de eisen van dit huis zijn als het gaat om de activiteit van de stichting zelf. Daar kunnen we een aantal dingen in meenemen. Dan kom ik ook richting mevrouw Berghorst, want ook hebben we het met die stichting gehad over de vulling van het fonds. Ook in die subsidievaststelling zullen we het ook hebben over het betrekken van andere partijen, die nog niet of te weinig een bijdrage hebben geleverd - ik druk me even wat neutraal uit - aan dat fonds zelf, omdat zij zelf hebben aangeven als Omgevingsfonds: ‘Wij vinden het belangrijk dat wij daar een rol in kunnen spelen, omdat wij dan ook kunnen uitleggen aan partijen, subsidiënten, bedrijven, wat we daarmee gaan doen.’ Dat even als eerste antwoord op mevrouw Mertens, maar ik zag …

De voorzitter: Waarschijnlijk mevrouw Berghorst, die een vraag heeft.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, want ik snap dat wel, hè? En ik snap dat zo'n fonds dat ook zelf wil kunnen doen. Daar heb ik ook niks op tegen. Maar ik vind wel dat wij ook als Provincie … Ik roep u dan ook op om daar zelf ook gewoon wel in aan de slag te blijven en het niet alleen maar aan zo'n fonds over te laten, want dan maak ik mij wel zorgen namelijk.

De voorzitter: Gedeputeerde. Mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, ik wacht altijd netjes op de voorzitter, maar die subsidievaststelling, het afbakenen daarvan, wat wij hebben afgesproken; ik probeer dat even verder te verduidelijken, hè? Dus bedoelt u dan de subsidie die wij verstrekken of u als GS verstrekt aan de stichting, of bedoelt u dan de subsidie die wordt verstrekt of in ieder geval een bijdrage die wordt geleverd aan diegene die aanvraagt, want volgens mij is de constructie zo dat u als GS dan nog altijd de subsidie moet vaststellen en die dan dus ook gewoon ziet. Niet dat… De stichting kan dan wel een advies geven daarover… Maar zo zit het niet, zie ik bij u.

De voorzitter: Wilt u die eerst beantwoorden?

Gedeputeerde Satijn: Ja, bedoelt u eerst de vraag van mevrouw Berghorst of eerst die van mevrouw Smeets? Ik kijk even…

De voorzitter: Eerst die van mevrouw Berghorst en vervolgens die van mevrouw Smeets.

Gedeputeerde Satijn: Ja. Ja. Ik zou niet willen dat ik hier mevrouw Berghorst tegen me in het harnas jaag. Nee, maar uw oproep natuurlijk, die is niet alleen van deze vergadering, die heeft u natuurlijk eerder ook gedaan. Daar hebben we het ook met de stichting over gehad, dat wij datgene zien wat u ook ziet. We hebben gezegd: hoe kunnen we er nou voor zorgen dat we uiteindelijk… Uiteindelijk, gaat het over die inwoners. Het gaat er niet om hoeveel bedrijf XYZ, overheid XYZ, gaat bijdragen. Het is overigens wel belangrijk dat het gevuld wordt. Zij willen die rol ook heel erg oppakken. Ze willen midden in die maatschappij gaan staan, midden in die samenleving gaan staan. Ook als het gaat om de verzoeken tot bijdrages uit dat fonds willen zij een centrale rol spelen. Wij hebben daar echt in aangeboden en ook tegen hen gezegd van: 'Nou, we hebben een parlement dat daar redelijk strak in is als het gaat om de verantwoordelijkheden van de vullers van het fonds.' We hebben dus ook die hulp aangeboden om samen met hen dat te gaan doen. Dus uw oproep is heel goed gehoord, is ook vertaald laten we zeggen in een aanbod aan de stichting waar zij behoefte aan hebben. Dat vond ik in eerste instantie belangrijker dan daar met stoere taal binnen te komen lopen en 'we regelen het wel voor u'. Volgens mij komt dat dan ook echt tegemoet aan datgene wat u wenst voor de samenleving en de omgeving, namelijk dat het een goed gevuld fonds is en dat de initiatieven die daar gaan plaatsen ook echt door de samenleving gezien en gevoeld worden en dat de samenleving zich ook betrokken voelt bij dat geheel. Dan kom ik even terug, als dat mag voorzitter, bij de vraag van mevrouw Smeets. Het ging over die eerste stap en dat is de stap die mevrouw Mertens aangaf: 'We zien in de stichtingstatuten niet een-op-een datgene wat wij als Staten hebben vastgesteld, in het amendement.' Wij weten dat dat leidend is. Dat amendement, nogmaals, die uitgangspunten, die gaan wij vastleggen in de subsidievaststelling aan het fonds, waardoor zij de gelden krijgen en ook die gelden kunnen uitreiken. Alleen die kunnen ze dan alleen nog maar uitreiken aan de hand van de gidslijnen die door dit parlement zijn uitgezet.

De voorzitter: Een vervolgvraag van mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, dat betekent heel concreet dat wij als Provinciale Staten slechts over een deel van dat fonds wat kunnen vinden en niet over het totale fonds.

Gedeputeerde Satijn: Voorzitter, het gaat natuurlijk om de bijdrage van de Provincie zelf. Kijk, zij gaan uiteindelijk geld ophalen bij meerdere partijen. Of dat doen ze al. Tenzij ik het verkeerd begrepen heb, maar wat wij wilden is een onafhankelijk fonds en als wij natuurlijk iedere week hier een vergadering gaan hebben met de directie en het bestuur, roept dat toch een beetje een raar beeld op, denk ik. Dus wij willen gaan over datgene wat in dit parlement is afgesproken. Dat hebben we ook aangeboden aan het fonds. Dat omarmen ze ook. Mevrouw Mertens slaat daar terecht op aan door te zeggen: 'Ja, maar ik zie toch wel wat licht tussen de statuten en wat we hebben afgesproken.' Dat klopt, alleen wij hebben met het fonds afgesproken: wij financieren volgens de richtlijnen van het amendement, maar dat doen we via een subsidievaststelling. Dan kunnen we ook achteraf gewoon met elkaar een gesprek voeren: is het op de juiste plek en via de juiste lijnen terechtgekomen bij de samenleving? Precies wat u wilt.

De voorzitter: Dank u wel. Er is nog een vraag van mijnheer Zeedzen van de BBB. Mijnheer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Dank je wel, voorzitter. Ik wou nog heel even terugkomen op die tewerkstellingscijfers. Ik snap dat we nog even geduld moeten hebben ten aanzien van de nieuwe basisrapportage, maar aangezien er nu consensus is over de nieuwe meetmethodiek, kan de Gedeputeerde al een tipje van de sluier oplichten over wat daaruit komt als nieuw getal?

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, voorzitter, ik wil eerst nog even het rondje maken langs uw commissie, als u het goed vindt. Ik snap de vraag van mijnheer Zeedzen, vol ongeduld als nieuw Statenlid het College aan de tand voelen. Maar ik wil wel hier met elkaar vaststellen, dat heeft u net zelf ook gezegd: we kijken hier terug. Ik snap best de politieke emotie die ook in deze commissie kan zitten, daar waar het gaat om de positie van de luchthaven zelf. Maar laten we dit echt met elkaar bespreken als we ook de voortgangsrapportage met elkaar gaan bespreken. Ik zou dat heel fijn vinden, want dan komen we met elkaar op het consensuspunt uit van: is dit nou precies wat u wilt lezen of wat u niet wilt lezen? Dat vind ik belangrijk. Mijn positie ten opzichte van uw commissie als het gaat om die rapportages: die moeten 100% voldoen aan de verwachtingen die hier leven en ik wil niet meer - ik zeg dat dan toch maar even op eigen titel - de discussies die we voor een deel ook vandaag hebben, maar vooral in het verleden hebben gehad over methodieken en dat soort zaken, want dat levert alleen maar extra discussies op. U bent er om in ieder geval het proces goed te kunnen volgen en daar waar nodig het College te controleren. Ik heb alleen maar behoefte aan duidelijkheid en zorgen dat we consistente cijfers over en weer overleggen. Dus ik snap de vraag heel goed. Ik denk dat we eraan tegemoet kunnen komen als we ook de rapportages met elkaar bespreken. Dan hoor ik graag wat u daarvan vindt, want dat is het moment om het daar met elkaar over te hebben.

De voorzitter: Mijnheer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Nee, daar kan ik zeker mee instemmen. Het was altijd de moeite waard om een keer te proberen, maar ik begrijp het verhaal helemaal.

De voorzitter: Gaat u door.

Gedeputeerde Satijn: Dit is een sportieve commissie. Dat weet ik al twee jaar lang, mijnheer Zeedzen. Dat heeft niks met het kapsel te maken. Dan de vragen van de Partij voor de Dieren. Daar had ik al geantwoord op het feit dat er geen extra middelen nu richting de luchthaven gaan. Ja, dat ultrafijnstof. Toch even zo’n punt dat opgemerkt werd door de insprekers. Dat vind ik belangrijk, ook als het gaat over de algehele gezondheid en de gezondheidsbeleving rondom de luchthaven. Daar hebben we het de vorige commissie echt over gehad, dat we toewerken naar nieuwe meetpunten, maar dat er daar ook nog geen normering over is. We willen echt met elkaar het gesprek blijven voeren - ook met u - om ervoor te zorgen dat we dat uiteindelijk wel ook weer incorporeren. Ook weer zo'n gesprek wat we in januari met elkaar moeten voeren, denk ik, om dit gewoon goed te kunnen bewaken. Dit is niet iets wat bij ons buiten beeld is. Sterker nog, het staat centraal in beeld. Dan had u nog een vraag over: voldoet MAA aan de wettelijke verplichtingen inzake uitsluiten risico's? Die vraag begrijp ik niet helemaal, eerlijk gezegd.

De voorzitter: Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, voorzitter. We hebben maar één termijn, hè?

De voorzitter: Inderdaad.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja. Ja, ik moet zeggen dat het me stoort dat ik weer dat woord hoor over emoties en over integriteit. Ik word er echt boos van. Dat is ook een emotie. Maar het gaat hier niet over emoties en ik wil hier niet zo weggezet worden. Ik wil ook niet horen dat u geen

discussie meer wenst over methodieken. Daar gaan wij zelf over, waar wij over willen discussiëren. Maar goed, u vroeg om mijn vraag te verhelderen. De eerste vraag was: kunt u uitsluiten, uitsluiten, dat er nog aanvullende bedragen naar MAA gaan? Daar heeft u … U heeft dat niet uitgesloten of ontkend, dus daar wil ik nog graag een antwoord op. De zeer zorgwekkende stoffen. Er is wellicht een wettelijke verplichting voor MAA om die risico's van die zeer zorgwekkende stoffen te inventariseren. Heeft MAA ook stappen genomen om die risico's te beperken? Ik wil daar graag een duidelijk antwoord op. Kunt u dat niet zo 1, 2, 3 geven, dan had ik dat graag ruim voor de Statenvergadering via een notitie, maar we willen er echt wel een helder antwoord op. Dus dat zijn twee zaken. Ja. En dan nog een vraag ook voor de Gedeputeerde: hoorde ik u nu zeggen dat we in januari verder gaan praten over hoe we omgaan met het meten van dat ultrafijnstof?

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, allereerst, voorzitter, het is niet mijn intentie en ook niet mijn bedoeling om emoties op te roepen bij mensen, zeker niet als mensen boos worden. Ik probeer zo goed en duidelijk mogelijk een antwoord te geven op de vragen die gesteld zijn en de situatie te schetsen die van toepassing is op MAA. Dus, voorzitter, via u mijn excuses als mijn antwoorden hebben geleid tot in ieder geval boosheid bij u. Dat heb ik gezien. Dat is niet de intentie. Ja, de vraag rondom die zeer zorgwekkende stoffen was mij niet helemaal duidelijk. In het kader van het PIP-proefdraaien, wat er nog aankomt, heeft de MAA een recente inventarisatie gemaakt. Ik zal u daar wel een brief over sturen. Ik denk dat dat belangrijk is, want u vraagt ook om een zorgvuldige afweging. Dus ik kan nu wel zeggen ‘ABCDE’, maar dan wil ik u daar ook een brief over sturen, over wat dat onderzoek heeft opgeleverd en wat de luchthaven zelf eraan gedaan heeft en gaat doen om die emissie van die ZZS zoveel mogelijk te beperken. Dit jaar gaat er geen extra geld naar de luchthaven, dus er komt geen…

De voorzitter: Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Oh ja, ik zie dat mijn microfoon nog aanstond. Sorry. Ja, dat is bijna lachwekkend. Het jaar is om. Ja. Mijn vraag was exact: kan de Gedeputeerde uitsluiten dat we dit jaar en in de toekomst boven op de enorme bedragen die al zijn uitgetrokken nog aanvullende bijdragen moeten leveren? Dus verwacht u dat bijvoorbeeld voor volgend jaar?

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, voorzitter, wij hebben met elkaar daar afspraken over gemaakt en die afspraken staan. Als de luchthaven om welke reden dan ook extra middelen nodig zou hebben of dat dat een conclusie is die wij stellen, dan zullen we u dat moeten vragen en dan hebben we dat met elkaar te verhandelen. Dus op dit moment: uitsluiten kan ik niets, maar op het moment dat dat aan de orde is, komen we gewoon bij uw commissie en bij uw Staten langs en hebben we dan het gesprek daarover. Voorzitter, ik ga verder met uw permissie, want de tijd dringt. Ik kijk naar mevrouw Mertens. 50PLUS. De rapportage, daar hebben we het over gehad, ook over de meldingen aan vluchten inzichtelijk maken. Goed punt voor de nieuwe rapportage. Onderzoek naar parkeergelegenheid, wordt opgepakt, wanneer, wanneer. Ja, de luchthaven is voornemens om P2 te gaan realiseren. Dat kan ik u antwoorden. D66, de heer Stocks, ondernemer. Een verklaring voor de dalende omzet bij MAA heb ik proberen te schetsen. Dat heeft ook te maken met mondiale zaken, maar ook omdat er natuurlijk onduidelijkheid is of over die extra slots, bijvoorbeeld van Schiphol, maar ook van luchthavens hieromheen. Denk aan Luik, de laatste berichtgeving. Fijnstofuitstoot, daar hebben we het over gehad. Hoe wordt de komst van stille vliegtuigen gestimuleerd? Ja, er ligt echt een opdracht aan de hand van de besluitvorming in PS dat er wordt uitgefaseerd. Ik moet zeggen, dan ben ik ook een beetje in de

war als ik dan zie dat nieuwe cargovluchten dit jaar worden aangenomen, waarbij toch wel wat grotere toestellen worden gebruikt. U vroeg om activistisch aandeelhouderschap. Dat is de eerste vraag die ik dan ook stel aan de luchthaven. Daar kunt u op vertrouwen, dat dat een uitvraag is die wij gelijk doen. Alleen ze hebben zich gecommitteerd aan een toekomstig beeld en daarom zeggen zij dat zij die stille vluchten gaan uitfaseren.

De voorzitter: Er is een vraag van mijnheer Stocks.

De heer Stocks (D66): Ja, dank u, voorzitter. De vraag was eigenlijk: hoe is dat voor ons inzichtelijk te krijgen dadelijk?

Gedeputeerde Satijn: Dat gaat via de rapportage. Ja. Even zien, dan ga ik naar de Partij van de Arbeid. Rapportage, daar hebben we het over gehad. Vervoersontwikkelingen. Het flexibel maken van personeelskosten. Dat is een punt voor u. Dat heeft betrekking op het hebben van een vaste schil van medewerkers en een tijdelijke schil. Dat is toch om te bezien dat je daarin flexibel blijft. En ja, het meer toepassen, een hoger percentage flexibele medewerkers, zorgt voor die beweging die u heeft geconstateerd in de rapportage. Dus er zijn meer flexibele contracten, als ik het zo mag zeggen, dan vaste contracten. Die mix is veranderd.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja. Nou, daar was ik al bang voor. Daar ben ik persoonlijk niet zo'n fan van. Dat snapt u. Dat zit in de aard van mijn partij. Maar ik constateer wel een inconsequentie in deze voortgangsrapportage dan, want verderop in de voortgangsrapportage staat namelijk dat juist het aantal vaste banen, in vaste dienst, is toegenomen en het aantal uitzendkrachten is afgenomen. Dat is wel een inconsequentie. Dan ben ik wel benieuwd hoe dat nou zit. Ik maak mij daar zorgen om. Ik wil dat er minder flexibele mensen zijn, want ik wil baanzekerheid voor mensen die daar werken en goede arbeidsvoorwaarden. Ja, goed, ik wil daar dan wel helderheid over hebben en ik wil ook weten, als we het er dan toch even over hebben, of wij in het personeel wat er op het vliegveld werkt, ook arbeidsmigratie aantrekken en hoe we met die arbeidsmigranten omgaan in het licht van de flexibele schil, want als er één doelgroep in de samenleving is die vaak op een uitzendcontract werkt, dan zijn dat de arbeidsmigranten. Daar vinden we met elkaar wat van. Ik wil wel dat we zelf consequent zijn in wat we willen.

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, voorzitter, dat is een heldere oproep. Die komt herkenbaar over. We hebben één termijn, dus ik stel voor dat ik even separaat daar bij mevrouw Berghorst op terugkom qua beantwoording. Dan ga ik verder naar de natuurvergunning. Ja, de bedoeling is dat het Ministerie van LNV het verlenen van een ontwerp voor 1 januari afgeeft. Dat is ook met hen besproken en daartoe gaan ze zich ook inzetten. Het Omgevingsfonds, dat hebben we met elkaar besproken. Ik ga er wat zakelijker en sneller doorheen, voorzitter, gelet op de tijd. PVV, mijnheer Van Bijnen. Gefeliciteerd met het verkiezingsresultaat. U stond op de lijst. U staat nog steeds op de lijst. Sorry. Wat voor maatregelen worden genomen door MAA tegen dalende vrachtvolumes? Daar hebben we het over gehad, hè? We proberen in te zetten op de unieke positie van MAA, maar ook in een samenspel met Schiphol om te komen tot nieuwe inzichten om partijen aan ons te binden. Ligt er een plan om MAA weer beter te krijgen? Ja, dat plan was eigenlijk het voorstel waar we het vorig jaar over gehad hebben met elkaar. Dat was bedoeld om de luchthaven langjarig gezond te laten zijn. Binnen die kaders functioneert de luchthaven ook, hè? Dat klinkt altijd weer heel beleidsmatig en formeel en

heel keurig, maar we proberen met elkaar als vorm van activistisch aandeelhouderschap ook echt ervoor te zorgen dat iedereen ook bij de les blijft daarin. Het Omgevingsfonds; u vraagt: komt dat terug in die rapportage? Ja, wat ons betreft kan dat erin terugkomen. We weten alleen als het gaat over de opstart dat ze in de beginfase zitten, hè? Dus we moeten daar wel met elkaar verwachtingen op managen, dus ik wil dat ook even meenemen in de bespreking van de rapportage zelf. Wat mij betreft kan het daar een plek in krijgen. Wilt u dat of zegt u: 'We willen dat toch weer wat meer op afstand hebben staan, omdat we eigenlijk als politiek hebben gezegd dat we er niet te veel aan willen zitten.' Dus we moeten ook uitkijken dat we het beeld niet gaan oproepen dat we dan toch op de een of andere manier sturend willen zijn. Maar dat is een beetje een overweging ook aan uw commissie, aan uw Staten, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, kunnen we dan misschien bij deze, met wat u aangeeft, nu vastleggen dat eind 2024 in ieder geval de stichting rapporteert aan u als College over het resultaat en dat dat daarna dan in een voortgangsrapportage wordt meegenomen, zodat we dan na een jaar stichting zien wat dat heeft opgebracht? Kunnen we daar een toezegging op hebben?

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, dat kan denk ik wel. Ik leg alleen even bij u terug hè … Het gaat me nogmaals om: hoe wilt u omgaan met het Omgevingsfonds? Ik kan natuurlijk heel makkelijk 'ja' zeggen en dan komt dat terug, maar u heeft gevraagd om een presentatie, met het bestuur van het Omgevingsfonds. Er is in de laatste Statenvergadering een motie ingediend en er was een toezegging op het verzoek van de heer Wolters Grégorio, om dat voor … [01.52.40] te gaan doen. Die uitnodiging is gedaan. Dat willen ze ook heel graag komen doen, dus die presentatie gaat er komen van hen. Ik zou willen zeggen: bespreek dat met hen, hoe zij dat graag willen zien en positioneer uzelf daar ook als Staten in, van: 'Goh, wij zijn heel erg benieuwd wat er gaat gebeuren in uw Omgevingsfonds, bestuur. Hoe kunnen we daar met elkaar de afspraken over maken hoe wij een goed beeld krijgen van wat daarmee gebeurt?' Natuurlijk wil ik toezeggen, voorzitter, dat het in de rapportage terugkomt, alleen ik vind het ook fijn in het samenspel tussen u en de onafhankelijke stichting dat er een beeld naar voren kan komen van hoe u dat met elkaar gaat doen, zonder dat ik hier als GS weer van alles erover ga vinden.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Nou, dat is helemaal helder hoor, voorzitter. Maar kijk, de voortgangsrapportages komen van u als College, dus ik kan geen zakendoen met de stichting over de voortgangsrapportage. Daar gaan wij hier als commissie zelf over, wat we in die voortgangsrapportage willen, hoe we die willen vormgeven. Mijn voorstel zou nu dan zijn - maar er zitten hier ook andere partijen en die kunnen daar dadelijk ook hun mening over geven meteen - om na een jaar stichting te rapporteren over wat het heeft opgeleverd en dat we dat misschien jaarlijks laten terugkomen, zodat we toch een beetje grip hebben nog op dat wat we hier hebben vastgesteld, wat die Stichting Omgevingsfonds zou moeten gaan betekenen, of dat functioneert. Dat is mijn voorstel dan nu richting de hele Staten. Mochten die akkoord zijn, dan graag een toezegging.

De voorzitter: Mijnheer Roso wil daarop reageren.

De heer Roso (JA21): Meer ter verduidelijking. Zou u dat als onderdeel willen hebben dan van deze rapportage of wilt u er een separate rapportage voor hebben?

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, dank u wel, voorzitter. Als onderdeel van de nieuwe voortgangsrapportage dan laten terugkomen inderdaad wat de resultaten zijn van deze stichting. Dat is het voorstel.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag voor de heer Van Bijnen. Wat zou u dan graag willen bereiken met de terugkoppeling van die stichting? Stel nu bijvoorbeeld dat u dan vindt dat die stichting de taken niet goed uitvoert, wilt u dan daar conclusies aan verbinden? Kunnen wij dat überhaupt? Ja. Ik vind dit lastig eerlijk gezegd.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, om daarop terug te komen: de wens van het Omgevingsfonds komt vanuit ons als Staten, als opdracht aan het College. Het College stelt nu een stichting aan om het werk uit te voeren, wat wij hebben gevraagd aan het College om te doen. Op het moment dat die stichting niet functioneert en dat het dus niet conform gaat als wat wij als Staten besloten hebben, dan zitten daar zeker gevolgen aan, want dan zul je dus moeten sturen op het feit: waar wilden wij dat Omgevingsfonds voor opzetten? Als dat niet gebeurt, dan is het College nog steeds naar mijn idee verantwoordelijk voor het feit dat het niet wordt uitgevoerd. Daarom zien wij graag die resultaten. Dat was het.

De voorzitter: Dan geef ik het woord even terug aan de Gedeputeerde in dit geval.

Gedeputeerde Satijn: Ja, voorzitter, ik constateer dat er consensus is, dus dan doen we dat zo. Dan is dat een toezegging. Ja? Mooi. Dan kijk ik even…Ja, mijnheer Van Bijnen, we hebben het natuurlijk gehad over het PIP, hè? Dus die wordt ter inzage gelegd. Er zit ook onderdeel GRE bij, dus wat dat betreft; dat komt allemaal naar uw Staten toe. Wij nemen dat besluit nog dit jaar, dus dan ziet u dat vanzelf bij de ingekomen stukken staan. Dan even zien. Ik kijk even of ik nog vragen onbeantwoord heb van andere partijen langs de lijnen die we al besproken hebben. Ik ga waarschijnlijk een aantal partijen geen eer aan doen door hen niet te noemen. Even zien. Ja, JA21 heeft nog even gevraagd: doen we genoeg om de positie van de luchthaven te borgen naar de toekomst? Ik zei al, dat proberen we te doen binnen de opdracht zoals die natuurlijk gegeven is, maar ook weer hier. Ondanks de oproep tot laten we zeggen activistisch aandeelhouderschap; het is natuurlijk een onderneming die zijn eigen directie heeft en daar ook verantwoordelijk voor is, maar wij sporen hen zeker aan om te bewegen binnen de kaders die hier door de politiek gesteld zijn. Maar het mag ook altijd beter, hè? Het hoeft niet per se slechter. Dus wat dat betreft zitten we daar bovenop en dat is ook mijn reflectie op dat activistische aandeelhouderschap. Ik ga even naar LOKAAL-LIMBURG, het overzicht herziene middelen. Ja, op basis van een businessplan zijn nieuwe kredieten beschikbaar gesteld door PS. Omdat die relevant zijn voor de uitvoering van het businessplan werd hierover gerapporteerd in de VGR, maar dat gaan we ook weer oppakken in de nieuwe rapportage. U vroeg ook wat meer inzicht in na-ijleffecten van de baansluiting. Nou, dat was natuurlijk in de businesscase voorzien, maar toen wij bij elkaar zaten, wisten we nog niet dat er natuurlijk een aantal andere mondiale ontwikkelingen zouden zijn, die natuurlijk ook invloed zouden kunnen hebben op die effecten en die proberen we zo

goed en zo kwaad als het kan bij u in beeld te brengen. Maar nogmaals, dit kijkt terug, dus waarschijnlijk dat we in januari weer een ander beeld daarin gaan zien of een bestendiging van het beeld. U vroeg zich af: de risicoparagraaf is identiek aan de vorige keer, waarom is dat? Omdat we binnen risicomarges blijven. Dus als er niks afwijkends over te melden is, dan doen we dat ook niet. Vortexschade, goede vraag Dat was natuurlijk een pilot die we hebben gedaan, waarin we een aantal huizen hebben laten onderzoeken. Er zijn een aantal partijen, families, vrijwilligers die hebben gezegd: 'Wij willen dat graag doen.' Dat is niet een eenmalige actie. We hebben met de luchthaven afgesproken dat als er nieuwe gevallen bij komen, als ik het zo mag zeggen, of nieuwe geïnteresseerden, dat we daar gewoon het gesprek mee voeren. Dus dat is niet een afgesloten geheel, dus mensen die vinden dat ze kwetsbaar zijn voor die schade, die kunnen zich melden bij de luchthaven. Wat dat betreft is dat geen afgesloten en afgebakend geheel.

De voorzitter: Mijnheer Van den Beucken.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja, dank u voor het antwoord. Ik heb het nog niet helemaal helder op het netvlies. Er is namelijk een geografisch afgebakend gebied, noem het maar een proefproject, waarin die bewoners zich bevinden. Maar we hebben dus ook van u een mededeling portefeuillehouder gehad waaruit gebleken is dat ook buiten die zone er mensen zijn, huiseigenaren, waar de daken los van begonnen te zitten. Nou ja, de dakpannen begonnen te dansen, zullen we maar zeggen. Dus het was toch goed dat die nu ook geholpen worden. Maar gebeurt dat ook met soortgelijke schades die aantoonbaar een relatie zouden hebben met trillingen van vliegtuigen?

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, dat is een goede vraag, maar dat zijn we met de luchthaven aan het bespreken en met die partijen die dat onderzoek hebben gedaan, in hoeverre dat terug te leiden is naar. Maar u gaat er vanuit uw vraag vanuit dat dat zo is. Ja, dan zullen we maatregelen moeten nemen. Zo simpel is het. Maar dat is onderdeel van de evaluatie zoals die nu plaatsvindt.

De voorzitter: Gaat u door. U heeft nog drie en een halve minuut.

Gedeputeerde Satijn: Mooi. Dank voor de opmerkingen van het CDA. Uit het hart gegrepen. U vraagt: een nieuw geluidmeetsysteem, wanneer komt dat? Nou, de CRO heeft de meting van de RUD ZL voor nu stopgezet, in afwachting van de aanbevelingen van het ministerie van IenW, dus daar zijn we van in afwachting. Ja, de heer Zeedzen, daar heb ik de degens al mee gekruist zojuist, dus die vraag heb ik als het goed is beantwoord. Dan kom ik tot de heuglijke constatering dat ik tijd over heb, voorzitter.

De voorzitter: Er is nog een vraag van mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja, mijnheer de voorzitter, de heer Satijn heeft mijn vraag over het evaluatiemoment niet beantwoord.

Gedeputeerde Satijn: Dat verklaart natuurlijk waarom ik drie minuten binnen de tijd ben gebleven. Ik zal even kijken of ik die bewust wilde ontwijken of dat ik daar … Nou ja, het ligt een beetje in lijn met de opmerking van mevrouw Depondt. Kijk, nog niet zo heel lang geleden hebben we dit besluit genomen. Ik snap heel goed ook de behoefte om met elkaar het gesprek te gaan voeren: werkt het of werkt het niet? Plat gezegd.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Nee, het zit hem eigenlijk vooral meer in … Niet dat ik nu de behoefte voel om nu meteen te gaan evalueren of volgend jaar te evalueren, maar meer op de lange termijn, omdat ook ik snap… Ik zie enerzijds ook wel die daling. Dan denk ik bij mezelf: waar gaat dit heen, gaat dat nog de goede kant op? Maar ook vooral mede in het oog van bespreking van deze voortgangsrapportages telkens, wat wij doen. Wat ik de afgelopen periode … De vorige periode was mijn eerste periode. Iedere keer de bespreking van die voortgangsrapportages. 'En dan?' is telkens bij mij de vraag: wat doen we daar vervolgens mee? Blijft dat in het luchtledige hangen of doen we ook nog in die voortgangsrapportages wat? Schrijven we daar ook conclusies op, evaluaties, aandachtspunten? Zodat we daar samen ook wat mee kunnen, dat we ook zeggen: oké, hier zien we dat het goed gaat. Hier zien we dat het slecht gaat. Wat doen we daaraan? Enzovoort. Dat is eigenlijk waar ik naar op zoek ben.

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dan had ik de vraag van mevrouw Mertens op een andere schaal ingeschaald, om het maar even zo te zeggen. Ik vind dat op zich een goede opmerking die ze maakt. Feitelijk zou je moeten zien; ook bij de nieuwe rapportage is dat al een evaluatiemoment, heel strikt genomen. Als we het gewoon volgen volgens een vastgestelde rapportage en we niet - dat is geen verwijt hoor – ook heel veel tijd met elkaar kwijt zijn aan: wat bedoelt die rapportage nu? Maar dat je echt de gegevens hebt. Dan is eigenlijk iedere voortgangsrapportage, hoe je het ook wil bekijken, een evaluatiemoment. Maar laten we daar in januari met elkaar over doorpraten. Ik voel wel iets voor: wat doe je nou met de restopmerkingen die je uit zo'n rapportage haalt? Ik bemerk ook bij mezelf, als ik hier zit; ik hoor soms wel wat herhaling. Ik hoor soms ook heel veel nieuwe dingen, heel veel slimme ideeën, waarvan ik denk: ja, dat maakt ons leven ook makkelijker. Niet dat dat het hoogste doel is, maar in het gesprek met elkaar. Dus daar voel ik wel voor. Laten we dat in januari bespreken. Ik vind dat een goede gedachtevorming. Mijn beeld was altijd - ik zit hier pas twee jaar, nog veel korter dan u - dat juist die voortgangsrapportages het niveau zouden hebben van evaluatie van: goh, hoe zien we nou met elkaar hoe iets gekomen is? In plaats van het toch een beetje wat meer in de politieke besluitvorming te betrekken, wat hier…Nogmaals, ik begrijp dat, alleen dan wijkt de politieke analyse weer af van de daadwerkelijke analyse, waar je het eigenlijk met elkaar over zou willen hebben. Maar ik vind dat een sportief gebaar, dus ik pak dat graag in januari op, voorzitter, als we het gesprek met elkaar hebben.

De voorzitter: U heeft alle vragen beantwoord. Er is nog een vraag van mijnheer Van Est, 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, dank u wel, voorzitter. Eventjes omdat ik denk dat de vragen nog misschien niet helemaal volledig zijn beantwoord. De vraag… Ik had gezegd, die vergelijking '22-'23, dat kon niet omdat er twee maanden misten. De analyse zegt dat ook, maar dan was mijn punt van: hadden we niet ook gewoon die eerste vier maanden kunnen vergelijken? Hadden we dan niet een veel objectiever beeld gehad. Dat was eigenlijk het punt van: dan had je daar toch de uitleg kunnen hebben of we dat wel of niet dat hadden kunnen doen? Ik doe even mijn drie puntjes. Mijn tweede vraag ging over die zonnepanelen. Ik vind het heel mooi dat er een heel verduurzamingspunt is, alleen er staat dan niet even wat het effect is. Ik zou het wel netjes hebben gevonden als we dat ook hadden kunnen zien. Mijn derde en laatste punt is; in de analyse staat zo'n zin: 'Het risico van een ontoereikende voortgangsrapportage kan zijn dat PS op enig moment onverwachts kunnen worden geconfronteerd met voorstellen om extra financiële middelen of kredieten beschikbaar te stellen.' Dan denk ik eventjes: waar komt dit vandaan? Ik herken dat niet in de voortgangsrapportage. Het is een heel algemene zin, maar het lijkt haast alsof het een soort voorbode is op iets anders. Dan denk ik van: ja, is er nu een ontoereikende voortgangsrapportage? Hoe moet ik dat zien?

De voorzitter: Gedeputeerde. We hebben trouwens één termijn. Laat ik u daar even aan herinneren ook.

Gedeputeerde Satijn: Nou ja, ik snap het punt van mijnheer Van Est wel. Ik dacht daarvan af te kunnen komen in dit gesprek door te zeggen: 'We gaan echt die rapportage met elkaar nog een keer goed herijken.' Dan heeft u terecht de vraag gesteld, van: waar is het de uitkomst van? Alleen dat zou wat mij betreft echt de inzet moeten zijn van de nieuwe rapportage, dat we dan echt met elkaar gewoon goed afspreken: wat wilt u teruglezen in die rapportage? In plaats van dat dat overblijft aan interpretaties van wie dan ook. Dat is altijd gevaarlijk als je het over interpretaties hebt. Daar zit geen enkele verborgen boodschap in naar de toekomst toe hoor. Dus als u de plaat gaat terugdraaien, zoals we dat vroeger bij Black Sabbath deden, dan komt er geen verborgen boodschap achter uit. Dat zit hier niet in. Ik was er trouwens geen grote fan, voorzitter, maar dat ter zijde. Dus er zit geen verborgen boodschap in, maar we zullen wel met elkaar moeten afspreken: welke boodschap willen we met elkaar vaststellen? Dat is precies datgene wat we in januari gaan bespreken en waar ook het aanbod van mevrouw Mertens is van: ja, maar als we nou die rapportages bij elkaar pakken, wat zien we dan? Wat zijn dan trends, wat zijn dan ontwikkelingen en waar vinden wij dat PS/GS nog een rol hebben, om daar met elkaar het gesprek over te voeren?

De voorzitter: Dank u wel, Gedeputeerde, voor de beantwoording van de vragen. Ik constateer dat we één toezegging hebben gekregen en **dat is het feit dat na één jaar de Stichting Omgevingsfonds zal rapporteren aan deze commissie. Dat betekent dat dat Q4 2024 gaat worden,** neem ik aan. Ja, dank u wel. Er is nog een opmerking van mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, ik wil nog even… Volgens mij was er ook nog een toetsing over een brief inzake die onderzoeken naar ultrafijnstof, dus…

De voorzitter: U heeft gelijk. **Die noteren we ook als toezegging, onderzoek fijnstof.** En de termijn natuurlijk. De termijn die daarbij hoort.

Gedeputeerde Satijn: Binnen twee weken.

De voorzitter: Twee weken. Heel goed. U bent keurig binnen de tijd gebleven, Gedeputeerde. Complimenten. Wij sluiten dit agendapunt af.

T9332 Gedeputeerde Satijn zegt toe een mededeling portefeuillehouder toe te sturen over datgene dat Maastricht Aachen Airport doet om de uitstoot van ZZS/ Ultra Fijnstof te beperken.

T9333 Gedeputeerde Satijn zegt toe om een jaar na de start van het Omgevingsfonds in de voortgangsrapportage (peildatum 1 januari 2025) te rapporteren over de activiteiten die het bestuur van de stichting in 2024 heeft uitgevoerd.

8.2 Informerend stuk inzake 3e en 4e voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildata 1 januari én 1 juli 2023), brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00558344)

De voorzitter: We gaan door met agendapunt 8.2, het informerende stuk inzake de 3e en 4e voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar, met de peildata 1 januari en 1 juli '23, en de brief van Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023.

Spreekster [02.06.30]: Even een punt van orde misschien, maar ik merk dat er wat hongerige blikken zijn hier in de zaal. Wellicht is het verstandig om eerst eventjes te lunchen, dus te schorsen en daarna door te gaan met 8.2.

De voorzitter: In dat geval moet ik even kijken of dat gevoel gedeeld worden de rest van de commissieleden. Het wordt gedeeld. In dat geval volg ik uw voorstel en dan schorsen we de vergadering. 45 minuten. Dat betekent om 12.45 uur terug.

[SCHORSING]

De voorzitter: Mensen, het is intussen 12.45 uur geweest, we willen graag beginnen.
Ik heropen de vergadering en we beginnen meteen met een voorstel van orde. Het voorstel is om agendapunt 9.1 nu te behandelen. Dat gaat over de kwaliteit openbaar bestuur en het heeft te maken met aanwezigheid van de Gedeputeerde. Mijnheer Roemer is ziek en de vervanger van mijnheer Roemer is Elianne Demollin. Zij zal dit agendapunt behandelen. Ik vraag of dat uw instemming kan hebben, even met hand opsteken? Dan gaan we dat ook als volgt doen.

9 KWALITEIT OPENBAAR BESTUUR

9.1 Voorbespreking vergadering EMR EGTS van 29-11-2023

De voorzitter: Aan de orde is agendapunt 9.1 Voorbespreking Vergadering EMR EGTS van 29 november 2023. De Statenleden, Goossen, Vaessen en Bloi zijn benoemd tot afgevaardigden namens Provinciale Staten, bij deze.
Commissie, u heeft kennis kunnen nemen van de uitnodiging en vergaderstukken. Die staan in de iBabs op de agenda en de vraag namens de voorzitter is, of er vanuit de commissie vragen zijn aan de vertegenwoordigers. Dan ga ik even een rondje maken langs de commissieleden, begin ik maar rechtsom. Wie mag ik het woord geven van de BBB?

De heer Zeedzen (BBB): Niets in te brengen.

De voorzitter: CDA, mijnheer Waajen-Crins.

De heer Hanegraaff (CDA): Als dat maar niet …

De voorzitter: Dat is mijnheer Hanegraaff natuurlijk.

De heer Hanegraaff (CDA): Identiteitsverandering, dat mag tegenwoordig.

De voorzitter: Hanegraaff natuurlijk.

De heer Hanegraaff (CDA): Ja u overvalt me een klein beetje, ik moet even nu de aantekeningen erbij pakken. Het gaat wel heel snel. Ik heb gekeken naar die notulen en naar de vergaderingen. Daar gaat het om toch? Dat EMR punt ja? Ok. Ik vond het wel lastig om dat te beoordelen. Voor mij is het een beetje nieuw. Ik weet dat het voor de meeste stukken gewoon is van ‘niks’ en dat is allemaal prima. Maar het was toch even nieuwsgierig wat daar een beetje besproken wordt. En ja, wat eigenlijk een beetje de status van de gesprekken daar is. Dus ik zag bijvoorbeeld heel veel mooie woorden worden gesproken over innovatie en samenwerking en dergelijke. Heel belangrijk thema. Maar ik

vroeg me dan wel af, is er nou een beetje inzicht over wat er uitkomt uit dat soort gesprekken? Zijn er nou echt mooie projecten op poten gezet? Dat we een aantal voorbeelden hebben waarin die samenwerking succesvol blijkt, want ik zie ontzettend veel prachtigs in de regio, en als je buiten de grenzen kijkt heel veel mogelijkheden, maar wordt daar het optimale uitgehaald tijdens die gesprekken? Ik denk dat dat een eerste vraag is, dus wat wordt er concreet? Dan kunnen wij daar over rapporteren. Een belangrijk thema ook voor het CDA, dat horen we ook veel van ondernemers, gaat over die problemen met als je thuis wilt werken. Dan heb je allerlei problemen met belasting en allerlei andere instellingen. Wat ik van ondernemers hoor, is dat er nog steeds weinig vooruitgang is. Kan er ook een soort van update over worden gegeven? Wordt het wel steeds makkelijker? Zijn er nou regels te die weggestreept kunnen worden? Om ja, die grenzen toch wat mindere grens te laten zijn voor mensen die in Duitsland wonen en in Nederland werken? Wat zijn een beetje daar de progressies? Wat mij verbaasde, was dat er eigenlijk helemaal niet gesproken wordt over stikstof en uitstoot bij de grens, terwijl we al een groot thema hebben. Ja, we praten er bijna niet meer over, maar het is nog steeds een enorm issue en zeker hier in Limburg zijn wij gewoon de dupe van Duitsland en België voor een groot gedeelte waar we niks aan kunnen doen. Ja, ik zou dan gewoon graag willen dat het dan besproken wordt bij dit soort bijeenkomsten en dat erover gepraat wordt met onze buurlanden hoe we dat kunnen oplossen. Even kijken, dan ik nog een vraag over belangenbehartiging. Daar werd ook over gesproken. Daar werd er op heel veel vlakken gesproken over we moeten meer belangen behartigen, maar wat mij betreft de allerbelangrijkste focus zou moeten we liggen op Europa en die stond er dan weer toevallig niet bij. Is dat Omdat daar dan geen focus op is of is dat gewoon iets wat toevallig er niet in zat? En als laatste, en dat is misschien ook mijn onervarenheid hiermee, dus ik dat is puur uit interesse, vroeg ik me af hoe de prioriteiten worden gesteld binnen zo'n vergadering. Wie bepaalt nou die agenda en wie zegt wat de belangrijke onderwerpen zijn? Is dat gewoon informeel? Komt dat zo eens ter sprake? Hebben wij daar iets over te zeggen? Als Staten dus ik, ben gewoon even nieuwsgierig omdat ik het een belangrijk instrument vind, die samenwerking volgens mij onvoldoende benut wordt dat ik wat interessevragen heb.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Hanegraaff. Kijk ik verder, fractie VVD, mijnheer Bloi.

De heer Bloi (VVD): De vorige keer heeft de VVD met de vertegenwoordiger in de EMR al gesproken.

De voorzitter: Mijnheer Van den Beucken, LOKAAL-LIMBURG?

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja dank u wel voorzitter. Na de uitgebreide reflectie van het CDA denk ik dat er niet zo heel veel meer overblijft. Wel had ik nog een vraag. Als het gaat om woon-werkverkeer, want dat kwam ook aan de orde, hè? De verschillen, culturele verschillen, economische verschillen, de belastingdienst, pensioenen, et cetera et cetera. Er is een Nederland-Duitsland huis en de vraag is of er binnen de gremia ook daarmee verbindingen gelegd worden met de ervaringen en de expertise die daar aanwezig zijn? En, dat is eigenlijk alles.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Bergmans niet, mijnheer Vaessen niet, mijnheer Van Est niet. Linkerkant. De dames en de heer? Niemand niet. Dan is de vraag of de heren van de commissie misschien daarop reflecteren als eerste? Iemand van de heren? Niemand. Dus dan vraag ik vervolgens een Gedeputeerde om even te reflecteren.

Gedeputeerde Demollin-Schneiders: Dank u wel voorzitter. Vooropgesteld dat er een aantal vragen of aspecten zijn aangedragen waar ik geen antwoord op kan geven omdat ik gouverneur Roemer hier vervang. Maar er zijn wel een aantal punten waar ik misschien wel een bijdrage aan kan leveren die misschien al een in idee geeft van wat het belang is van de EMR maar ook hoe we erin zitten.

Nou de belangrijkste eerste vraag was, wat wordt er nou eigenlijk besproken in zo'n overleg? Die innovatie en de samenwerking en welke projecten worden er dan poten gezet? Wat je ziet is dat die organisatie heel veel In de haarvaten zit van de maatschappij en ook het economisch domein en zij verzamelen de informatie waar zij zien dat partijen tegenaan lopen. Dus waar vormt de grens een belemmering en wat zouden we dan in gezamenlijkheid als project kunnen doen om daar een innovatieve aanpak voor te vinden of oplossingen voor te vinden? Wat kan dan wel werken en wat kan niet werken? Op grond daarvan wordt vaak een agenda gemaakt of een lobbydocument om met specifieke landen te gaan praten. Waar kun je een wetswijziging doen, of een artikelaanpassing of iets dergelijks. Of dat je zegt: 'we hoeven de wet op zichzelf niet te wijzigen, maar er kan ook zelf een slimme oplossing zijn', dus daar leiden die projecten vaak toe. Dat is echt om te kijken hoe het negatief mogelijk belemmerende effect van die grens zo weinig mogelijk effect heeft.
Het verhaal van stikstof heeft zeker de aandacht waarbij ik ook wil aanmerken en ik heb daar geen wetenschappelijk onderbouwde indicatie van, maar het zou zomaar eens kunnen zijn dat er vanuit Limburg mogelijkerwijs meer stikstof het buitenland ingaat dan dat vanuit het buitenland Limburg binnenkomt. Dus ik wil daar heel voorzichtig mee zijn om daar iets over te zeggen, maar het onderwerp op zichzelf heeft wel aandacht.

De voorzitter: Aanleiding voor een vraag nog, mijnheer Hanegraaff.

De heer Hanegraaff (CDA): Dat is misschien wel waar, maar Duitsland heeft er niet zoveel last van dat ze onze stikstof krijgen. Maar wij hebben wel last van hun stikstof, dus dat vind ik niet helemaal een eerlijke vergelijking.

De voorzitter: Gedebuteerde.

Gedeputeerde Demollin-Schneiders: Ja, terecht. Maar nogmaals, ik kan geen uitspraak doen omdat ik de cijfers niet heb. Maar het is wel een aspect dat de aandacht heeft. Als het gaat over de belangenbehartiging, dat zit natuurlijk op Europees niveau, want er is een heel duidelijke link met Europa in die EMR, zeker daar waar het gaat om bijvoorbeeld een programma als Intereg EMR, dat is uiteindelijk gewoon geld wat vanuit Europa komt, wat specifiek ook op die regio betrekking heeft. En net zoals alle gebieden in Europa zijn we gewoon verbonden aan Europa en daar is ook een focus op, maar niet meer of niet minder, dan in andere gebieden, wat mijn ervaring is. En dan is er nog een vraag van, hoe zit het dan met het Nederland-Duitsland huis? Dat is een vraag van LOKAAL-LIMBURG. Je hebt verschillende soorten regio's. Regio Maas-Rijn, maar ook nog de Euregio Rijn-Maas-Noord en je hebt andere regio's. De faciliteiten die ingesteld zijn om bedrijven en mensen die in het ene land wonen en in het andere land werken te ondersteunen, zitten op verschillende plekken en al die plekken kennen elkaar en hebben ook contacten samen. Dus ik ben niet zeker waar aan de kant van de grens dat Nederland-Duitsland huis zit, maar als dat boven Aken zit dan is er best kans dat het in de Euregio Maas-Noord zit en dat is een andere regio dan de Intereg EMR waar hier de vergaderingen voorligt. Maar wat ik wel weet uit ervaring is dat zij altijd heel veel contacten hebben samen. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Kijk ik even rond of er nog vragen zijn. Zo niet, dan sluiten we dit agendapunt af en dan gaan we even schorsen en dat doen we voor degene die hadden gehoopt nu al mevrouw Mertens hier te zien maar dat gaan we nu dus even organiseren. Twee minuten.

[SCHORSING]

8.2 Informerend stuk inzake 3e en 4e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildata 1 januari én 1 juli 2023), brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00558344)

De voorzitter: Dames en heren, dan heropen ik de vergadering en zijn wij aangekomen bij agendapunt 8.2 Informerend stuk inzake derde en vierde voortgangsrapportage Groot project duurzame verankering VDL Nedcar. Dit agendapunt bespreken wij in een termijn en het voorstel is een spreektijd van de commissie van vijf minuten per fractie. Maar u hoeft het uiteraard niet vol te maken als u die tijd niet nodig heeft. Uw inbreng dient te worden beperkt tot eventuele wijzigingen, afwijkingen in de voortgang en na uw termijn is het woord aan de Statenonderzoeker, want die heeft ook plaatsgenomen aan deze tafel. De Statenonderzoeker beantwoordt eventueel gestelde technische vragen en daarna krijgt de Gedeputeerde het woord. En die krijgt van mij 35 minuten. Dan heeft de Gedeputeerde geluk dat wij in eerste instantie berekend hebben dat jullie vijf minuten krijgen. Goed, dan geef ik eerst het woord aan, en laten wij van achter in de zaal beginnen, dat is de fractie van JA21, de heer Roso.

De heer Roso (JA21): Ja dank u wel voorzitter. Ik moet nog zo ook nog even aantekeningen erbij pakken. Ik ging er niet vanuit dat ze eerst aan de beurt was. Dan doe ik hem even uit het hoofd. Er waren vrij weinig opmerkingen die ik direct had, behalve natuurlijk het feit dat het weer een samengevoegde Voortgangsrapportage is waar we twee rapportages met twee verschillende situaties binnen het bedrijf, waar wat naar voren komt. Waar wijzigingen plaatsvinden door de wijzigingen die daar bij het bedrijf plaatsvinden en nu alweer achterhaald zijn. Dus we kijken hier achteruit naar de situatie waar we eigenlijk vooruit zouden willen kijken. Maar ik denk dat we het beste de discussie echt vooruit zouden kunnen voeren in plaats van achteruit. Dus ja, daarover valt niet veel te zeggen, want ik denk dat er ondertussen zoveel gewijzigd is. Dat hoop ik inderdaad ook in de beantwoording van de Gedeputeerde te horen en de onderzoeker dat inderdaad de situatie dusdanig gewijzigd is dat dit eigenlijk allemaal achterhaalde informatie is. Wel wil ik aangeven dat in IPML 7 wordt in de Griffie aangegeven dat daar een inconsequentie in zit en daarop te reflecteren. En daar wil ik het bij laten, voorzitter.

De voorzitter: Ja dank u wel. Dan de heer Van den Beucken.

De heer Van den Beucken (LOKAAL LIMBURG): Ja, voorzitter de vorige keer hebben we daar wat uitgebreider op gereflecteerd dan ik dat nu van plan was te gaan doen. Wat zien we nou? We zien dat nog wat verkeerslichten op oranje zijn komen staan, waar dat voorheen wat minder was en ik heb dan toch het gevoel bij dit stuk, alsof we in een soort interbellum zitten, maar wel een heel vervelend interbellum voor een aantal mensen in Limburg denk ik. Not yet go en in onze eigen vertrouwde moedertaal betekent dat zoveel als: nog lang niet klaar of nog niet klaar voor het startschot. Aandacht, daar kun je vragen bij hebben. Wij hebben in ieder geval nog een vraag over die 6,45 hectare die afgekocht zijn als preventie. Wat is daar nou de status van? Die vraag hadden we de vorige keer ook. Maar ja, het antwoord op de een of andere manier is nog niet echt bij ons ingedaald of niet naar ons toegekomen. Dus dat is eigenlijk de eerste vraag dan. Dan lezen wij ook dat de planning beïnvloed wordt door onzekerheden en de algemene reflectie erop, van ja, hoe denken we dat we de gevolgen van de not yet go en de recente aankondigingen van banenverlies bij VDL adequaat kunnen beheren in termen van planning en financiën. Want dat is toch echt wel een zorgpunt. Dat was het.

De voorzitter: Dank u wel. Dan de fractie van de VVD, de heer Nijskens.

De heer Nijskens (VVD): Maar een paar puntjes en aanvullingen op de vorige sprekers. In de rapportage wordt nog aangehaald dat vanuit het ministerie de gelden voor de bijdrage tot 1 januari 2024 zijn toegezegd. We hebben inmiddels een mededeling portefeuillehouder gehad dat dat nog een jaar langer is. Is dat inmiddels ook definitief bevestigd of zitten daar nog risico's aan? En een tweede puntje. Ik weet niet of ik dat goed lees over die onteigeningsprocedure. Die is tijdig bij De Kroon ingediend, maar ik dacht dat De Kroon die had afgewezen omdat er nog geen besluit tot een go gemaakt is. En ik vraag me dan af of zoals het verwoord staat in de rapportage overeenkomt met de werkelijkheid, of dat straks nog een nieuwe aanvraag moet gebeuren als een nieuwe go of als de definitieve go er wel is. Of dat inderdaad De Kroon wacht op: er is nu een go, neem het nemend besluit. Dus in hoeverre zit daar nog een risico en is daar aandacht voor dat in ieder geval als er sprake is van de onteigening dat ook De Kroon op tijd gevraagd is? En ik meen dat in de nieuwe Omgevingswet daar op een andere manier mee om wordt gegaan dat er niet eens een Kroonbesluit meer nodig is, maar dat de bestuursrechter daar uitspraak over moet doen. Dus dat waren mijn opmerkingen.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie van het CDA, de heer Hanegraaff.

De heer Hanegraaff (CDA): Eerst wil ik even mijn medeleven betuigen voor de familie Van der Leegte naar het overlijden van Wim van der Leegte. Dat is toch wel een inspirerende man, tenminste voor het CDA, een groot hart en ook een groot hart voor de regio. Een ambitieuze man, dus dat wil ik toch even gezegd hebben. Als het gaat om de voortgangsrapportage daarin is natuurlijk niet zo heel veel veranderd, maar in de wereld is natuurlijk wel aardig wat veranderd hè. Met weer een ontslagronde, je kan hier op verschillende manieren naar kijken, maar ik zie er toch zo, dat zal u niet verbazen voorzitter, als toch weer een indicatie dat het niet goed gaat met het investeringsklimaat in Limburg. En daar moeten we echt wat mee. Specifiek in deze casus zijn mijn vragen hier dus ook een beetje op gericht. Ook met het oog op de onlangs aangenomen motie van de BBB als het gaat om de maakindustrie en het sterk in de kaart zitten. Ja, wat doet GS nou eigenlijk om VDL te ondersteunen op dit punt, hè? Als het gaat om klantenwerving, of imago creëren, een klein beetje een tipje van de sluier lichten om te kijken wat we daaraan kunnen doen? Ik ben toch ook blij benieuwd naar wat die not yet go nou doet voor zo een bedrijf. Betekent dat nou dat dat effect heeft op het aantrekken van klanten? Wat zijn de signalen daarover? In bredere zin, wat zijn de signalen die GS ontvangt van VDL over in hoeverre dit imago van Nederland een rol speelt als het gaat om investeringsklimaat in het vinden van klanten? En kunnen wij daar iets aan doen als PS? Dus wat heeft GS eigenlijk van PS nodig om dat klimaat en het imago van Limburg als industrieregio eigenlijk sterker in de markt te zetten? We hebben een prachtige presentatie gehad van VDL, waarin ze het hadden over een Mobility Center, dat ze willen gaan ontwikkelen. Nou, dat zag er fantastisch uit. Zijn ze daar echt al concreet mee bezig? Zijn er al investeringen die gemaakt worden door VDL op dit gebied? Hoe is GS daar met VDL over in gesprek? Wat daar precies gebeurt en op wat voor manier kunnen wij dat ook ondersteunen? Of wij, u eigenlijk, sorry, of GS dat kan ondersteunen? En als laatste, viel het ons op dat er wel wat hogere kosten voor infrastructuur waren ingepland. Is dat al onderdeel van het IPML of komt daar nog bovenop? Is dat al ingecalculeerd? En als laatste een tip: ik denk wel dat het de volgende keer als we dit soort regelingen treffen dat we een soort van termijn afspreken met een partner, zodat we niet in het eeuwige in het ongewisse blijven. Ik denk dat dat voor alle kanten eigenlijk wel het beste is.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie van de BBB, de heer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Dank u wel. Nou ja, eerst en vooral dat laatste punt van de heer Hanegraaff: helemaal mee eens. Het feit dat hier geen einddatum op zit dat maakt het gewoon

ontzettend lastig voor het huidige College en pers om hier zaken te doen met VDL Nedcar. Zoals al eerder gezegd, zien we dat er nog eens een keer 2000 vaste arbeidsplaatsen worden geschrapt per 1 maart 2024. Uiteindelijk blijven er 5 van onze vaste medewerkers over in het huidige plan eh, 450-400 medewerkers dus dat is zeker reden tot, nou ja ik zou niet zeggen paniek, maar wel tot bezorgdheid wat hier eerder is uitgesproken. Dus een aantal concrete vragen. In de voortgangsrapportage zien we bij het thema en dan de ontwikkeling werkgelegenheid dat die op 1 januari 2023 op 3.950 staat met een ambitie van 6.000-6.500. Op 1 juli staat hij hij eigenlijk nog exact hetzelfde en toch gaat het stoplicht van oranje naar rood. Dus ik vraag me af waarom dat stoplicht is veranderd terwijl de onderliggende data gelijk is gebleven? Dan een andere vraag. Of het nieuw aangekondigde verlies van arbeidsplaatsen op dit moment voor het College reden is om het streefgetal ambitie arbeidsplaats bij te stellen? En dan een algemene vraag is: kunnen we uit deze nieuwe aankondiging tot verlies van arbeidsplaatsen concluderen dat de onderhandelingen met potentiële nieuwe ordergegevens in ieder geval niet voor 1 maart 2024 afgerond zullen worden? En als laatste vraag van hoe denkt Nedcar ervoor te zorgen dat het over voldoende medewerkers kan beschikken op het moment dat er wel een overeenkomst komt met een opdrachtgever na 1 maart 2024. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel dank geef ik nu graag het woord aan mevrouw Smeets van de SP.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, dank voorzitter. De SP die stond de afgelopen maanden en ook afgelopen maandag nog aan de poorten van Nedcar. Dat doen we omdat we zij aan zij staan met al die arbeiders die daar natuurlijk dag in dag uit gewoon nog door die poort heen moeten. We hoorden ook hun verhalen en in februari worden nog eens 2000 extra mensen ontslagen en dat heeft enorm veel impact op die mensen. Recent werd ook bekend dat de investeringen in de randweg er niet zal komen voor 2025, dat heeft de minister ook gezegd. VDL tovert aan de andere kant met allerlei mysterieuze projectnamen als L60 die ik overigens uit de krant moet vernemen, dus dat is ook heel interessant. So far nog altijd een not yet over investeringen, randweg en over duidelijkheid over de activiteiten die VDL wil gaan ondernemen. En ook niet over de 6.000 arbeidsplaatsen die wij hebben afgesproken in het addendum, laat staan dat uitstel ons naar alle waarschijnlijkheid ook nog meer gaat kosten. Net als het overlijden van Van der Leegte sterft ook de automotive industrie in onze regio voorlopig uit. Terug naar die medewerkers, want daar gaat het om. Medewerkers vertelden ons namelijk afgelopen week dat de begeleiding van werk naar werk nog te wensen overlaat. En ik heb daar ook een specifieke vraag over aan de Gedeputeerde. Want het schijnt namelijk dat de omscholingsvragen betaald moeten worden uit de vertrekbonus die is meegegeven en de vraag aan de Gedeputeerde is dan ook: hoe zetten wij daarop in of hoe sturen wij daarop? En ik wil de Gedeputeerde daarbij ook oproepen om de medewerkers duidelijker te ondersteunen in die omscholingsvragen.

De voorzitter: Ja dank u wel. De fractie van GroenLinks, de heer Sol.

De heer Sol (GroenLinks): Dank u voorzitter, Ja, de reflectie op voortgang. Nou ja, voortgang is inderdaad heel matig en voor zover er nieuwe ontwikkelingen zijn, worden die inderdaad overschaduwd door de berichten en de aanstaande nieuwe ontslaggolf. De reflectie zoek ik eigenlijk in een vergelijking. Voor mijn gevoel is VDL en beetje een bedrijf met een midlife crisis. Men heeft dingen gedaan in het verleden en dat ging best goed, maar is ook ernstig aan het nadenken over een nieuwe toekomst die er in ieder geval niet hetzelfde uit zal zien. Bij zo´n crisis horen ook een aantal stadia. Het eerste stadium is ontkenning en dat herkende ik toch nog wel heel erg in de presentatie van VDL afgelopen zomer, in de woorden van de heer Van Vuuren Het volgende stadium is boosheid. Nou, dat herken ik bij mijn achterban zeer zeker, of in ieder geval een deel van de achterban. Dan

volgt meestal het stadium van deceptie waarin je met zijn allen naar elkaar zit te staren van ja, wat nu? En ik heb een beetje het gevoel dat de Staten daar nu eigenlijk in zit van ja, hoe verder? Maar uiteindelijk zullen we toe moeten naar een acceptatie dat de toekomst er anders uit gaat zien voor VDL, uiteraard terugkijkend op de voortgang die we nu hebben en de ontwikkelingen die we zien. Maar vooral denk ik ook het vizier opengooien. Hoe kunnen we uiteindelijk de werkgelegenheid voor de maakindustrie in Limburg het beste versterken en daarbij ook heel creatief met VDL in gesprek gaan over hoe de Provincie dat dan ook het beste kan ondersteunen. Ik ben ook benieuwd naar enige reflectie van de Gedeputeerde hierover en in het bijzonder zou ik heel graag willen horen wat nu de status is van de werk-naar-werktrajecten en wat we wellicht zouden kunnen doen als Provincie om uiteindelijk die begeleiding van werk naar werk beter voor elkaar te krijgen. Ik heb een interruptie.

De voorzitter: Een interruptie van mevrouw Smeets van de SP.

Mevrouw Smeets (SP): De heer Sol zegt: ondersteuningen van de Provincie aan VDL. Wat bedoelt hij daar dan precies mee?

De voorzitter: Mijnheer Sol.

De heer Sol (GroenLinks): Wat ik mij kan voorstellen is, dat je voor de toekomst van VDL wellicht constateert dat die infrastructuuraanpassingen zoals die destijds zijn bedacht, niet meer heel passend zijn en dat we ook het provinciale geld op een betere manier kunnen inzetten om VDL te helpen.

De voorzitter: Mijnheer Sol, u was ook klaar met uw inbreng? Oké dank u wel, dan 50PLUS, mijnheer Van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Dank u wel voorzitter. Voorzitter, ik zal het in zijn algemeenheid houden, want inhoudelijke vragen zijn volgens mij al grotendeels gesteld. De vraag is, wij spreken hier over voortgangsrapportages en op het moment dat we een voortgangsrapportages bespreken en in de actuele situatie is al heel veel gebeurd, dan hebben we de neiging om meteen te gaan focussen op het totaal en dat snap ik ook. Dat is ook heel begrijpelijk. Maar dan moet je ook vaststellen dat eigenlijk die voortgangsrapportage een beetje achterhaald is. Ik denk niet dat wij twijfels hebben over hetgeen erin staat, maar daar kunnen we beter over de toekomst praten en die baart ons zorgen. En de grote vraag is eigenlijk: het is een project duurzame verankering en we hebben bij de vorige agendapunten over een business case gesproken en de vraag die je hier eigenlijk moet gaan stellen is, uit deze business case lijken wij hier niet uit te lopen? Moeten we dan niet kijken naar alternatieve strategieën? We hebben op 10 juli de bijeenkomst gehad met allerlei toekomstperspectieven en de vraag is: heeft het nog zin om dit op basis van deze voortgangsrapportages te doen of moeten we naar iets nieuws toe? Dat is eigenlijk de algemene vraag die ik bij deze wil stellen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Vaessen van D66.

De heer Vaessen (D66): Dank u wel voorzitter. Er is al vaak gememoreerd door collega's, hè: de voortgangsrapportage laat een voortgang zien die stokt en dat kunnen we natuurlijk verklaren met de not yet go op de infra-ontwikkeling. Die was er omdat er onvoldoende zicht was op die grote opdrachtgever voor Nedcar. Dat lijkt voor wat wij nu kunnen zien, nu nog steeds het geval te zijn. We lezen de berichten over de verdere afbouw van banen nog een keer 2000 werknemers in de richting van april. Dat raakt natuurlijk heel veel mensen, heel veel gezinnen. Dus ook van ons de vraag: hoe kunnen we die medewerkers als Provincie ondersteunen in hun werk-naar-werk trajecten?

En de berichtgeving in het algemeen vinden we allesbehalve bemoedigend en wij maken ons ook zorgen over het uitblijven van het nieuws over een nieuwe grote opdrachtgever en daarmee ook het perspectief op werkgelegenheid wat eigenlijk in de buurt van die 6000 banen zou moeten zitten. Dus wij vragen hoe GS aankijkt tegen die actuele ontwikkelingen, of u de zorgen van D66 deelt? Of misschien krijgt het GS wel bemoedigende signalen? Als dat zo is, zouden die dan een keer met ons gedeeld kunnen worden, desnoods in een vertrouwelijke setting? Want wij zien nog niet zo snel hoe we nu bij een go moeten gaan komen. Het is een dure infra-ontwikkeling en die door prijsstijgingen en ook door vertragingen nog wel eens een stukje duurder zou kunnen worden dan die waar die nu voor in de boeken staat. En het zicht op die heel belangrijke werkgelegenheid, dat zien we in elk geval nog niet. We willen graag vragen om PS goed in positie te blijven houden, zoals u dat tot nu toe steeds heeft gedaan. Om ons tijdig, desnoods vertrouwelijk, te informeren over zaken die er komen en om alstublieft, als er een volgend go verzoek komt, dat op dezelfde manier te doen als de vorige keer met externe expertise de boel bekijken en ons bijpraten alvorens er besluiten worden genomen.

De voorzitter: Ik zie een vraag van de SP.

Mevrouw Smeets (SP): Ja u zegt terecht: er wordt gesproken over allerlei activiteiten maar wat vindt D66 nou van de activiteit waarover nu gesproken wordt?

De voorzitter: Mijnheer Vaassen.

De heer Vaessen (D66): Mooie nieuwe, innovatieve ontwikkelingen van een bedrijf vinden wij natuurlijk prima ontwikkelingen. Het levert Limburg ook daar wel weer kansen op, maar tegelijkertijd brengt dat niet wat we nodig hebben aan werkgelegenheidspotentieel. Daarom blijven we ook zeggen: het blijft wel van belang om een beeld te krijgen of die grote opdrachtgever nog een keer komt of niet, want dat is wat heel veel mensen aangaat.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Vaassen.

De heer Vaessen (D66): Dat was het ook verder, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, dan kom ik nog bij de fractie van de PVV, de heer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja dank u wel voorzitter. Ook wij delen natuurlijk de mening, zoals andere partijen dat al hebben uitgedragen, dat het zorgelijk is hoe het ervoor staat nu. Het aantal banen dat gaat afnemen, de vele ontslagen die gaan vallen, daar is natuurlijk zeker niet goed voor onze werkgelegenheid. Er zijn al vragen over gesteld, maar bij ons dezelfde vraag rijst dan: wat gaat u doen voor al die mensen die dan op straat komen te staan? Daar hebben we ook al uitgebreid over gesproken in vorige vergaderingen. Maar goed, we stellen de vraag: hoe gaat u meer doen om van werk-tot-werk voor die mensen wat te doen? Wat kan het College daar nog aan doen? En de vraag is volgens mij ook wel gesteld, maar we stellen hem toch: wat doet u samen met VDL Nedcar eraan om VDL weer aantrekkelijk te maken voor opdrachtgevers om wel deze kant op te komen? Dus daar horen we graag wat over. Dan nog een vraag over het stukje van de analyse. Even kijken, meteen op pagina een. We hebben wel even een vraag over dat groeifonds. Daar wordt dus geroepen over het groeifonds en daar staat dan bij dat het geen onderdeel uitmaakt van dit groot project, hè? Maar dat de bijdrage voor VDL Nedcar wel van belang is. Het gaat dan om aanzienlijke bedragen in een bepaald traject Material Independence and Circular Batteries. Zou u daarop kunnen toelichten? Wat dan van belang is voor VDL en hoe dat eventueel nog een bijdrage kan leveren aan wel nog extra

werkgelegenheid? Of dat daar geen extra werkgelegenheid aan gekoppeld is vanuit dat groeifonds? Of u daar nog op kunt antwoorden? En dat tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Dan zie ik dat er nog een woordvoerder is voor de fractie van Forum voor Democratie, de heer Kappelle.

De heer Kappelle (FvD): Voorzitter, ik heb geen vragen of toevoegingen. Dank u wel.

De voorzitter: Dan wil ik heel even afstemmen met de Gedeputeerde over de laatste vraag van de fractie van de PVV, of dat u die gaat beantwoorden of dat de staatsonderzoeker die gaat beantwoorden?

Gedeputeerde Satijn: Inhoudelijk zal ik hem beantwoorden, ja.

De voorzitter: Ja oké, dan constateer ik: iedereen is aan het woord geweest. Er zijn geen vragen voor de statenonderzoeker. Dan geef ik graag het woord aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Voorzitter, dank ook voor de ondersteunende vragen en opmerkingen vanuit uw commissie. Allereerst wil ik graag aansluiten bij de woorden van de heer Hanegraaff, dat ook wij diep getroffen zijn door het overlijden van de heer Van der Leegte. We hebben daartoe ook gemeend een annonce te moeten zetten in het Algemeen Dagblad. Niet alleen omdat hij enorm veel heeft betekend op het gebied van de ontwikkeling van de industrie en werkgelegen, ook omdat hij drager was van de erepenning van onze Provincie. En wat dat betreft leven wij mee met niet alleen zijn familie en nabestaanden, maar ook met ieder lid van zijn familie en dat bedoel ik ook hun bedrijf.
En we delen ook wel de zorgen als het gaat over het beeld dat er nu wordt opgeroepen rondom VDL Nedcar. Ik deel ook de zorgen van de heer Zeedzen over het afsprakenkader dat is gemaakt in het verleden, in 2019. We leven nu in 2023, de wereld is veranderd en de wereld die blijft ook veranderen. Dus wat dat betreft is dat misschien nog het meest uitdagende op dit moment. Als je het hebt over industrie, het vorige onderwerp waar we met elkaar over gehad hebben, dat kun je allemaal niet los van elkaar zien.
Dus wat betreft die ontwikkeling van de onderneming zelf, denk ik wel dat het goed is dat we in het licht van de beantwoording ik wat scherper zal stellen dat we meer aan de kant staan van de partij die uiteindelijk de anterieure overeenkomst moeten gaan beoordelen. Wat dat is feitelijk wat voorligt. Waarin wij, in ruil voor een bewogen tegemoetkoming in de uitbreiding van infrastructuur hebben voorzien in een aantal afspraken die heeft gemaakt met VDL. Weliswaar via GS, maar u bent feitelijk de bewaker van die overeenkomst, samen met ons.
En daarom is het redelijk eenvoudig voor mij, mevrouw de voorzitter om toe te zeggen aan de heer Vaessen dat als er weer een moment gaat komen in de toekomst waarin wij een go besluit voorgelegd krijgen, dat we dat op dezelfde wijze zullen doen en met dezelfde zorgvuldigheid, zoals dat ook de afgelopen keer hebben gedaan. Dat is ons ook wel wat waard en niet alleen om u in staat te stellen goed mee te kijken met ons hoe wij tot een bepaalde afweging komen, maar ook omdat ons dat een positie geeft tot VDL Nedcar zelf. Waarom zeg ik dat? Toch even terugkijkend op dat proces wat we met elkaar gehad hebben, wat we heel zorgvuldig hebben afgewogen. Je ziet ook door die mondiale ontwikkeling dat ook aan de kant van VDL Nedcar het een en ander gebeurt, zeker als het gaat over de acquisitie, om te komen tot meerdere opdrachtgevers. Want volgens mij hebben ze juist geschetst dat ze niet naar één grote opdrachtgever meer willen hè? Want dat ligt feitelijk ten grondslag aan waarom we hier bij elkaar zitten. Waarom zij dit project begonnen zijn? Zij zagen eigenlijk een heel grote afhankelijkheid in hun bedrijfsmatige vooruitzichten, maar dus ook in de werkgelegenheid, door niet afhankelijk te willen zijn van één grote opdrachtgever wat feitelijk BMW was en die het contract op

elk moment eigenlijk voortijdig beëindigd heeft. Dat geeft nu een wijziging van strategie. Want eigenlijk willen we dat niet meer. We willen eigenlijk diversifiëren, heet dat met een duur woord, waarschijnlijk in Maastricht uitgevonden. We willen meerdere activiteiten gaan opzetten die wel verband houden met al dan niet de assemblage van vervoersmiddelen, auto's en wat dies meer zij, dat hebben ze ook keurig toegelicht en in de laatste sessie aan u hier in dit Huis. En die strategie rondom de 3 pijlers, die staan nog steeds recht overeind, ook wat hun betreft, dus daar zijn ze nog druk mee bezig. Ook leven wij natuurlijk mee iedere keer als wij zien dat mensen hun baan gaan verliezen. Ook dat vinden wij heel belangrijk, dus ook de vragen van uw commissie als het aangaat van hoe pakt daarin de Provincie een rol? Daar zal ik straks even op de op terugkijken. Maar iedere keer als wij zien dat er een heleboel mensen een baan verliezen, dan doet ons dan net zo goed zijn als dat u dat pijn doet. Dat is de ontwikkeling die je niet ziet en ook als je zo'n dossier hebt zoals voorlicht, wil je voortgang zien. Je wilt opbouw zien, want uiteindelijk weten we allemaal dat dat is wat er in die anterieure overeenkomst staat en dat is het toets moment, dat zijn de toets criteria waarop we uiteindelijk gaan zeggen: we gaan met elkaar verder, of niet. Dus dat even vooraf. We zitten in een competitieve markt, dat is mij duidelijk. we hechten enorm veel waarde aan het behoud van de technologie, de industrie, zeker waar het gaat om die maakindustrie en dat is ook echt benadrukt door BBB in de motie die ze hebben ingediend bij de begroting. Dat neem ons ook ter harte. En als je al los van VDL Nedcar zou willen inzetten op die maakindustrie en de verdere doorontwikkeling daarvan en de importantie voor onze MKB-gemeenschap in onze Provincie, dan is het natuurlijk des te pijnlijker als je ziet dat daar een deel van de werkgelegenheid verloren gaat, zal ik maar zeggen. Maar goed, dat stelt ons allemaal voor uitdagingen en voorzitter, dan wil ik graag even wat meer duiding geven aan vragen die gesteld zijn en dan wellicht nog verder wat opmerkingen maken over een aantal zeer belangrijke onderdelen daarvan.
Ik begin bij de heer Roso. Ja de voorlegger heeft een ander lettertype en de 52 raak ik bijna aan mijn bril moet herijkt worden. Ja uw constatering is juist die u heeft gedaan: de inconsequentie in de IPML-opgave. Die bestaat al enige tijd en dat wordt in VR4 (3:33:25) gecorrigeerd naar 5,1 miljoen. Dat is een verschil in de administratie, techniek, maar desalniettemin is uw opmerking terecht, wat gecoördineerd moet worden, wat ons betreft.
Mijnheer Van den Beucken die zoals ik gewend ben, alles nauwkeurig leest. De afgekochte 6.45 hectare dat is natuurcompensatie die VDL Nedcar niet zelf realiseert, maar die wordt meegenomen in de natuurcompensatie die de Provincie zelf zal realiseren ook inclusief de A2 verbreding en de wijziging van de infra daar is dat voor nodig. Hoe denken we over de gevolgen van de not yet go?

De voorzitter: Er is iemand die een microfoon moet uitdoen. Dat is de heer Kappelle. Dank u wel. De heer Van den Beucken heeft een vraag voor de Gedeputeerde.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dat had ik gelezen, dat weet ik ook, alleen wat is de voortgang daarvan? Want ik zag diverse oranje verkeerslichten in die rapportage staan en ik kan me ook herinneren dat ik er halverwege ook naar gevraagd had. Vandaar even de vraag. Dat dat zo is, weet ik.

Gedeputeerde Satijn: Het gaat voor een deel over de grond die wij nog moeten gaan kopen om te kunnen compenseren. Dat is de stand van zaken en die is dus nog niet aangekocht dus staat het niet op groen, maar op oranje.
Dan de vraag van de heer Van den Beucken: hoe denken we dat we de gevolgen van de not yet go en recente aankondigingen kunnen beheersen in termen van financiën? Ja, we zien natuurlijk wel dat uiteindelijk dit niet helemaal helpt als ik het zo mag zeggen. Als we kijken naar de voortgang van het project, dan zie je op het moment dat je de beslissing moet gaan uitstellen naar de toekomst toe. Als het gaat om de infrastructuur en de bekostiging daarvan, dat zal eer gaan vergen, dat zal niet

goedkoper worden om even zo te zeggen. Dat is wel een thema waar we met het bedrijf het gesprek over te voeren hebben. Op het moment dat daar een aanvraag komt tot een go is, wie gaat die rekening pakken? Maar je zult zien door de bank genomen is dat de aanleg van de infrastructuur in de toekomst wanneer dat moment ook is, zal het niet goedkoper worden. Dus daar zal zeker met het bedrijf over gesproken worden. Maar nogmaals, dat kunnen we alleen doen op het moment dat daar een verzoek komt, want dan hebben we ook de actuele stand van zaken en kunnen we een actuele raming maken. Dan kunnen we ook met het bedrijf bespreken in welke positie ze zitten ten opzichte van de vraag die ze stellen. Dus dat is een beetje een open vraag nog. Maar uw vraag was heel erg gerelateerd aan. Ja, op dit moment zien we dat er nog geen nieuwe aanvraag voor een go ligt en is het echt aan het bedrijf om daar zelf invulling aan te geven. Hoe ze dat willen gaan invullen naar de toekomst toe.
Dan de vraag van de heer Nijskens, de onteigeningsprocedure, het Kroonbesluit. Ja, door het ontbreken van de go is dan ook logischerwijs negatief geadviseerd op het verzoek tot onteigening. Dus wij kunnen alleen nog maar een procedure starten als er een go is. Dat is een nieuwe procedure.

De heer Nijskens (VVD): De vraag was natuurlijk: moeten wij een nieuwe aanvraag indienen, of zit die Kroon te wachten?

Gedeputeerde Satijn: We moeten een nieuwe aanvraag indienen, nieuwe procedure.

De heer Nijskens (VVD): Onder de Omgevingswet of gaat hij nog onder het overgangsrecht?

Gedeputeerde Satijn: Nee, dat wordt een nieuwe Omgevingswet.
Ja dan de wat bredere beschouwing van de heer Hanegraaff op de situatie bij VDL Nedcar en ja, ook het investeringsklimaat. En wat betekent dit? Wat doet de not yet go met het bedrijf? Laat ik vooropstellen: de gesprekken die wij met hen gevoerd hebben vlak nadat we hier met u gesproken hebben, was voor hun niet helemaal onbegrijpelijk dat dat besluit er lag. Maar ze zitten natuurlijk wel in een situatie waarin … ja, dan kom je op de algemene houding ten opzichte van bedrijvigheid en dit soort bedrijven hadden het natuurlijk fijn gevonden als er een soort van een ondersteuning was geweest vanuit deze Provincie. Die was er natuurlijk in die zin niet, want we hebben gezegd: we stellen feitelijk dat besluit nog even uit. Ja, en dat vindt men logisch, maar aan de andere kant had men het liever anders gezien. En dat gaat er ook om, hoe verhouden we ons tot de industrie? En daarbij moet ik u ook heel eerlijk zeggen, ja, dat zij toch ook het gesprek wat ze hier met u hebben gehad in de openbaarheid, dat is hen niet in de koude kleren gaan zitten. Dat vonden ze een heel kritisch gesprek vanuit de Staten. Daar zijn echt opmerkingen gemaakt op directieniveau en dat hebben wij natuurlijk ook allemaal met elkaar gezien toen we daar zaten. Dat zal niet met kwade bedoelingen zijn gebeurd vanuit de Staten, maar er ontstond wel een wat negatiever beeld over toch een grote opdrachtgever die zich probeert te herpositioneren. Ik wil dat hier toch gezegd hebben, dat heeft echt zijn sporen diep getrokken bij de directie daar. Dus als je het hebt over investeringsklimaat, hoe ontvankelijk sta je ook als parlement of als overheid als zo'n bedrijf op bezoek komt? Laten we zeggen, ze vonden het niet helemaal zo gastvrij als dat ze gehoopt hadden. Ik probeer het even in bedekte termen te zeggen. Dat zijn in ieder geval de signalen die die wij krijgen en ik vind ook dat ik die hier direct mag doorleggen, want VDL Nedcar had ook afgelopen week een geplande informatiesessie bij de gemeente Sittard-Geleen waar de gemeenteraad, net zoals u, zich ook regelmatig laat bijpraten. Daar hebben we echt serieus met elkaar gesproken over hoe gaan ze dat nou doen? We hadden ook een regiegroep, die hebben vrij regelmatig met VDL Nedcar met alle betrokken gemeenten contact om even de stand van zaken te bespreken. Je zag wel dat ze daar echt ook met de gemeente goede afspraken wilden maken over hoe gaan we ons nu tot elkaar verhouden? Dus dat is hen niet in de koude kleren gaan zitten. Wij voeren regelmatig gesprekken met VDL Nedcar

en dat gaat dan inderdaad over de acquisitie vooruitzichten. Dat gaat ook over van-werk-naar-werk. Dat gaat ook over de positionering. Hoe zit je nou in je planning? Is datgene wat je aan de staat hebt gemeld, is dat nog actueel? Ja, dat is nog actueel. We spreken regelmatig met hen en we proberen ze ook daar te ondersteunen waar het kan en dat doen we ook gericht om de werkgelegenheid op peil proberen te houden. Dus als het gaat over acquisities, over informatie die wij krijgen, dat heb ik al een keer eerder toegelicht, dan blijven wij ook in het spel zitten met LIOF met de NFA landen, om ervoor te zorgen dat iedere kans die er is met elkaar bespreken. En je ziet ook dat ze wat kansen aan het verzilveren zijn. Ze hebben dat ook kenbaar gemaakt recentelijk in de media dat rondom de Mobility Centre, ze samen met BMW een nieuwe batterijlijn gaan opzetten. Wat toch een stap is in de richting van de strategie die ze ook met u gedeeld hebben, daar war het gaat erover hoe de toekomst eruit moet zien van een nieuwe VDL Nedcar. Je ziet ook dat ze een aantal organisaties, dochterbedrijven aan het herplaatsen zijn naar Born, naar VDL Nedcar, om het cluster te versterken en om juist die diversiteit aan te brengen. Ik weet dat dat kritisch gevolgd wordt, ook door deze Staten die vraagt of er dan sprake is van nieuwe werkgelegenheid of oude werkgelegenheid? Zij doen dat niet om die discussie te beïnvloeden, maar ze doen dat om dat cluster sterk te maken en aantrekkelijk te maken, ook voor potentiële investeerders. Dus we spreken heel vaak met ze. Gelet ook op het feit dat de belangen voor de Provincie heel groot zijn. Als het gaat om het investeringsklimaat hier, ik denk dat we daar ook zeker met de nieuwe beleidskaders nog echt met elkaar over te spreken komen. Zou de aanvullende vraag van hen komen, op welke wijze en met name financieel, dan gaan we dat natuurlijk met u behandelen, maar ik denk wel dat het belangrijk is dat we ook vanuit dit Huis uitstralen dat dit soort industrie toch wel heel erg gewenst is in onze regio. En ook dat deze werkgelegenheid voor ons heel belangrijk is. Want dat is echt cruciaal en daarover heb ik meerdere keren van hen begrepen dat ze die gastvrijheid hier een beetje gemist hebben en zeker met de laatste bijeenkomst.

De voorzitter: Ik zie een vraag van de SP.

Mevrouw Smeets (SP): Mijnheer Satijn, ik wil daar toch graag op reageren want u zegt dat die gastvrijheid niet is gevoeld door VDL maar het gaat hier wel om een investering van meer dan €50 miljoen die wij als Limburgers gaan doen. Dan vind ik dat wij daar als Staten allemaal gewoon heel kritisch op mogen zijn. Dat is denk ik een terechte houding van ons als PS en ja, dat VDL dat anders heeft ervaren, dat is ook een beetje jammer voor hen denk ik dan. Maar het gaat wel om geld dat wij als Provincie en ook als inwoners gaan investeren in zo'n randweg.

De voorzitter: Heeft u ook nog een vraag voor de heer Satijn, mevrouw Smeets?

Mevrouw Smeets (SP): Ja precies.

De voorzitter: Ja de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel voorzitter. Ja ik snap uw opmerking hartstikke goed en nogmaals: het is wat ik hoor en wat ik teruggeef aan u. En u geeft aan: wat is wat is nou de rol van u of van de Staten? Ja, die die zal ik niet ontkennen. Alleen dat is wat ik terug hoor en ik mijnheer Hanegraaff vroeg aan mij: hoe is dat beleefd door het bedrijf? Dat is wat ik hier zeg en als u daar tegenover stelt van ja, gaat hier niet over een paar stoeptegels en wij willen kritisch zijn, dan mag dat uiteraard. Maar dat hebben wij u ook nooit ontzegd en zo kennen wij u ook niet. Daar ben ik dan maar even heel eerlijk in en dat is ook niet wat ik van u verwacht. Maar het is wel zoals het door bedrijven beleefd is. Rondom het Mobility Center, daar heb ik al een en ander over gezegd. Daar zien we wel dat daar wel fors geïnvesteerd is. Daar hebben wij zelfs een algemeen directeur van het LIOF door verloren die daar de nieuwe CEO geworden is. Dus nou ja, dat is ons dat ook wel weer waard, denk ik dan, als we

moeten inzetten op de toekomstige banen die hij mogelijk gaat creëren. Dus het samenspel van de 3 activiteiten wat nu gepresenteerd is, is niet veranderd, daar zit men nog volledig op. En daar worden we met enige regelmaat over bijgepraat.
De vertragingen zijn die ingecalculeerd in IPML? Nog niet. Ik heb zojuist aangegeven dat we even afwachten tot het moment daar is dat zij komen met een nieuwe aanvraag. Dat is ook het moment om weer te gaan herijken. Ik kan iedere keer wel weer met een soort van aannames voorspellingen gaan doen, maar daar gaan we elkaar alleen maar teleurstellen. Althans, dan gaan we heel vaak het gesprek voeren en dan zie je toch dat het uiteindelijk anders is. Dat is net zo een beetje als peilingen bij een verkiezing.
Dan de BBB. In de VGR ziet u dat ambitie staat op 6.500 banen, het stoplicht veranderd van oranje naar rood. Ja, de oorspronkelijke planning verschuift. Rood betekent niet dat we de ambitie verlaten hebben, maar als je nu kijkt naar de autonome ontwikkeling van VDL Nedcar, dan moet je wel constateren om uiteindelijk te kunnen voldoen aan een ambitie die is afgesproken met elkaar, dan is dat geen positieve ontwikkeling. Als ik het zo mag zeggen?
Dat geldt ook voor dat streefgetal: dat blijft overeind staan. U heeft natuurlijk die afspraak met elkaar gemaakt in 2019. We zijn niet in de positie om die eenzijdig als GS te veranderen, dat willen we ook helemaal niet. Maar dat is ook wel de lijn waarlangs wij ieder voorstel zullen leggen wat door VDL wordt gedaan dus wat dat betreft verandert dat allemaal niet. Dat geldt voor de hele anterieure overeenkomst.

De voorzitter: De heer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Dank u wel voorzitter, dat ik nog even mag inbreken. Bij de beeldvorming daarnet werd gezegd van ja, het feit dat de Staten relatief kritisch waren tijdens het bezoek van Nedcar, totdat ook iets met eventuele investeerder of partijen zou kunnen doen, maar bottomline staat er gewoon een overeenkomst waarbij ook die andere partij weet dat als zij gewoon al die stoplichten op groen krijgen, dan is er niets aan de hand. De vraag is natuurlijk hoeveel geduld wij met zijn allen nog willen opbrengen en ik ben het helemaal eens dat we heel ver moeten gaan om die bedrijfsvoering in deze vorm of in andere vorm in Limburg te houden. Maar aan de andere kant is het geld dat nu ook op de op de plank ligt, we niet kunnen uitgeven aan andere initiatieven die we wellicht nu ook zouden willen doen om bijvoorbeeld het klimaat beter te maken.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ik hoor een beschouwing, geen vraag. Maar ik ben het wel met u eens dat in de overeenkomst die daar ligt, en daar werd al eerder over gesproken hier in deze commissie, in 2019 dus niet is afgesproken dat er een soort van eindtermijn zat aan een prestatieverplichting, zoiets als: je moet voor 1 januari zoveel zijn gekomen tot een besluit of tot een voorstel. Dat is niet gebeurd. We hebben het daar met elkaar over gehad in die vertrouwelijke sessie en dat noopt ons nu dus ook iedere keer nu we in afwachting zijn van een voorstel en niet op een andere voorwaarde kunnen zeggen: helaas, maar dit werkt niet. En er dus ook geen prioritering van deze Statencommissie kan worden geven aan het budgetrecht waarover ze zouden kunnen zeggen: we sluiten dit af en we gaan die reservering doorzetten naar een ander doel. Dat is gewoon op dit moment gewoon de situatie waar we voor staan en die is niet te veranderen.

De voorzitter: De heer Hanegraaff heeft ook nog een vraag.

De heer Hanegraaff (CDA): Het is meer een korte reactie op wat de BBB net aangaf, de heer Zeedzen. Het punt wat ik probeer aan te geven is, hoe lang moeten we het geduld nog opbrengen,

enzovoort? Dat soort opmerkingen wekken de suggestie dat wij hier nog wat over te zeggen hebben als Staten, maar dat hebben we niet. En ik vind het bedrijfsleven en internationale investeerders, kijken naar dat soort opmerkingen, want dat toont een soort van onbetrouwbare overheid aan. Namelijk dat je de suggestie wekt dat we er wel wat over te zeggen hebben. Ik zeg niet dat je dat je een volgende opdracht op deze manier vorm zou moeten geven, je zou het misschien op een andere manier moeten doen, dat is het volste recht, maar ik vind dat we op moeten passen met dat soort opmerkingen, want dat is wel waar ze naar kijken. Je kan het leuk vinden of niet, maar dat is wel hoe er internationaal gezien op dit moment naar Nederland wordt gekeken, namelijk: regels veranderen continu, het parlement komt terug op beslissingen die ze eerder hebben genomen. Dat heeft een effect op het investeringsklimaat. De vraag is: deelt de Gedeputeerde deze mening? Wat vindt u daarvan?

Gedeputeerde Satijn: Het antwoord is: ja. Nee, maar dat is natuurlijk zo. En dat is ook wat wij terughoren. En niet alleen van VDL Nedcar, maar we lezen het FD, het gaat niet alleen over dit Parlement, deze commissie, maar je ziet wel dat bedrijven heel erg gevoelig zijn. Niet alleen voor fiscale maatregelen, niet alleen voor ondersteuningspakketten, maar ook: hoe verhoudt de overheid zich tot de industrie in algemene zin? Is de industrie nog welkom? Een volstrekt terechte opmerking en beschouwing van de heer Hanegraaff. U stelt ook nog de vraag, mijnheer Zeedzen, van stel nou dat er alsnog een vorm van opdrachtgeverschap komt, waardoor de mensen toch weer noodzakelijk zijn die mogelijk zijn afgevloeid. Ja, dat vinden we echt een eerste verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf. Zoals we nu ondersteunen in van-werk-naar-werk, kunnen we ons goed voorstellen als dat het moment zich voordoet en we willen graag met zijn allen dat deze industrie zich gaat door ontwikkelen, dat we op dat moment op vraag van de bedrijven ook daar ondersteuning zullen leveren. Maar dat is weer een beetje vooruitkijken in de tijd, maar het is de primaire verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf om ervoor te zorgen dat de arbeidsplaatsen dan worden ingevuld.

De voorzitter: Ik zie nog een interruptie van de heer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Ja, dank u. Ik had daar nog even een korte vervolgvraag op. Uw uitleg is compleet helder. We hadden het net over factoren die eventuele beleggers kunnen beïnvloeden. Het feit dat dit nu gebeurt en dat partners wellicht ook zien van nou, dit bedrijf kan niet zomaar meteen opschalen op het moment dat wij willen beginnen, ziet u dat ook wel eens als een potentiële belemmering in de onderhandelingen die nu plaatsvinden?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Nou, wat je ziet als je wat dieper in de materie duikt en ter plekke gaat kijken, dan zie je, ook zo´n mooi woord, een heel ecosysteem wat zich daar speelt. Het gaat natuurlijk niet om die directe werkgelegenheid van VDL Nedcar, er zitten een hoop toeleveringsbedrijven, dus als je ziet dat ze gaan afschalen, wat betekent dat voor die bedrijven? Hoe gaan die uiteindelijk weer opschalen? Alleen met die bedrijven zijn wel heel goede afspraken gemaakt in die zin dat VDL Nedcar net zoal ze uitleg aan u hebben gegeven, hebben ze dat ook aan de omgeving gegeven en maken zij niet zozeer afspraken op arbeidsplaatsniveau maar informeren ze wel heel nadrukkelijk een ecosysteem waar ze naartoe gaan. Dus ook in toeleveranciers, hun afnemers, worden echt goed meegenomen in de plannen die ze hebben. Ik vind dat ze buitengewoon professioneel doen alleen dat alles, hoe professioneel dat ook gaat, geeft geen enkele garantie over wanneer mogelijke opdrachtgevers al dan niet gaan tekenen of acquisitie succesvol is. Dus we hebben daar een beetje te maken met een situatie In de toekomst die we met zijn allen niet kunnen overzien. Maar het directe antwoord op die vraag is: ja de verantwoordelijkheid van de onderneming zelf. Maar als ze de vraag

aan ons stellen, net zoals ze die nu hebben gesteld met het afnemende aantal arbeidsplaatsen, kan ik me goed voorstellen dat die eraan komt als er een toename gaat plaatsvinden. Dan zullen we met u verhandelen over hoe we daar een actieve rol als overheid in gaan pakken en het overige is echt aan het bedrijf zelf.
Dan kom ik bij mevrouw Smeets: de omscholingstrajecten werk-naar-werk. Ja, we zijn onderdeel als Provincie van een consortium dat gericht is op de begeleiding van ontslagen werknemers. Ja, daar zitten alle partijen bij die in die zin relevant zijn. Daar zijn de gemeenten bij aangesloten, het UWV, de vakbonden hebben daar een rol in, VDL zelf, Vista College, LWV en outplacementbureaus. Er wordt inderdaad zeer beperkt in scholingsmiddelen voorzien. Dat zien we overigens wel wat breder in de arbeidsmarkt, dat is niet alleen VDL Nedcar eigen, zullen we maar wil zeggen. We hebben wel om dat een beetje kracht bij te zetten, om ook als ik eerlijk mag zijn een onderhandelingspositie naar het Rijk te houden, ook het Rijk daarvoor ingeschakeld en hun gevraagd om die middelen ter beschikking te stellen. Mijn gewaardeerde collega Demollin zit in die stuurgroep en bewaakt namens ons dat proces. Wat je ook ziet, even los van werk-naar-werk is dat ze ook intern aan het kijken zijn. Bij VDL Nedcar zelf hebben ze een aantal bedrijven die fysiek ook verhuizen naar de Born site als ik het zo mag zeggen. Waar mensen die nu werkzaam zijn in de fabriek ook mogelijk bij die onderdelen tewerkgesteld kunnen worden die overgeplaatst worden naar Born. Dus ze proberen ook in het bedrijf zelf te kijken of mensen daar een nieuwe rol kunnen krijgen. Maar uw vraag ging specifiek over de scholing. Daar wordt beperkt in voorzien daarvoor hebben we nu een aanvraag liggen bij het Rijk om daar wel in te voorzien en hopelijk als het Rijk eraan tegemoet komt, dan kunnen we daar wat breder pakket aanbieden. Maar dat is onderdeel van het consortium.

De voorzitter: Mevrouw Smeets, u had nog een vraag?

Mevrouw Smeets (SP): U snapt dat ik daar een vervolgvraag over heb, want komt dat dan niet te laat? Dat is mijn vraag voor de mensen die nu ontslagen zijn.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dit is dus echt onderwerp van gesprek in die stuurgroep en ook bij VDL. We hebben heel veel moeite gedaan om een goede rol te pakken als overheid, naast de verantwoordelijkheid die we hebben rondom het project zelf. Want dat hebben we ook strikt gescheiden. Aan de ene kant hebben we natuurlijk de rol als medefinancier van de uitbreiding en nu hebben we een bewakende rol als het gaat om het behoud van de arbeidsgelegenheid of de arbeidskrachten ook voor onze provincie. Ik snap dat dat een punt is van zorg voor u van nu, maar ik kan het niet anders beantwoorden dan ik gedaan heb in mijn antwoord op de eerste vraag.
Dan ga ik door en kom ik bij GroenLinks uit. Mijnheer Sol, ja, die was ook benieuwd naar de stand van zaken van werk-naar-werk. Nou, daar heb ik zojuist al een korte toelichting op gegeven in het bedrijf zelf.

De voorzitter: De heer Sol.

De heer Sol (GroenLinks): Ja, dank u voorzitter. Ik ken deze Gedeputeerde inmiddels als iemand die ook wel van cijfers houdt. Valt hier kwantitatief ook iets over te zeggen?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Nog niet, maar ik kan wel, als wij de eerste resultaten via de stuurgroep krijgen, daar u een brief over sturen zodat u daarvan op de hoogte bent. Ik vind dat wel een relevante

vraag overigens, en ik houd inderdaad van cijfers maar ik had ze nu niet bij de hand, simpelweg omdat ze er nog niet zijn. Dus wat dat betreft zal ik dit ook overleggen met mijn collega en het College en ervoor zorgen dat de informatie, zodra die ons ter beschikking wordt gesteld, gelijk aan u wordt doorgeleid en dan kunt u met ons meekijken wat de ontwikkelingen zijn. Een zeer relevante vraag.
De andere vraag had ik al beantwoord in lijn van de SP als ik het goed zie. Ik probeer ook even aan de efficiëntie van uw voorzitter tegemoet te komen. Ik zie een duim omhoog gaan.
Ja, een terechte vraag van 50PLUS: heeft het nog zin om op basis van de voortgangsrapportage verder te gaan? Het is aan PS natuurlijk om de gebiedsontwikkeling een status te geven, want aan de hand van het status worden rapporten gemaakt. Ik denk dat het goed is, los van deze bijeenkomst hier, om er nog eens met elkaar over na te denken of we dat nog moeten doen. Maar dat is natuurlijk aan uw Staten dus datgene wat we hier verhandelen is slechts, zoals mij nederig kent, op uw eigen verzoek geweest. Als u zegt: ik wil daar op een andere manier naar kijken, dan sta ik ervoor open om dat met elkaar te bespreken en mogelijk met een voorstel naar uw commissie terug te komen.
Ik had de vragen van de heer Vaessen volgens mij al voor een groot deel beantwoord. Ik moet even links kijken hoor ik net. Ik heb nog vragen erbij gekregen, dank u wel, Paul, daar zou ik zijn zonder jou?
Mijnheer Vaessen had ook nog de vraag: deelt u onze zorgen? Ja, volgens mij hebben we het uitgebreid gehad over de huidige status van de onderneming. Wij betreuren ook iedere baan die verloren gaat, maar we zien wel dat hier door bedrijven bepaalde keuzes gemaakt worden. Ja, de PVV had inderdaad vragen over werk-naar-werk, daar hebben we ook al voor een groot deel op gereflecteerd op verzoek van de SP.
De groeifonds aanvraag, dat was ook een punt. Die is in eerste instantie afgewezen. Daarin zijn we aan het kijken of we met de nieuwe tranche een positie kunnen krijgen in een consortium. Waarom is dat belangrijk? We hebben het zojuist gehad over het mobiliteitscentrum, waar ook nieuwe batterijtechnologie wordt ontwikkeld en nu ook met een klant voor BMW. Dat is zeker kansrijk als we gaan kijken naar de toekomst toe, dat meer van dat soort ontwikkelingen in dat mobiliteitscentrum gaan plaatsvinden. Dus die groeifondsaanvragen waar ook nieuwe technologie uit wordt gefinancierd, onderzoek wordt gefinancierd, proposities worden gefinancierd. Ik denk dat dat zeer VDL Nedcar zou kunnen toekomen, zeker in deze fase waarin ze zitten. Alleen dat zullen we ook met het ministerie moeten verhandelen. Dus de eerste aanvraag die was afgewezen, maar we blijven wat dat betreft aan de bal en we gaan ook het groeifonds verzoeken om ook nu, weliswaar in een consortium, gelden vrij te maken voor die nieuwe ontwikkelingen bij VDL Nedcar.

De voorzitter: De heer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Dank u wel voorzitter en dank u wel voor het uitgebreide antwoord. Alleen dan de vraag daarop gesteld: stel daar wordt wel iets toegekend, dat gaat er allemaal plaatsvinden. Heeft dat dan ook positieve gevolgen voor de werkgelegenheid of kunt u dat geen uitspraak over doen?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel mevrouw de voorzitter. Daar kan ik niet een twee drie een uitspraak over doen van dat levert x banen op. Het zou natuurlijk wel goed voor de positie van de mobiliteit zijn. Dus indirect zou ik zeggen: ja. Gaat het over honderden, duizenden banen die betrokken zijn in assemblage? Nee ik denk dat we dat wel met elkaar kunnen vaststellen. Maar ik denk dat het is goed voor de propositie van VDL Nedcar zelf, dus goed voor de positie van de maakindustrie in Limburg dus ik zou zeggen: ja het heeft een positief effect. Ik kan u alleen niet een getal geven van x wat het zou opleveren maar het zou een zeer positieve ontwikkeling zijn.

Overigens even een aanvulling op mijn antwoord dat ik daar nu gaf over dat groeifonds. Op dit moment betaalt VDL Nedcar die investeringen zelf, dus niet dat ze het afhankelijk laten zijn van het groeifonds. Zij zijn zelf bereid om te investeren in dat geld, dus groeifonds wordt extra en gaat dus extra geïnvesteerd worden in een mobiliteitscentrum.

De voorzitter: Dank u wel, netjes binnen de tijd, dank u wel allen daarvoor. Ik heb enerzijds een toezegging in verband met het go besluit genoteerd en bij de tweede vroeg ik me af ten aanzien van de heer Sol noteer ik dat als een toezegging of is dat een actie gaat uitvoeren? De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Het waren twee toezeggingen. Ik zeg er wel bij: normaal bij een toezegging hebben we een termijn. Ik kan u niet zeggen wanneer ik die cijfers heb, **maar ik zeg u toe dat zodra ik die cijfers heb, dat we dan die brief naar u toesturen.** En dat geldt feitelijk ook voor de vraag van de heer Vaessen. Als het gaat om een nieuw besluit, ik kan niet In de toekomst kijken, ik weet niet wanneer dat voor komt te liggen, maar mijn **toezegging is dat als dat verzoek komt we op dezelfde wijze dat zullen behandelen met de uw Staten, met deze commissie, zoals we dat altijd gedaan hebben, maar een termijn kan ik daar niet over afgeven.**

T9330 Gedeputeerde Demollin zegt toe om zodra er cijfers bekend zijn rondom de arbeidsbemiddeling van de ontslagen werknemers bij VDL, deze te delen met Provinciale Staten.

T9331 Gedeputeerde Satijn zegt toe dat zodra het verzoek van VDL komt om over te gaan tot een go besluit, Provinciale Staten op een gelijke manier als bij het eerder verzoek zal worden betrokken.

8.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

De voorzitter: Dat gezegd hebbende, even kijken. Ja, dan komen wij bij agendapunt 8.3 rondvraag mededelingen en actualiteiten IPO. Daar is geen agendapunt bij, dus dan kunnen wij over naar agendapunt, even kijken. 9.1 hebben wij gehad.

9.2 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

De voorzitter: Dan 9.2 daarvan hebben wij ook geen punten en dan kunnen wij overgaan naar agendapunt 10 financiën en overhead.

10 FINANCIËN EN OVERHEAD

10.1 GEWIJZIGD G-23-012 Statenvoorstel Legesverordening 2024, brief GS van 12-9-2023 (GS DOC-00533687)

De voorzitter: Dat is agendapunt 10.1 gewijzigd Statenvoorstel Legesverordening 2024. Het voorliggend Statenvoorstel behandelen wij in twee termijnen. Ik stel voor dat wij een spreektijd hanteren van drie termijnen voor de eerste termijn. Sorry drie termijnen zei ik hè, ik bedoel drie minuten. Ja, dat zou wel gek zijn dat ik hier in mijn eentje het reglement van orde zou kunnen gaan wijzigen. Dus wij hanteren een spreektijd van 3 minuten per fractie voor de eerste termijn. Ik kijk even of er nog wisselingen plaatsvinden. Ah, mooi, dan begin ik graag deze keer in het midden van mijn rechterkant en dat is dan de fractie van het CDA. Daar mag ik, mevrouw Depondt het woord geven.

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Voorzitter, wij kunnen heel kort zijn. Er is een goede voorbespreking geweest voor dit stuk. Wij kunnen ons prima vinden in wat nu voorligt en ik zeg er maar gelijk bij: voor ons is het ook een hamerstuk.

De voorzitter: Dank u wel, dat gaat snel. De heer Zeedzen van de fractie van de BBB. Ach kijk, de heer Wetermans.

De heer Wetermans (BBB): Ja, wij kunnen ook instemmen met de beleidsaanpassingen die naar aanleiding van de vergadering gemaakt zijn. Maar we hadden toen opgemerkt dat gezien het feit dat leges, ik wil het iedere keer in het Frans zeggen, leges, maar het zijn leges hè hier, meestal stijgen en dat vaak met meer dan het inflatiepercentage groot is. Om het voortdurend monitoren en efficiënter maken van de procedures, om tot vergunningverlening te komen, met dus als doel om deze kosten voor de aanvrager zo laag mogelijk te houden om ze … (4:01:32) raken. Over het efficiënter maken van procedures doel ik als voorbeeld op de vleermuizen problematiek in verband met het energiezuiniger maken van gebouwen. In de provincie Utrecht verleent men bijvoorbeeld ontheffing om per woning te onderzoeken en daar kunnen gemeenten onder voorwaarden een ontheffing krijgen voor hele wijken of zelfs hun hele grondgebied. Ze moeten dan wel maatregelen nemen om de populatie in kaart te brengen en te beschermen. Door dit zogeheten soorten managementplan, SMP, vervalt de plicht om per woning onderzoek te doen en deze methode krijgt ook navolging in Overijssel en Noord-Brabant. De vraag via de voorzitter aan de Gedeputeerde: hoe staat dat met deze problematiek in Limburg? En dan een belangrijk punt voor ons met betrekking tot de leges voor de omzetting pasmelding hebben we toen het vorige College nog actief was, aangegeven dat wij het niet rechtvaardig vinden als hier kosten voor in rekening gebracht worden. Kosten in rekening brengen voor iets dat buiten schuld van de aanvragers veroorzaakt is en we vinden dat ook niet logisch. We verzoeken daarom het College om ook te kijken naar de mogelijkheid om het tarief hiervan op € 0 te stellen en hiervoor ruimte te zoeken in de begroting. Omdat we jaarlijks deze verordening vaststellen zonder praktisch geconfronteerd te worden met de daadwerkelijke aanvraagprocedure, althans ik word er meestal niet mee geconfronteerd, is het misschien goed om zo een aanvraag als Statenleden een keer te doorlopen om zelf te ervaren wat wij besluiten en hoe zo een hele procedure in zijn werking gaat. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel, dan wil ik u wel nog even verzoeken om de microfoon uit te doen. Dank u, dan geef ik graag het woord aan mevrouw Smeets van de SP.

Mevrouw Smeets (SP): Ja dank voorzitter. Ik ben eigenlijk heel blij met wat er hier ligt, deze legesverordening. We hebben er natuurlijk uitgebreid met elkaar over gesproken, zowel hier als ook in een in een toelichtende sessie nog, en er is wat mij betreft heel goed geluisterd. Want we zitten op een kostendekkingspercentage niet van 80% zoals de heer Sol en ik voorstelden maar wel van 78% en we zijn langzaam ook aan toewerken naar die 100%. Dat is echt een enorme winst. Dat zien we ook financieel als winst. Dat is het ook. Dus ik ben daar heel blij mee. Wat me wel opviel wacht, ik moet heel even kijken. Ja, dit ging over de kengetallen van de belastbare feiten. Dat was de vorige keer niet helder. Er wordt wel gezegd: we gaan daarmee aan de slag, daar ben ik ook heel blij mee, want het verbaasde mij destijds dat er eigenlijk geen goede kengetallen zijn. Een opmaat naar die eventuele bijstellingen, dat wordt in het stuk ook beschreven, dat het zo zou kunnen zijn, heel hypothetisch, dat heel veel aanvragen nu nog dit jaar gedaan worden. En in opmaat naar die bijstelling zou ik eigenlijk de Gedeputeerde wel willen verzoeken als dat het geval is en dat heeft consequenties op de begroting van 2024, om dat dan ook actief te melden bij ons. En wat mij betreft is het ook een hamerstuk.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie van GroenLinks, de heer Sol.

De heer Sol (GroenLinks): Ja dank u voorzitter. Ja, ook waardering voor het hele proces. Dankzij de voorbereiding de sonderende bespreking, de informatie hierover en het verwerken van de feedback daarop denk ik dat er een heel goed voorstel ligt, al met al. Wat ons betreft dus ook een hamerstuk.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie van 50PLUS, de heer Van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Wij hebben hier ook geen moeilijke aanpassingen voor, want dat is ook inderdaad voorgesproken. Een opmerking zou ik willen zeggen: we monitoren heel veel en dat staat ook in het proces aanpak, maar het is ook de goed monitoren wat de effecten zijn. We gaan nu voor nieuwe zaken doen en dan zou het goed zijn, en dat staat niet zo expliciet in het voorstel, om te zien of gebeurt wat wij verwachten of nemen sommige zaken af? Dat zou ik graag meenemen in de monitoring. Dat was het.

De voorzitter: Dank u wel, de heer Stocks van D66.

De heer Stocks (D66): Eigenlijk wat wij hadden genoteerd, is allemaal al gezegd op een klein puntje na. Ik zag de in de kostendekkendheid Natura 2000 maar 51%, in afwachting van een nieuw stikstofbeleid. Aangezien daar voorlopig waarschijnlijk geen vooruitgang geboekt wordt, voorziet D66 dat dit in de toekomst problemen gaat opleveren. Waarom verhogen we dit niet nu al? Aangezien we weten dat de kosten waarschijnlijk uit de hand gaan lopen. Dat is eigenlijk de enige vraag die ik de Gedeputeerde wil stellen, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie van de PvdA.

Mevrouw Schuuring (PvdA): Ja dank u wel voorzitter. Ook wij vinden dit een heel mooi voorstel. Er is denk ik ook duidelijk geluisterd naar input die eerder geleverd is, dus dat is mooi om terug te zien. Inderdaad, de kostendekkendheid dat al genoemd werd, is denk ik een heel mooie stap richting de 100%. De reden dat wij hier ook zo voor zijn is natuurlijk omdat als iemand profijt heeft van een vergunning die aangevraagd wordt, je de kosten daarvan niet wilt afwentelen op nou ja, uiteindelijk de belastingbetaler. Maar er zijn wel uitzonderingen op en er zijn een aantal redenen die wij daar heel goed in kunnen volgen? Je wilt de drempel voor de melder niet hoger maken dan nodig is, maar inderdaad ook wat de PVV al zei, de vergunningen voor pasmelders daar ook wel een bijzondere positie innemen en dat tarief is inderdaad al lager. Wij hebben ook gezien dat er andere provincies zijn waar dat wel op nul gezet is, dus ik ben ook wel benieuwd wat de reden is om dat hier niet te doen? Of daar over nagedacht is of niet? En daar wil ik het verder bij laten.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Schuuring. Dan mevrouw Jimenez Hastenrath van de fractie van de PVV.

Mevrouw Jimenez Hastenrath (PVV): Ja dank u wel voorzitter. Ik kan het op zich ook best kort houden. Zoals ik uit voorafgaande vergaderingen heb opgemaakt omdat ik er helaas bij de andere sessies niet bij was omdat ik het heb overgenomen van mijn collega. Ik maak op dat we willen naar 100% kostendekkendheid, maar dat nooit gaat lukken door verschillende verstorende factoren en wij hierdoor weer een jaar terug in de tijd gaan en dezelfde discussie dadelijk weer voeren. En zolang de nieuwe Omgevingswet nog niet in werking is getreden, zijn wij sowieso dit thema nog langer voor ons uit aan het schuiven. Met de wijsheid dat een onmogelijke opgave is, zoals geduid op pagina 5, het staat er gewoon zwart op wit. Dus aan die 100% zullen we waarschijnlijk nooit komen, is dat correct?

Wat ik mij wel afvraag is hoe het kan dat bij wateronttrekkingsactiviteiten een kostendekkendheid van 109% bestaat. Wordt hier een onderscheid gemaakt tussen profit en non-profit, afhankelijk van in welke categorie dadelijk de leges vallen, of hoe moeten wij dat zien? Ik wacht even het antwoord af van de Gedeputeerde.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie van Forum voor Democratie, de heer Kappelle.

De heer Kappelle (FvD): Voor ons is het een hamerstuk, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel dan de heer Van den Beucken, fractie LOKAAL-LIMBURG.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel voorzitter. De weg hiernaartoe was plezierig, denk ik. Mijn collega heeft in ieder geval de laatste keer de inbreng erover gegeven en we hebben daarvoor nog een prima presentatie gehad. Wij zijn op zich tevreden over het voorstel, het kan ook een hamerstuk worden. Ik hoor ook de zorg dat er een soort van run op vergunningaanvragen nog zou komen. Ja, dat kan natuurlijk altijd nog op het laatste moment leiden tot wat extra kosten. Hoeveel, dat zal zich nog wel uit moeten wijzen, maar je kunt er natuurlijk ook op een andere manier naar kijken. Je zou ook kunnen zeggen van nou, dan komen er nog snel wat dingen op gang. Dan komt er weer wat reuring. Initiatieven die worden weer een beetje versneld en ik denk in de donkere dagen voor de kerst dat we dat wel kunnen gebruiken. Gezien de stukken die wij gehad hebben hiervoor, dus ik zie daar ook wel voordeel in. Pasmelders, dat is ook een heelgoede natuurlijk. Die had ik ook opgeschreven, want dat zijn zaken die op je pad komen die je zelf niet wilt en ik ben ook erg benieuwd wat daar het antwoord op is van de Gedeputeerde, hoe daarmee omgegaan wordt? Wij hadden al eens eerder een voorstel waarbij die leges voor deze groep aangepast werd, maar het is wel een groep die zich geconfronteerd ziet met een aantal zaken waar ze niet op vooruitgaan en die die zijn nog hard genoeg geraakt lijkt mij zo, dus laten we daar maar eens het antwoord op afwachten. Voorzitter, dus een hamerstuk wat ons betreft.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie van de VVD, de heer Nijskens.

De heer Nijskens (VVD): Dank u wel voorzitter. Ook heel kort van deze zijde. De inbreng van mevrouw Schuuring daar kunnen wij ons in een heel ver stuk in vinden. Ook de opmerking over de pasmelders ook daar graag een antwoord op. Kijk die die vraag van die 109% vind ik ook een interessante want normaal mag je geen winst maken op leges. Kan natuurlijk wel op onderdelen dat je wat kruisbestuiving doet en ik vind het ook wel leuke opmerking over een run in aanvragen. Ik zie dat niet direct ontstaan, want met name waar de provincie bevoegd gezag is, dat zijn toch aanvragen waar je niet direct dat je denkt: ik ga nog gauw. Want wat nodig is voor een volledige aanvraag is nogal complex, maar evengoed zou het toch wel leuk zijn als het College daarop op reflecteert. Dus het lijkt me toch wel leuk om te horen, dus afhankelijk van de beantwoording over die pasaanvragen waarom dat we bijvoorbeeld niet zouden moeten doen kan het voor ons een hamerstuk zijn en anders wachten we dat even af.

De voorzitter: Dank u wel, dan voordat ik de Gedeputeerde de beantwoording laat doen. Mevrouw Plusquin is nog net komen binnenwandelen. Zij mag nog het woord voeren namens de fractie van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Dank u wel voorzitter, we staan voor een lastige keuze bij de stemming later in de Staten wat betreft deze verordening en daar kom ik zo op terug. Aan de positieve kant zien we een aantal die wij hebben aangehoord in de sonderende behandeling in juli dit

jaar, terug in het voorstel. Ik denk aan het heffen van leges voor de zogenaamde ontbrandingsvergunningen, ontbrandingstoestemmingen, de vuurwerkvergunningen zeg maar en de TUG vergunningen, dat zijn de vergunningen voor de eenmalige pret- en pleziervluchten. We zouden die overigens het liefst helemaal uitgebannen zien boven de gebieden met grote natuur- en landschapskwaliteit, zoals onder andere het Heuvelland. Maar dat kan natuurlijk niet in het kader van deze verordening. Ook is er terecht een differentiatie in tarieven van ontheffing van de soortenbescherming, zodat bij gebouwen van woning en gebouwen met een omvang van maximaal 500 m², een lager tarief geldt dan bij grotere activiteiten. En dat verkleint ook de kans op illegaal handelen door het niet aanvragen van een vergunning vanwege de kosten. We gaan er dan wel vanuit dat de wet goed wordt toegepast en dat vleermuizen en vogels worden ontzien, zoals de wet dat vraagt. We horen daar overal andere geluiden, maar daar komen we dan op terug bij de behandeling van het aangekondigde soortenmanagementplan. Maar dan kom ik bij ons probleem, dat in de nu voorgelegde verordening een vrijstelling staat voor evenementen in Natura 2000 gebieden. In artikel 7 sub b evenementen, staat niet nader omschreven voor zover wij kunnen zien. Dat kan dus van alles zijn en is het ook in de praktijk, tot festivals en motorcrossen aan toe. Daarmee wordt ook goed geld verdiend. We kunnen hier geen rechtvaardiging voor zien. Maken andere provincies ook die uitzondering? Die hebben wij niet kunnen vinden. Wij hebben gekeken bij Noord-Brabant, Noord-Holland, Gelderland, Drenthe, Overijssel, allemaal provincies die veel natuur hebben. Kan de Gedeputeerde ons helpen om voor de verordening te stemmen door deze uitzondering voor evenementen in Natura 2000-gebieden eruit te halen? Dank u wel.

De voorzitter: Goed dank u wel mevrouw Plusquin. Dan kan ik nu het woord geven aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, dank u wel. Ja, ook ik ben zeer tevreden met het proces zoals we het doorlopen hebben door eerst met elkaar het gesprek aan te gaan: wat willen we nou in die nieuwe verordening terugzien? En hoe kijkt de Statencommissie er tegenaan? Dan had ik in die zin ook gehoopt dat dat het moment was dat we ook de verordening zouden kunnen bouwen, zoals hier nu ook voorligt. En ik zie hier en daar wat nuances die gemaakt worden op zaken. Daar wil ik graag wat duiding aan geven. Allereerst vind ik de opmerking wel relevant, die werd gemaakt van: het zou heel goed zou kunnen zijn dat door de nieuwe verordening vanaf 2024 er een run gaat ontstaan op aanvragen voor eind van het jaar. Dat is nog drie weken. Ik vermoed dat dat gaat meevallen. Ik denk wel dat u de commissie heeft gevraagd: kunt u even monitoren welke effecten gaan plaatsvinden? Dat gaan we dan ook doen. We gaan ook even kijken of dat inderdaad gaat plaatsvinden, al dan niet. En, dat zullen we dan ook terug rapporteren aan uw commissie, voorzitter. Dus wat dat betreft vind ik dat een interessante vraag om te zien van wat doen die laatste weken nog van dit jaar? Daarna is het denk ik ook goed om, en ik denk dat we dat ook met elkaar gaan bespreken, als we ook de volgende vordering gaan bespreken van wat heeft het nou gedaan, deze nieuwe verordening? We streven naar een maximering van 100% en we maken een grote stap naar 78%. Een aantal componenten zitten eraan die we nog niet allemaal goed kunnen beïnvloeden en de heer Stocks zei ook: als het gaat om nationale wetgeving, dan kan het nog even duren. Ik vind ons wel gevaarlijk als ik eerlijk mag zijn, om dan te zeggen: zet het maar op 100%. Volgens mij ga je dan ook bepaalde effecten in gang zetten die je mogelijk niet zou willen. Ik snap zijn opmerking vanuit het hart heel goed. Aan de andere kant denk ik, ja, we moeten ook niet te gemakkelijk dingen weggeven, waar we ook de landelijke politiek nog op gaan bevragen.

De voorzitter: De heer Stocks van de fractie van D66.

De heer Stocks (D66): Ja dank u wel. Het is misschien vooral een vraag of we dat van tevoren zo begroten of we het anders achteraf moeten gaan compenseren.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dit is natuurlijk niet iets wat uniek voor Limburg is dus ik vermoed dat dat gaat meevallen. Ik zal het nog wel eens een keer mee terugnemen om te zien of daar enige vorm van risico bestaat. Op dit moment heb dat beeld niet, omdat wetgeving momenteel voor iedereen ontbreekt als ik het zo mag zeggen. De vooruitzichten op een snelle oplossing zijn op dit moment niet duidelijk. En als ik mijn collega daarover spreek, dan verwacht hij dat ook niet. Dus wat dat betreft wel een terechte constatering van u, maar ik vraag me af of de door u gewenste oplossing ook dé oplossing is.
Nou goed, de problematiek rondom de vleermuizen. Het voorstel voor aanpak daarvan komt binnenkort in GS. Het opstellen van de SP kost altijd wat tijd. Doorlooptijd circa één tot twee jaar. Dus op korte termijn is er nog geen oplossing voor particulieren die willen isoleren en een ontheffing nodig hebben. Dat is ook de realiteit op dit moment, dus wat dat betreft is er dan een langjarig traject. Maar ik snap uw zorgen daaromtrent natuurlijk wel, die snappen we allemaal, alleen dat is wel iets waar we met zijn allen mee geconfronteerd worden.

De voorzitter: De heer Wetermans.

De heer Wetermans (BBB): Ja, u zegt: dat is een langdurig traject, maar Utrecht en twee andere provincies hebben dat in korte tijd voor elkaar weten te krijgen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, ik wil het nog een keer terugnemen en kijken of we er iets aan kunnen doen qua versnelling. Utrecht heeft er inderdaad zijn positie in gepakt. Wij krijgen het voorstel binnenkort in GS en ik denk dat het goed is dat wij u daarop gelijk gaan informeren.
Dan uw vraag over de pasmelders, u vond dat niet rechtvaardig. We hebben landelijke afspraken ondertussen gemaakt dat de kosten verdeeld worden tussen Rijk, aanvragers en Provincie. Dat is voor ieder een derde. Dat is een beetje een vuistregel in het land zal ik maar nodig zeggen Nu weet ik niet of uw vraag impliceert dat u dat voor Limburg anders wilt doen, maar dat is in ieder geval de hantering die wij ook hebben gebruikt in deze legesverordening.

De voorzitter: De heer Wetermans.

De heer Wetermans (BBB): Voorzitter, in de Gelderlander las ik een paar dagen geleden dat daar de kosten tot nul gereduceerd zijn voor de pasmelders.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: De vraag is alleen: wilt u dat ook? Want dan zult u in die zin het voorstel moeten amenderen zodra het in de Staten het terechtkomt. We hebben in ieder geval gemeend de landelijke richtlijn te moeten volgen. Ook naar aanleiding van de gesprekken die hier hebben plaatsgevonden ter voorbereiding. Dus we hebben gemeend daarnaar te moeten luisteren, maar als de uiteindelijke afweging van uw fractie het iets anders zou kunnen betekenen, dan heeft u dat politiek te verhandelen bij de behandeling van dit stuk in de Staten. Mooier kunnen we niet maken in dit geval. Ja, dan een interessant constatering van Mevrouw Hastenrath waar het ging om de 109%. Ja op het staat van de verordening is kruissubsidiëring van toepassing. Even voor het goede beeld: er wordt

geen winst gemaakt. 109% heeft te maken met de kleine getallen eigenlijk, de aanvragen hiervoor qua ontheffingen zijn vrij beperkt en dat verklaart waarom daar een ongewoon getal staat. Maar het heeft te maken met de kruissubsidiëring in het stuk.
Voorzitter, heb ik dan alle vragen behandeld? Ja, nog de vraag van mevrouw Plusquin. Wij zijn niet voornemens dat te gaan doen. Ja, als u daar een wens toe heeft ook daarvoor geldt natuurlijk dat u daar de politieke mogelijkheid voor heeft in de Staat om daar met een verzoek te komen tot uw collega's om dat te wijzigen. Maar het College is niet voornemens om datgene te doen waar u om gevraagd heeft.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Voorzitter, kan de Gedeputeerde toelichten waarom die vrijstelling er is, juist in die Natura 2000-gebieden die het al zo zwaar hebben. Waarom heeft het College die afweging gemaakt? Ik begrijp het echt serieus niet.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dit is een continuïteit vanuit het verleden. We hebben hier gesprekken gevoerd over de totstandkoming van de nieuwe legesverordening. Dit is bij mijn weten niet aan de orde geweest, dus we hebben heel goed geluisterd naar de opmerkingen die hier in deze commissie zijn gemaakt, ook in de sondering. Vooralsnog leek ons dit gewoon een zaak van continuïteit vanuit het verleden.

De voorzitter: Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, nee, het is goed. We zullen ons gaan beraden op een amendement dan.

De voorzitter: Dank u wel, dan constateer ik inderdaad dat alle vragen beantwoord zijn. Dan wil ik heel even in de zaal kijken. Een vraag is of dat er behoefte is aan een tweede termijn? Zijn er mensen die behoefte hebben aan een tweede termijn? Nee. Ik constateer dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Er zijn al een aantal partijen die hebben aangegeven dat dit een hamerstuk is, maar ik heb nog niet van alle partijen gehoord of het een hamerstuk of een behandelstuk is. Ik werd door de Griffie gewezen op de vraag of het behandelrijp is, maar gezien het feit dat er zo weinig vragen zijn, ga ik er eerlijk gezegd van wel vanuit dat dit stuk behandelrijp is. En ik hoor al van de fractie van de BBB dat het een behandelstuk is en mevrouw Plusquin van de Partij voor de Dieren geeft ook aan dat het een behandelstuk is. Dat gezegd hebbende, is dat sowieso vanuit een fractie voldoende om dit een behandelstuk te maken. In het kader van de spreektijden is het wel belangrijk om nog even na te gaan formeel voor welke partijen dit een behandel stuk is. Want zoals u weet, hebben wij een reglement van orde, dat zegt dat als u aangeeft dat het een hamerstuk is, dat u dan in eerste termijn geen spreektijd heeft en als u aangeeft dat het een behandelstuk is, dat u dan in eerste termijn wel spreektijd kunt doorgeven. Dus in dat kader, mevrouw Smeets van de SP: een hamerstuk. GroenLinks, mijnheer Sol: hamerstuk. Mevrouw Plusquin: behandelstuk. 50PLUS: u koppelt terug. Mijnheer Stocks: behandelstuk. Mevrouw Schuuring: behandelstuk. Mevrouw Jimenez Hastenrath: behandelstuk. De heer Kapelle: hamerstuk. Mijnheer Roso: behandelstuk. Mijnheer Van den Beucken: behandelstuk. Mijnheer Nijskens van de VVD?

De heer Nijskens (VVD): Voorzitter, we hebben het hier al vaker over gehad. Je kunt natuurlijk in eerste instantie aangeven: dit is een hamerstuk, maar als het politiek gemaakt wordt, dan ga ik niet hier vanuit de commissie zeggen: we gaan niks zeggen. Zo werkt de politiek niet. Dus als dit de werkwijze blijft, dan maak ik van alles een bespreekstuk en dan kan ik achteraf overwegen of we wel

of niet spreken. Dus ja, ik denk dat we er in presidium nog een keer over moeten hebben, op het moment dat een stuk een bespreekstuk is, kan iedereen wat mij betreft spreektijd vragen.

De voorzitter: Dat is dan inderdaad iets wat in het reglement van orde moet worden aangepast. Voor dit onderwerp: bespreekstuk. Het CDA.

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Ja, voorzitter, ik kan niet anders dan me daarbij aansluiten. Het had voor mij niet gehoeven, maar als het nou een politieke behandeling wordt, dan wil ik op zijn minst die ruimte wel houden.

De voorzitter: De BBB had het al aangegeven en ik hoor hier aan mijn linkerzijde van de SP, die sluit zich daar ook bij aan en heeft de fractie van GroenLinks dan ook nog behoefte aan spreektijd? Ja en dan doen we bij deze ook een oproep aan het presidium om het reglement van orde in die zin ook nog te bespreken. Dan kijk ik nog heel even naar de griffier. Ik concludeer dat we dit voorstel voldoende besproken hebben. Ik heb wel nog twee toezeggingen genoteerd en dat gaat over in eerste instantie de rapportering over de run op aanvragen. En ik heb ook nog een toezegging over de informatie over vleermuizen in relatie tot isoleren genoteerd. Ja, de termijnen die ik daaraan mag koppelen? De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, voorzitter dat zal het eerste stuk zijn na afloop van dit kalenderjaar dus ik zou zeggen Q3 2024. Wat betreft de vleermuizen heb ik al aangegeven: er gaat nu een stuk naar het College toe dus ik denk dat we daar binnen twee weken na een bericht over kunnen sturen.

De voorzitter: Ik ga ervan uit inderdaad dat de Gedeputeerde bedoelt het einde van dit jaar, Q1 2024. U zei Q3. Ja prima, dank u wel. Ik heb al geconcludeerd dat we dit doorgeleiden als een bespreekstuk naar de Statenvergadering.

T9334 Gedeputeerde Satijn zegt toe dat er wordt gerapporteerd over het aantal ingediende vergunning- en ontheffingsaanvragen in Q4 2023 om te kijken of er daadwerkelijk sprake is geweest van de verwachte piek in het aantal ingediende aanvragen in Q4 2023 i.v.m. inwerkingtreding Omgevingswet.

T9335 Gedeputeerde Faassen zegt toe de aanpak (pré) Soortenmanagementplan (SMP's) over een verantwoorde manier van isolatie van particuliere woningen waar beschermde soorten aanwezig zijn door gebruik te maken van de ontheffing diersoortenbescherming die aan de gemeente is verleend binnenkort via een mededeling portefeuillehouder toe te lichten.

10.2 Informerend stuk inzake Voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023, brief GS van 10-10-2023 (GS DOC-00553976)

De voorzitter: Dan komen wij nu bij agendapunt 10.2 informerend stuk inzake voortgangsrapportage Limburgs energiefonds. De inbreng dient te worden beperkt tot eventuele wijzigingen en afwijkingen. Wilt u even twee minuten schorsen? Ja, als er meer mensen zijn die daar behoefte aan hebben, dan doen we dat nog graag even hoor. Dan krijgt u even de mogelijkheid om de handen te wassen en dan schors ik de vergadering twee minuten.

[SCHORSING]

De voorzitter: Wij waren bij agendapunt 10.2 aangekomen. En ik heropen de vergadering.

Wij behandelen op dit moment informerend het stuk inzake de Voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds. De analyse van de Statenonderzoeker op de voortgangsrapportage is in de nazending meegestuurd. Wij bespreken dit agendapunt in één termijn en het voorstel is om dit te bespreken in drie minuten per fractie. Indien mogelijk. Als ik merk dat u meer tijd nodig heeft, dan kan ik flexibel zijn.

Spreker [4.34.36]: Voorzitter, liever niet.

De voorzitter: Kijk maar, ik merk al dat dat niet nodig is, dus dat is helemaal goed. Uw inbreng dient zich te beperken tot eventuele afwijkingen en wijzigingen in de voortgang. Na uw termijn is het woord aan de Staten- onderzoeker voor de beantwoording van eventueel gestelde technische vragen, waarna de Gedeputeerde 21 minuten het woord krijgt. En dan geef ik nu graag het woord aan mevrouw Jiménez Hastenrath van de fractie van de PVV.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Dank u wel, voorzitter. Het komt me net voor alsof ik in een vliegtuig zit.

Spreker [4:35:18]: Er komt nu iemand, een stewardess om even …

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): … wat te drinken brengen. Nou, ja, dat is echt mooi begonnen moet ik zeggen maar dan struikel je over een uitspraak op pagina 5 en ja, daar waren we eigenlijk niet echt zo blij mee. Ik citeer: 'Hoewel ondernemers de klappen van corona weer boven beginnen te komen en de energieprijzen enigszins gestabiliseerd zijn.' Volgens mij zijn er een heel aantal ondernemers gesneuveld tijdens de corona en ook na de corona. En ook de energieprijzen zie ik niet gestabiliseerd terug, Maar dat kan ook aan mij liggen. Verder zien wij dat toeleveringsketens verstoord blijven en spelen stikstofdepositie en netcongestie een vertragende rol voor nieuwe investeringen. Dan kun je nog zoveel van die windturbines plaatsen als je wilt, maar wanneer het stroomnet het niet aankan is het dweilen met de kraan open volgens ons. Voorzitter, daarom moeten wij gewoon meer investeren in kernenergie. Mijn oproep aan de gehele politiek is laten wij er nu eens voor zorgen dat onze Limburgers nu eindelijk iets van al deze investeringen in de eigen portemonnee merken. Wat wij ook zeer spijtig vinden, is dat er geen investeringen in het verwijderen van asbest gedaan worden. Ten tijde van de oprichting van het fonds was dit een relevant onderwerp, want na het vervallen van deze wettelijke verplichting is dat dus duidelijk uit de focus verdwenen.

De voorzitter: Ik zie een vraag van de SP. Mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, ik wil de PVV toch vragen, u heeft het over lastenverlichting voor alle Limburgers aan de ene kant en u noemt dan kernenergie als oplossing. Nou, we zijn volgens mij de komende tien jaar nog niet toe aan kernenergie. Dus ik vind het wel bijzonder.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Ja, voorzitter…

De voorzitter: Heeft u ook nog een vraag voor mevrouw Jiménez?

Mevrouw Smeets (SP): Dat was toch een vraag?

De voorzitter: Of u daarmee kan instemmen dan?

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Nou nee, dat ligt in ieder geval niet aan ons dat wij nog niet verder zijn met de kernenergie dan het eigenlijk zou moeten zijn. Dus dat is mijn antwoord daarop.

De voorzitter: Mevrouw Jiménez Hastenrath, ik zie ook nog een vraag van de heer Sol van GroenLinks.

De heer Sol (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Ja, u stelt dat ondernemers tijdens corona in grote mate onderuit zijn gegaan. Kunt u dat ook onderbouwen met cijfers? Want mijn cijfers zeggen iets heel anders.

De voorzitter: Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV).

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Nee, met cijfers kan ik dit nou op dit moment niet zo uit mijn hoofd onderbouwen. Maar ik ken er genoeg die zijn gesneuveld en ik denk dat dat ook wel voldoende zou moeten zijn.

De heer Sol (GroenLinks): Niet voor mij, in ieder geval.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Dat is dan spijtig voor u.

De voorzitter: Via uw voorzitter, alstublieft. Mevrouw Jiménez Hastenrath**,** continueert u uw inbreng, alstublieft.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Ik was gebleven bij de asbestsanering. Ja, dat is dus duidelijk uit de focus verdwenen. Maar wat doen wij als Provincie nog wel aan asbestsanering?
Wat mij nog opviel is de tegenspraak dat er gemunt wordt op het creëren van werkgelegenheid. Dat heb ik volgens mij bij de vorige rapportage ook al aangegeven. En toch is sinds Q4 van het jaar 2021 het aantal fte gedaald met ruim 2.000 en dat is nu ook sinds drie à vier voortgangsrapportages niet veranderd en blijft steken bij de 5.778 fte. Mijn vraag is dan, via uw voorzitter, of er hier een verklaring voor is, behalve dan op pagina 24 dat mooie tabelletje, want daar word je ook niet echt wijzer uit moet ik zeggen. Een kijken, ik herinner mij vaag dat er een paar jaar geleden een doelstelling van 7.500 fte werd nagestreefd. Ook wordt er beargumenteerd dat een ex post analyse hier meer inzicht in zou geven. Is deze analyse voor ons ook toegankelijk, want die zouden wij dan toch wel graag willen zien om ons daar een beter beeld van te kunnen vormen van wat er nou precies het probleem is dat de fte's blijven steken op daar waar ze nou zitten. Tevens is bij de feitencontrole aangegeven dat kredietratings geactualiseerd moeten worden en dat dit ook bij het LEF is neergelegd.

De voorzitter. Komt u tot een afronding, mevrouw Jiménez Hastenrath?

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Ja. Kunt u ons vertellen hoe het LEF hierop heeft gereageerd. En dan zal ik even wat skippen, want ik heb nog een klein stukje over Polestar wat toch wel belangrijk is. Klopt het dat wij iedere maand zo'n € 0,5 miljoen verlies maken op het Mijnwaterproject? Wij horen deze geluiden nu al vaker voorbij komen, onder andere uit Heerlen. En in de analyse kom ik te vaak ook het woord 'geheim' tegen. Dat mag als transparante overheid wel anders. Ik heb daar echt enorm moeite mee. En als het dan toch zulke goede initiatieven zijn die volgens het College de wereld zullen veranderen, dan vind ik dat hier niets verborgen hoeft te worden. Zolang de privacy is gewaarborgd, zie ik geen enkel probleem. De PVV is van mening dat de financiering van € 25 miljoen ook openbaar gemaakt mag worden. En dan nog één vraag omtrent Polestar Capital. Hoe kan het dat het fonds LEF haar fondsbeheerder Polestar financiert? Deze dubbelrol van Polestar is volgens de PVV niet wenselijk. Hiervoor dient dan ook zo spoedig mogelijk een oplossing te komen. En is het daarnaast juridisch mogelijk dat Polestar ook een bestuurder van de vennootschap is? Al deze dubbelrollen zijn

volgens de PVV niet wenselijk, noch integer. Wij willen graag weten welke visie het College hierop heeft? Ja, dat was hem dan, tot nu, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Berghorst namens de PvdA.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, dank u wel. Ik wil allereerst de Statenonderzoeker mijnheer Bodewitz bedanken voor zijn analyse en hem ook feliciteren met deze eerste analyse van zijn hand. Ik ben er heel blij mee en waarom? Bij het lezen van deze voortgangsrapportage voelde ik mij echt wel een beetje dom. En dat gebeurt mij niet zo vaak als ik hier een stuk lees waarvan ik denk, waar gaat dit in godsnaam over? En ik ben blij dat de heer Bodewitz een poging doet om dat aan ons uit te leggen, maar eigenlijk vind ik dat het College ervoor moet zorgen dat deze rapportages leesbaar zijn voor iedereen die hier zit en niet alleen voor de mensen met een financieel-technische achtergrond. Want daar zit een probleem in, hè, hoe kun je controleren. En voor mij ,als iemand met weinig financieel-technische achtergrond, is dit gewoon heel moeilijk te begrijpen en te controleren. Dan kom ik bij datgene wat ik wel begrijp. En dan zie ik eigenlijk dat ik me afvraag waarom we deze voortgangsrapportage krijgen? Want als je namelijk naar de KPI 's kijkt en met name die op de pagina ‘in één oogopslag’, ja, dan zie je dat er eigenlijk niks verandert. Er verandert niks en als je dan verder in de rapportage bladert, dan zie je dat de afvalreductie al drie kwartalen, of al drie rapportages op hetzelfde aantal staat. En dat het ook voor werkgelegenheid geldt en dat het ook voor het verminderen van asbest geldt. En het roept bij mij een beetje de vraag op, hebben we de juiste KPI’s geformuleerd om te controleren wat dit fonds doet? Vraag 1. En vraag 2, hoe kan het nou dat daar geen beweging in zit? En ik denk dat er een deel van de antwoorden te vinden zijn in de aanbevelingen van mijnheer Bodewitz, de Statenonderzoeker. En ik ben ook heel erg benieuwd hoe het College naar die aanbevelingen kijkt, want er staan wel wat zaken in waarvan ik denk, dat zouden we misschien beter moeten doen. Dn dan haak ik ook aan op het punt van mevrouw Jiménez Hastenrath als het gaat over de dubbelrol van Polestar Capital. Ik ben wel benieuwd welke risico's wij daarin lopen op deze manier en of het eigenlijk gebruikelijk is om dit op deze manier zo te organiseren. En als het niet gebruikelijk is, waarom we er in Limburg dan toch voor gekozen hebben om dit op deze manier te doen. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Berghorst. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Stocks van D66.

De heer Stocks (D66): Dank u, voorzitter. Op dit onderwerp hebben wij als D66 alleen een paar korte vragen. Naast de opbouwende feedback valt ons op dat de revolverendheid rond de 1 ligt, ondanks de hoge inflatie. Goed dat dit nog enigszins op peil is en investeren in duurzame energie via ons MKB nog steeds loont en de kosten hiervan voor ons als Provincie redelijk beperkt blijven. Helaas blijven naar onze mening grote circulaire investeringen uit. In het PCDF lezen wij wel dat er een aantal vergevorderde projecten in de pijplijn zitten. Maar hier ontbreken nog de investeringen. Klopt dit en gaat het LEF hier de komende periode wel echt prioriteit van maken? En daarnaast hebben wij als D66 natuurlijk al meerdere malen gevraagd naar energie-ups in de provincie en de eventuele rol van het LEF hierin. Zou hier nog een update qua betrokkenheid van het LEF op gegeven kunnen worden? Tot zover. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Van Est van de fractie 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, dank u wel voorzitter. Voorzitter, laat ik het zo zeggen, ik heb ooit een keer bij die overzichten en al die plaatjes gezegd dat het ook wel eens goed zou zijn om arceringen aan te brengen in plaats van kleuren, want dan is het wat makkelijker te lezen. Ook voor

mensen die niet zo goed kleuren kunnen onderscheiden, maar dat is nog niet gebeurd. Ten tweede, heel vaak zien we dat er verwezen wordt naar bijlage B en dat is die trendbreuk, hè, we hebben een nieuwe analyse. We hebben die data opnieuw gecheckt en dan zien we overal die hupjes in staan en dat hebben we toen eens behandeld en we weten waarom dat komt. En moeten wij dat nu nog iedere keer bij alle voortgangsrapportages doen? Want volgens mij is dat een gewijzigde situatie. We weten hoe dat komt, maar het is eigenlijk niet meer interessant. Dan vind ik het jammer dat we dat iedere keer nog blijven doen. We verwijzen er netjes naar, maar we hebben het volgens mij al besproken. Het tweede is, ja, zoals ook de voorgangers het zeggen, het lijkt of het allemaal stilstaat. En dan is het heel mooi dat je cumulatieve overzichtjes hebt. Maar als je zou zeggen van laten we de mutaties doen, hè, laten we zeggen de afgeleide, ja, dan zouden we op nul komen en dan zouden er voortgangsrapportages van nul komen. En op zich kan dat. Maar dan is er wel de vraag van wat zijn nu de verwachtingen? Want dat is een mooie voortgangsrapportage, maar je weet toch… Gebeurt er nog iets of is dat hele bedrijf stilgevallen en dergelijke. Dus wat dat betreft. Dan heb je … Ja, interessant is dat je een percentage-overzicht van de TRL-niveaus krijgt en dat is ook hetzelfde. Maar het zou dan ook fijn zijn dat als je de percentages krijgt dat je wel het totaal weet. Als het totaal hetzelfde blijft is dat goed, maar als dat toeneemt en… Dus dan zou je dat toch ook kunnen doen? En dan heb je nog een heel mooi overzichtje van aanvragen in de pijplijn. En ja, laat ik het zo zeggen, dan moet ik dat interpreteren en dan weet ik gewoon niet of ik het goed interpreteer, want ja, want dan zie je geannuleerde aanvragen cumulatief en dan trek je die twee getallen van elkaar af , dat is 45. Je ziet dan in dat overzichtje eerste aanvragen 53 staan, dan denk je 53 min 45, dat zijn er dus 8. En dan staat er offertefase 3 en de goedkeuring 3. Dan mis ik er dus nog twee. Maar dan is mijn vraag, interpreteer ik het goed? En dat hoeft niet zo te zijn, maar dan is de informatie die ik krijg niet duidelijk. Dus in dat opzicht moeten we daar toch wel iets hebben dat ik het bij de eerste keer lezen wel goed kan interpreteren. En als ik dan goed begrijp hebben we een offertefase en goedkeuringsfase. Dat mogen wij bij de komende rapportage in ieder geval iets aan verandering zien in de cijfers, want er zijn nu al drie in de goedkeuringsfase. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: De heer Sol van de fractie GroenLinks.

De heer Sol (GroenLinks): Voorzitter, in de eerste plaats ook mijn dank aan de Statenonderzoeker voor deze analyse. Dat helpt enorm. Zelfs met een klein beetje financieel-technische achtergrond zijn deze rapportages nog best lastig te duiden. En ik denk inderdaad dat we ook, maar ik weet niet of we dat nu moeten doen naar aanleiding van deze rapportage, wel in zijn algemeenheid moeten vasthouden dat het ontzettend moeilijk is om datgene wat er in het LEF gebeurt, echt te vertalen naar de ambitie die we als Provincie hebben. Zowel als het gaat over werkgelegenheid, over CO2-reductie, enzovoorts. Dus dat… Het zit mij ook nog niet helemaal lekker hoe we uiteindelijk, zeg maar, de correlatie zien tussen wat gebeurt er in het LEF en hoe leidt dat dan tot een verandering in een KPI. Wat daar misschien mede debet aan is, maar als ik het fout heb laat ik me graag corrigeren, is het feit dat we bijvoorbeeld een dotatie van € 25 miljoen aan het Polestar Capital Circular Fund, eigenlijk ook zien als een uitgave. Terwijl ik denk van ja, je stopt het eigenlijk van de ene sok in de andere. En dat gaat pas echt werken op het moment dat er ook daadwerkelijk aanvragen mee gehonoreerd zijn. En voor mijn gevoel vertroebelt dat ook een beetje het beeld, want ik was in eerste instantie aangenaam verrast dat we nu een sprongetje zagen. Maar ja, ik had daarna al snel het gevoel van, ja, maar is het eigenlijk wel een sprongetje? Dus, ja, ik worstel daar in alle eerlijkheid nog wel een beetje mee. Dus ik laat me graag op dat punt wat verder voorlichten.

De voorzitter: Dank u wel, De fractie van de SP, mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Ja dank, voorzitter. Tijdens de presentatie over het LEF heb ik eigenlijk een stuk meer in- zicht gekregen en een beter beeld van hoe dat LEF nu precies werkt. Neemt niet weg dat het nog altijd een heel complex fonds is waarbij ik ook heb doorgevraagd op die risico's. En met name de risico's van de governance welke ook onderdeel uitmaakt van die evaluatie. En ik ben heel blij dat die evaluatie er ook is, of in ieder geval dat die er komt, hè, want die moeten wij nog gaan zien met elkaar. En dat daar ook de effectiviteit en efficiëntie, want ik hoor dat hier toch ook wel meer terugkomen, in wordt meegenomen. En in afwachting daarvan wil ik me in deze rapportage dan eigenlijk ook vooral beperken, en zeer veel dank aan de heer Bodewitz, tot een aantal zaken die hij heeft meegegeven aan ons als PS. En dat gaat… Ik heb twee punten. Allereerst het starten met de omschrijving van de risico's en een risicobeheersing, waarbij vooral vermeld wordt dat bijzonder beheer en afboekingen niet worden besproken. Het lijkt me zeer waardevol om dat in de volgende voortgangsrapportage wel te beschrijven. En ik vraag ook de Gedeputeerde of dat mogelijk is. En daarnaast ook de beschrijving en de voortgang van het PCDF, zoals de Statenonderzoeker ook beschrijft. En ik citeer hem daarin even: 'In voortgangsrapportage 3 wordt gemeld dat er voortaan een bijlage aan de voortgangsrapportage LEF wordt gekoppeld over de stand van zaken bij PCDF.' In voortgangsrapportage 4 zou hier verder op worden ingegaan. Dit is niet gebeurd en bij de feitencontrole is aangegeven dat de PCDF nog geen uitzetting heeft gedaan. Dat lijkt me wel zeer relevant om dat met elkaar te constateren, dat we dat wel gaan meenemen in die volgende voortgangsrapportage. Dat was het.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Van Bommel van de fractie BBB.

De heer Van Bommel (BBB): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja ,we hebben ook nog een stuk gekeken. Voor ons was het een heel mooie opbouw om te zien waar het LEF mee begon in 2013 en hoe het verder loopt. Maar dan komen wij toch wel een paar vragen tegen. In die tijd zijn er veertig projecten gedaan. Wij vragen ons af, waarom is dat zo weinig? Waarom zijn er zo weinig projecten gedaan in die lange tijd die er al is? Dan ga je verder kijken en dan ga je met ondernemers spreken. En met name de MKB, de kleine ondernemer en de micro-ondernemers, die vallen hier echt wel buiten de boot. Dat is ook in de analyse duidelijk naar voren gekomen. Wij vragen ons af, hoe kan dat? Hoe kan het dat die groep nou niet wordt aangesproken? Nou, dan ga je verder kijken en dan ga je een keer eens informeren. En dan kom je er bij personen achter, die mee hebben gedaan aan dit project, dat met name de formulieren inschrijven, het proces wat daar rond omheen zit, erg ingewikkeld is. Zij voelen eigenlijk net zo'n druk als hoe het Mijnwater wordt behandeld. Zo worden ook kleine micro-bedrijven behandeld. En wij vragen ons als BBB of dat wel nodig is. Risico's zijn daar inderdaad lager en zo zou je het fonds wel beter kunnen benutten. Dus wij vragen toch aan de Gedeputeerde ga eens wat harder achter die kleine ondernemers aan, om die kenbaar te maken wat het LEF is. Er zijn 31 gemeentes, staat heel mooi in het werk, maar er zijn maar zestien gemeentes waarin is geïnvesteerd. Waar blijven die andere gemeentes? Lijkt mij dat die ook hiervan gebruik willen maken.
Ja, verder hebben heel veel collega's al heel veel dingen gezegd, dus dat sla ik mooi over. De geheimhouding vinden wij ook een heel raar iets, dat dat bij de analyse duidelijk naar voren komt. En ook het stukje asbest, om dat eruit te halen lijkt ons geen slim idee. Want wil je straks zonnepanelen op daken, er zijn nog daken met asbest, dan zou je die moeten saneren. Dus ik zou daar zeker naar willen kijken. O, ja, nog één dingetje, dat vonden we ook een opmerkelijk iets, in de Impactrapportages van 2022 staat op bladzijde 10 een overzicht van allerlei bedrijven. Mooi de plaatsnaam daarachter, behalve bij 2. Daar staan twee streepjes bij. En dan ga je googelen en dan kom ik bij Amsterdam en Utrecht terecht. En dan denk ik bij mezelf, volgens mij heet het Limburgs Energie Fonds. Dank u wel.

De voorzitter: Ik zie twee interrupties, nog van de heer Sol van GroenLinks en mevrouw Smeets. Mijnheer Sol.

De heer Sol (GroenLinks): Ja, een korte vraag. Want wij hebben vorige keer bij de behandeling van de begroting juist een motie ingediend om iets voor het kleinere MKB tot stand te brengen. Daar heeft u ook fijn op meegestemd, dus ik was wat verbaasd over de constatering en om dat nu in te brengen.

De voorzitter: Mijnheer Van Bommel.

De heer Van Bommel (BBB): Dank u, voorzitter. Nou, gewoon om daar aandacht voor te blijven vragen. De MKB moet je niet vergeten. Dat staat er heel duidelijk in, dus wij willen dat echt als BBB goed naar voren laten halen. Dus wij blijven dat herhalen.

De voorzitter: Mevrouw Smeets, u had ook nog een vraag.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, ik wilde vragen aan de heer Van Bommel of hij had gelezen dat op pagina 9 stond dat juist 51% micro-projecten zijn. Die zullen naar alle waarschijnlijkheid vooral ook gaan, zeg maar, naar dat MKB.

De heer Van Bommel (BBB): Ja, dat hebben wij zeker gelezen, maar toch vinden wij dat er met name echt goed naar de druk op die kleine ondernemer gekeken moet worden, want je kunt er gewoon veel meer uithalen.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie van het CDA, de heer Hanegraaff. Er staat nog steeds het bordje Waajen-Crins voor u, dus ik moet iedere keer even… Sorry.

De heer Hanegraaff (CDA): In transitie inderdaad. Ja, allereerst wil ik ook even de Statenonderzoeker bedanken. Een prachtig onderzoek, dus goed gedaan, zeker voor een eerste keer zo. Toen het CDA dit rapport las werden we niet echt heel vrolijk moet ik heel eerlijk bekennen, want als je kijkt naar … De PvdA heeft er al aan gerefereerd, hè? Dus de KPI's, dan zie je eigenlijk dat er weinig verandering is. Je ziet aan het aantal projecten dat er de laatste jaren is toegekend is dat er één zagen we staan in het lijstje. De aanvragen zijn zeer beperkt, hè, die er zijn. Ja, dan vraag je je wel af, wat gebeurt daar? Dat is denk ik geen goede zaak. Ik bedoel, als er nou ergens noodzaak is, is het verduurzaming, we moeten het MKB verduurzamen. Dus we willen toch even een reflectie van de Gedeputeerde van wat er aan de hand is en waarom gebeurt daar niet meer bij het LEF?
Een andere vraag is de ontvlechting van het LEF en Mijnwater. We zijn bij een presentatie van het Mijnwater geweest. Ze zijn fantastisch bezig. Geweldig project, dus daar gaat het niet over. Maar er was in een eerdere fase afgesproken dat het LEF eigenlijk zich zou onttrekken uit het Mijnwater. Wat is daar de huidige stand van zaken voor? Als het gaat om die procedures, dat is denk ik wel een terechte kritiek, hè? Er zijn best veel micro… Of eigenlijk het merendeel, zelfs microbedrijven waar die fondsen heen gaan. Maar ik deel toch wel de mening van BBB dat het misschien nog niet voldoende is. En niet alleen voor de K in MKB, maar ook zeker voor de M in MKB. Er zijn relatief heel weinig middenbedrijven die door het LEF gefinancierd worden en ik denk dat we daar echt een prioriteit van moeten maken hier binnen de Staten, maar ook van GS, dat staat ook in het coalitieakkoord. Die procedures moeten gewoon zoveel simpeler. Dus ook daar even een reflectievraag over aan de Gedeputeerde. Wat doet hij concreet om die procedures makkelijker te maken?
Ook een reflectie, de vraag is al eerder gesteld door de PVV, de werkgelegenheid die eigenlijk hetzelfde blijft als uitkomst. Wat is daar de verklaring voor? Is dat een complete standstill? Of hoe moeten we dat interpreteren? Een andere belangrijke vraag is… Kijk, we hebben de afgelopen keer

nu een motie aangenomen, maar eigenlijk was die overbodig, om het MKB te verduurzamen. Want we hebben er vorig jaar ook al één aangenomen, om het MKB te verduurzamen via het LEF. Maar het is niet gebeurd in het afgelopen jaar. Dus eigenlijk is de vraag die de heer Sol net stelt een beetje onterecht, van ja, we hebben een motie aangenomen, dus het gaat gebeuren. Nee, want we hebben vorig jaar een motie aangenomen en er is niks gebeurd. Dus Ik vind de vraag wel terecht in dat opzicht. Het nummer van de motie is 2914. Dus ook even daar een reflectie over. Hoe kan dat nou dat… Dit is echt onacceptabel, wat mij betreft. Dan, ja, het LEF investeert in mijn ogen ontzettend veel in circulaire economie, technologische innovaties, enzovoorts. Maar uiteindelijk is het doel van het LEF veel meer het verduurzamen. Hoe kan het dat dat niet gebeurt op dit vlak? Zijn de prioriteiten wel helder? Ja, kunt u daar ook een reflectie over geven? Kijk, begrijp me niet verkeerd, ik ben voor innovatie, maar we hebben ook andere fondsen voor dat doel. Als laatste wil ik nog even over die kredietregeling waar al eerder aan gerefereerd is. Die is uiteraard vrij laag en dat is logisch, want het zijn vrij risicovolle investeringen, dus dat is op zich te begrijpen. Maar wat zijn nou de normen van het LEF wat nog acceptabel is voor die krediet rating. Hoe zorgt die organisatie ervoor dat de risico's wel binnen de, laten we zeggen, binnen het acceptabele … Dat ook de Provincie niet te veel risico loopt op dat gebied? Ja, dat is het. Dank u zeer.

De voorzitter: Dank u wel. Dan kom ik bij de fractie van de VVD, de heer Nijskens.

De heer Nijskens (VVD): Ja, voorzitter er zijn natuurlijk al heel veel vragen gesteld, met name ook dat het net lijkt alsof de cijfers stil zijn blijven staan vanaf de vorige rapportage. Maar een aantal zaken, ja… Volgens mij gaat bijna of meer dan de helft van het geld juist naar microbedrijven, dus ik snap eigenlijk het grote probleem niet van waar het nou in mis zou gaan bij de paar vorige vragenstellers, of ik heb iets verkeerds gelezen. En ik denk ook bij die vorige vraag, u had het over risico. Maar het is natuurlijk dat we een stuk marktfalen overnemen van de bank en…

De voorzitter: De heer Hanegraaff heeft een vraag.

De heer Hanegraaff (CDA): Ja, een correctie op wat… U zegt de helft van het geld gaat naar micro-investering, maar dat is niet correct. Het is de helft van de investeringen, dus de helft van de bedrijven die dat krijgt is een micro-bedrijf, de helft van de projecten. Maar dat is niet de helft van het geld. Dat is wel een ander beeld wat dan gecreëerd wordt.

De heer Nijskens (VVD): Ah, dan heb ik dat. Ja, ik…

De voorzitter: Dat was geen vraag, maar dat was een correctie op de inbreng van de VVD.

De heer Nijskens (VVD): Ja, dank u wel. Ja, ik zie hier het aantal investeringen, uitsplitsing naar omvang, maar dan is het inderdaad de omvang van het bedrijf en niet de omvang van de investering. Het was even begrijpelijk lezen waar het mee mis ging. Het is natuurlijk altijd zo dat risico gekoppeld is aan de rente die gevraagd wordt en we hebben natuurlijk het LEF omdat blijkbaar de markt onvoldoende financiert in de doelen die wij in het LEF doen. Dus ik ben ook heel benieuwd naar dat antwoord in hoeverre wij daar een groot probleem mee hebben bij een risicovolle investering of dat wij dat opvangen, gewoon met een hoger rentetarief. Als het dan zo is dat het MKB minder toegang heeft, dan kan het inderdaad zijn dat de voorwaarden te hoog zijn of de procedure te ingewikkeld, Maar het is maar de vraag of wij als Provincie een fonds moeten installeren die heel veel aanvragen doet met een beperkte impact. Het kan wel belangrijk zijn voor een klein bedrijf, maar heeft het ook een grote impact voor de Limburger an sich? Dus ook daar graag reflectie op.

Dan heb ik in de analyse een opmerking gelezen over het bijhouden van de veranderende… Even kijken, hoe stond het er letterlijk? Als het risicoprofiel van een rekening of een leninghouder verandert dan wordt dat niet bijgehouden. Dus is eigenlijk een vraag aan de onderzoeker, als wij dat wel bij zouden houden, zou dat dan betekenen dat het LEF haar beleid moet bijstellen op het moment dat de portefeuille in risico, zeg maar, groter loopt? Dan zou je minder C-leningen kunnen verstrekken en dan moet je juist op zoek naar A. En anders zou het bijhouden van dat risicoprofiel alleen maar kunnen leiden tot een grotere risicoreservering waarvan ik eigenlijk aanneem dat de fondsbeheerder de Provincie daar wel een advies over geeft. Van jongens, let op, de economische omstandigheden lopen zo ver achteruit dat de portefeuille een groter risico loopt dan voorheen. Kijk dat… Ik weet niet of de onderzoeker dat als achterliggende gedachte heeft dat wij nu misschien met een te laag risicoreservering in de boeken het LEF in de benen houden. En dan zou het wel een belangrijk punt zijn, als dat de achterliggende gedachte is, om dat wel bij te gaan houden. Dus ik ben heel benieuwd naar de beantwoording, met name van ja, ook wat vorige vragenstellers gedaan hebben, die ik niet ga herhalen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan kom ik bij de heer Van den Beucken van de fractie LOKAAL-LIMBURG.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik denk dat de Statenonderzoeker met de neus in de boter gevallen is. En dat wij ook met de neus in de boter gevallen zijn met het resultaat dat opgeleverd is, waarvoor heel veel dank. En toen ik op een gegeven ogenblik dat stuk las dacht ik halverwege, ik zal toch niet rapportage nummer 3 hebben, de derde voortgangsrapportage? Want ik bewaar die dingen altijd bij mekaar. Ik dacht: het zal toch niet zo zijn dat ik een uur voor niks heb zitten lezen? Nee, ik zat echt in rapportage nummer 4. En die motor van dat LEF, ja, die blijkt toch wel redelijk stationair te lopen op dit moment en het schijnt lastig te zijn om die versnellingspook te vinden. Althans, die indruk hebben wij. Dan ga ik even naar een vraag toe die wij al eerder gesteld hebben. Dat gaat namelijk om die beoordelingsgrens van 300 ton of € 300. moet ik zeggen per megaton CO2-reductie. En dat getal staat al wat langer zo in de stukken, maar als we om ons heen kijken, dan zien we een hele hoop inflatie, kostenstijgingen. En dan vragen we ons iedere keer weer af of dat bedrag van die € 300. nog wel reëel en houdbaar is. Want als de kosten zo stijgen en als het in de wereld zo snel draait dan krijgt geld ook een andere betekenis. Dus ik stel toch maar weer nog een keer die vraag moeten we nog eens een keer naar dat bedrag gaan kijken? Dat is één ding. Dan vinden we dat sommige gegevens en KPI's in de tijd best lastig te volgen zijn. Voorbeelden zijn bijvoorbeeld de investering uitgesplitst naar grootte van ondernemingen, maar dan zie je dan toch inderdaad ook de micro-ondernemingen voldoende aan de beurt komen. Maar een ander voorbeeld is natuurlijk de uitsplitsing naar project. En wat daar dan bij ons ontzettend opvalt is het Technology Readiness Levels, dat wil zeggen, het stadium waarin een investering zich richting de markt begeeft. En wij zien daar, zoals wel in meer dingen hier in die rapportage, een vlakke streep. En daarna ga je natuurlijk voor jezelf een verklaring zoeken, bijvoorbeeld als er weer nieuwe investeringen zijn dan betekent dat dat het level hoger is, maar die zijn er juist niet geweest. Dus hoe kan dat nou dat er geen verdere verschuiving in dat level geweest is? Want dat zie je in de stukken. Dus dat baart wel zorgen. Dan een netcongestie. Dat is ook genoemd. Wat heeft dat nou voor invloed op investeringen die gedaan worden? Want dat woord is ook best een factor die je daarin mag meenemen. Dat is geloof ik al eerder hier genoemd. Dan de kredietwaardigheid in die portfolio. Ja, op zijn vriendelijkst gezegd is dat niet zo'n sterke spreiding in een kredietwaardigheid. Gelukkig wel een wat lagere impact project. Maar ik zou toch graag wat meer duiding hebben en het risicomanagement dat hierbij hoort. Dan het laatste nog. Even kijken, want ik heb het een en ander gestreept als het geweest is. Het laatste zijn namelijk twee dingen die nog niet meegenomen zijn in deze

voortgangsrapportage. Dat is namelijk Mijnwater en het al veelbesproken Polestar Circular Debt Fund. Wat is de uitwerking op de scenario's in de toekomst daarvan? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Netjes, dank u wel. De heer Roso van JA21.

De heer Roso (JA21): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik heb een hele hoop vragen al voorbij zien komen, dus die ga ik niet herhalen. Wel, bovenaan in het informerende stuk staan dus zowel een positief scenario als een negatief scenario. Nou, ik ben wel gewend om investeringsstukken te lezen. Daar staan normaal drie scenario's in. Het negatieve scenario, het verwachte scenario, neutraal, en een positief scenario. En het neutrale mis ik hier. Dus die had ik wel graag toegevoegd gezien. Ook naar de toekomst toe. Even kijken. Het grootste gedeelte van de vragen waren eigenlijk al gesteld. Alleen nog een meer algemene vraag. In hoeverre heeft de stijging van de marktrentes een effect op de kredietwaardigheid Er staat wel iets van een risico benoemd, maar of we daar ook even op kunnen reflecteren? Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. En dan komen we tot slot aan bij Forum. De heer Kappelle.

De heer Kappelle (Forum voor Democratie): Ja, voorzitter. Het voordeel als je als laatste aan de beurt komt is dat alle vragen al gesteld zijn. Dus ik heb geen verdere vragen of toevoeging. Dank u wel.

De voorzitter: Dan druk ik alweer op de bel. Ik heb een carrière als stewardess gemist. Even kijken, dan hebben wij alle fracties gehad en dan kan ik eerst het woord geven aan de Statenonderzoeker want als ik mij niet vergis, dan heb ik één vraag gehoord voor de Statenonderzoeker, de heer Bodewitz.

De heer Bodewitz: Ja, goedemiddag allemaal. En dank voor de complimenten. Ja, ik heb misschien wel meer vragen gehoord. Ik heb een beetje meegeschreven, dus als u het mij toestaat, voorzitter, dan wil ik eigenlijk proberen ook die vragen te beantwoorden of in ieder geval wat meer duidelijkheid te geven.
Ja, governance, dat heb ik bij heel veel mensen zien terugkomen en ik heb dat risico natuurlijk ook gezien. Ik heb een achtergrond, voor degene die dat niet weten, in het bankwezen en het is, laten we zeggen, ongebruikelijk dat een fondsbeheerder tevens investeerder is. En dat zie je hier bij Polestar gebeuren. En dat is wel gebonden aan een aantal voorwaarden. Die heb ik ook genoteerd. Die zijn ook ingevuld, die voorwaarden. Maar ik hoor toch eigenlijk voortdurend terug dat er een aandachtspunt is en ik denk dat het goed is om daar in ieder geval op terug te komen. Dus ik was blij met de brief van de heer Van Caldenberg, dat dat ook binnenkort aan de orde gaat komen. Dus dat is één. En Mijnwater heb ik ook een aantal keren horen vallen. Dat is natuurlijk een …

De voorzitter: Mevrouw Jiménez Hastenrath. Heeft u een technische vraag voor de Statenonderzoeker?

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Ja, kunnen we daar ook zo'n uitdraai van krijgen van Polestar?

De voorzitter: De heer Bodewitz.

De heer Bodewitz: Ja, die stukken die ik heb ingezien zijn geheim. Ik kan er ook eigenlijk niks over zeggen. Ik kan alleen aangeven dat dat wat ik heb gezien klopt en overeenkomt met de voorwaarden zoals jullie die hebben gesteld. Dus ik kan er inhoudelijk hier niet op ingaan.

De voorzitter: Gaat u verder.

De heer Bodewitz: Dan Mijnwater, het is een aantal keren genoemd. Even voor jullie info, de Zuidelijke Rekenkamer is op dit moment een onderzoek aan het doen. Er zit grip op investeringen en één van de drie projecten die daarin zit is Mijnwater, dus er komt een uitgebreide separate rapportage over Mijnwater.
Ja, dan heb ik natuurlijk ook gekeken, daar zijn ook verschillende vragen over gekomen, hoe die rapportage is opgebouwd. Dit is een groot project omdat er natuurlijk financieel grote risico's aan zitten en het niet binnen de normale P&C-cyclus past.

De voorzitter: Mijnheer Bodewitz, er is een vraag van de heer Roso van JA21.

De heer Roso (JA21): Is er enig idee wanneer die rapportage komt?

De heer Bodewitz: Ik heb begrepen van Ard Schilder van de ZRK in maart of april. Dus dat kan nog net het eerste kwartaal van 2024 zijn.
Ja, ik heb deze rapportage ook getoetst aan artikel 5 van de Regeling Grote Projecten en daar staat in wat er, zeg maar, in een voortgangsrapportage moet staan. En ja, dan kom ik daar een aantal zaken tekort, die heb ik ook omschreven. Dat hebben jullie ook zo benoemd, dus het zou mooi zijn als dat in de volgende rapportage gewoon benoemd gaat worden.
Ja, dan over die doelstellingen van het LEF. Daar hebben ook een aantal mensen vragen over gesteld. Ik ook. Dit is een rapportage die technisch moeilijk is. Daar moet je je ook echt goed in verdiepen om het te snappen, ook als je financieel aardig onderlegd bent. En ik vroeg me op een gegeven moment af, toen ik het aan het lezen was van goh, ik zie niks over omzet, kostenontwikkeling, netto winst. Eigenlijk allemaal dingen waar jullie denk ik heel veel aan zouden kunnen hebben. Dus wellicht is het een idee om daar eens met elkaar over te discussiëren van wat zouden we nou voor informatie willen hebben in de toekomst om dit wat soepeler en makkelijker leesbaar te laten zijn.
Ja, dan is ook verschillende keren genoemd …

De voorzitter: Mijnheer Bodewitz, er is een vraag van de heer Nijskens.

De heer Nijskens (VVD): Bedoelt u dan een omzet, winst van de fondsbeheerder of van degene die lening …

De heer Bodewitz: Ik bedoel eigenlijk van het LEF. Kijk, het is denk ik ondoenlijk om hier al die individuele projecten terug te laten komen. Maar het LEF is, zeg maar, de overkoepelende organisatie en het zou goed zijn om eens te zien wat daar de ontwikkelingen in zijn aan de hand van de jaarrekening en dat ook terug te laten komen in die voortgangsrapportage. Dat is wat ik bedoel.
Ja, dan... Er is verschillende keren door fracties aangegeven dat het wel lijkt of het LEF stilstaat. Dat heb ik natuurlijk ook gesignaleerd. Er gebeurt soms niet veel in die cijfers en ik heb begrepen, tijdens de feitencontrole, dat het onder andere komt als je het over werkgelegenheid hebt, dat is een belangrijke doelstelling, dat dat ex ante wordt gerapporteerd. En dat houdt eigenlijk in dat van tevoren wordt bepaald wat voor werkgelegenheidseffecten en resultaten een project oplevert. En dat wordt

dus in één keer bepaald en later niet doorgerekend. Dat zou echt mooi zijn als je exportgegevens had. Dan kun je namelijk per jaar vergelijken hoe zich dat ontwikkelt.
Die revolverendheid, daar hebben we het ook over gehad. Er is een formule gebruikt die ook wat, laten we zeggen, afwijkend is.

De voorzitter: De heer Nijskens van de VVD.

De heer Nijskens (VVD): Ja, nog een vraag. Kijk in het verleden is natuurlijk ex ante gerapporteerd wat het effect zou zijn op fte. Maar dan nog lijkt er stilstand, net alsof de nieuwe uitzettingen allemaal, niet vooraf bedacht, leiden tot uitbreiding van fte. Dus vandaar, denk ik, dat wij allemaal al die vragen hebben gesteld. Is dat niet meer uitgevraagd of wat is er aan de hand?

De voorzitter: De heer Bodewitz**.**

De heer Bodewitz: Ja, ik heb het niet alleen op cijfers van werkgelegenheid gezien. Maar ik zie het op meer indicatoren die eigenlijk stilstaan. Dus mijn vraag was ook, en ook tijdens de feitencontrole hebben we erover gesproken, wat speelt daar precies? Het is me niet helemaal duidelijk geworden. Ja.
Dan is er ook een aantal mensen die hebben gesproken over het beheer, het beheer van die portefeuille. Er is ook gezegd, ik geloof dat u dat aangaf, ruim 40 projecten worden inmiddels gefinancierd. En het is denk ik zeker bij dit soort fondsen, die leven bij marktfalen, want banken stappen hier niet in. Dus vandaar dat wij daar een rol in spelen als Provincie. En dan is het wel heel belangrijk dat je dat beheer heel goed doet, want je loopt daar risico's. En er zijn ook ongetwijfeld afwaarderingen geweest en het zou heel goed zijn om te weten van ja, over welke bedragen heb je het dan, wat is er afgewaardeerd, welke bedrijven zijn dat? En daar vond ik eigenlijk ook niks van terug in de rapportage. Misschien goed om dat de volgende keer in ieder geval als basisinfo te melden. Ja, dat waren eigenlijk wel de belangrijkste punten die ik heb gehoord, dus daar wil ik het even bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Dan wil ik nu graag het woord geven aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, gelet op het aantal vragen wat u heeft afgevuurd, in het College waren we al blij dat we ze konden meeschrijven. Dus ik zou er behoefte aan hebben om even, ja, 10 minuutjes te schorsen om u ook te kunnen voorzien van goede antwoorden in de richting van de commissie. Dat zal wel zo prettig zijn.

De voorzitter: Ja, we hebben de afspraak gemaakt in de agendacommissie om niet altijd te gaan schorsen. Ik wil voor deze ene keer coulant zijn, maar maximaal vijf minuten. De commissie is ingelopen op de tijd, daar ben ik zeer trots op. En ik wil dat graag zo houden.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Daar kan ik niet zoveel aan doen.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dan zie ik dat iedereen weer aan tafel zit. En dan continueren wij onze vergadering. En dan geef ik graag de Gedeputeerde het woord.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter, dank u wel. Allereerst zou ik willen beginnen met wat er in dit bakje zit, want het is deze week de week tegen de kindermishandeling. En sinds mijn

aantreden mag ik één van de ambassadeurs zijn van Limburg tegen Kindermishandeling. En ik heb voor u allemaal een mooie pen. En al heeft u vast een mooie pen, op deze pen staat iets, als u hem uittrekt, wat je moet doen op het moment dat je nou vermoedt dat er sprake is van kindermishandeling en hoe handel je dan. Het zou heel goed zijn als mensen juist dan die stap naar voren zetten en om hun vermoedens niet bij henzelf te houden maar dat op de een of andere manier te melden en bespreekbaar te maken. En nou, die wil ik in ieder geval aan u aanbieden in de hoop dat u het woord verder verspreid. Dus ik ga het bakje even rond laten gaan en dan kan iedereen er eentje uitpakken. En ja, dan hopen we uiteindelijk dat we … Al helpen we maar één kind, zodat we mishandeling wat minder in onze provincie hebben.
Voorzitter, dan wil ik met u gaan naar het LEF. U ziet de datum van de voortgangsrapportage. 30 juni 2023 is de datum van haar document. En u kunt zich vast nog herinneren dat op 23 juni deze portefeuillehouder is aangetreden, dus eigenlijk is datgene wat er hier op papier staat ook voor deze portefeuillehouder een soort van nulmeting, zou ik bijna zeggen. Net zo goed als dat voor uw Staten eigenlijk ook een belangrijk nulmeting- document is. Ik moet er wel bij zeggen dat ik in deze voorgaande rol wel redelijk met het LEF bezig ben geweest. Ook zelf, samen met mevrouw Depondt, en veel vanuit het CDA, daarmee heb opgetrokken. Dus een heleboel zaken weet ik wel, maar er zijn een heleboel vragen die u gesteld heeft, die ik zelf in de vorige periode ook wel gesteld heb. Dat wil niet zeggen dat we dan nu niet met een andere situatie zitten. We zitten gewoon met de situatie, zoals de Staten die besluiten en de geschiedenis van het LEF heeft genomen, en daarom staan we ook nu waar we staan. En dan zou ik willen beginnen, denk ik, met de manier van rapporteren en die manier van rapporteren, ja, dat is ook voortdurend, ook in die vorige periode, best een discussie geweest met de Staten over de wijze waarop dat dan moet. En wat je dan nou wel moet opnemen en wat je dan ook niet moet opnemen. In het verleden waren de financiële gegevens heel uitvoerig, nog uitvoeriger dan nu. En toen is er met uw Staten eigenlijk gekeken van, kunnen wij niet ook wat meer doelstellingen rapporteren die meer gaan over de inhoud dan over de financiën. Nou dat is gebeurd en uiteindelijk vraagt u om zaken te rapporteren en dan gaan wij proberen met u het gesprek aan te gaan over wat willen wij nou precies dat er gerapporteerd wordt. Er zijn een aantal opmerkingen gemaakt, daarover door de Statenonderzoeker, waarvoor dank. Ik moet ook zeggen dat de portefeuillehouder zo'n blik van buiten ook wel eens af en toe waardeert. En ik denk dat het goed is dat uw Staten ook in het gesprek met ons kijkt over welke zaken u nou gerapporteerd wilt worden en over welke niet.
Een beetje gaande naar die situatie, hoe die is ontstaan. En dan denk ik dat ik redelijk kan aansluiten bij de woorden die de heer Nijskens eigenlijk sprak. Want er is ooit een keer bewust een keuze gemaakt om te gaan investeren in heel risicovolle ondernemingen. Juist omdat er sprake was van marktfalen die dan door de banken niet werd gefinancierd. En ja, dan betekent dat, als je dat doet, je dus ook een hoog risico loopt. Als je dat hoge risico loopt, ja, dan neem je dus ook best wel veel maatregelen om te voorkomen dat je dan het schip ingaat, want je staat vaak als laatste in de rij, want je bent vaak niet de preferente investeerder, dus je komt redelijk achteraan in de rij. Dus omdat je een hoog risico hebt, heb je ook hoge rente en ook soms veel regeltjes. Daar waar mensen gewoon bij de bank een lening kunnen krijgen voor een investering in hun bedrijf, zijn de regeltjes en het regime vaak wat soepeler. Maar juist in die situaties dat de markt het eigenlijk niet oppakte, dan was er in het verleden de keuze om met het LEF daarin te gaan investeren. En, nou ja, daar hoort dan een hoger risicoprofiel bij en dus ook die kredietrating die er nu staat. En ik hoorde een aantal van u ervan schrikken. Ik moet u zeggen dat die misschien nu op een niveau is, waarmee we, denk ik, best redelijk blij kunnen zijn. Laat ik het dan maar zo zeggen. Dat wil niet zeggen dat het zonder risico is en dat we in deze situatie ook niet moeten kijken naar het financiële beheer. En ik denk dat de Statenonderzoeker best een aantal interessante suggesties heeft gedaan voor uw Staten om daar naar te kijken. Dus ik kijk er eigenlijk naar uit om ook met u het gesprek te voeren over welke zaken we willen rapporteren.

Even kijken. Ja, komen wij bij geen uitzettingen. Ja, dat is een gegeven. En dat was ook een gegeven dat ik moest constateren. En net als u, toen ik een week bij wijze van spreken bezig was, constateerde ik dat. En ja, u moet zich ook voorstellen dat als je heel risicovolle investeringen gaat doen, ook als bedrijf, want het is niet zo dat het LEF de enige investeerder is. Er zijn ook altijd andere investeerders die in zo'n bedrijf gaan investeren. Dat het niet zo makkelijk is dat je onder woelige omstandigheden met torenhoge inflaties… Zo…ja, heb ik iets verkeerds gezegd, ik ga het even terug luisteren.

De voorzitter: Als u het geluid van boven … Ja, heeft …Fijn, dank u wel.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Waar ik gebleven was… Als je dit soort investeringen gaat doen, met heel hoog risico, als LEF maar ook als, bij wijze van spreken een particuliere investeerder, in combinatie met het LEF en je doet dat in een markt die te maken heeft met hoge inflatie, veel instabiliteit. Ja, dan denk je wel een paar keer na voordat je zo'n investering doet. En ook bedrijven die zo'n financiering vragen, ja, die doen dat niet zomaar meteen, die gaan niet over één nacht ijs. En dat kan één van de verklaringen zijn waarom je op dit moment geen uitzettingen hebt. Dat wil niet zeggen dat er niet nog een project in de pijpleiding zit. En laten we hopen dat de economische omstandigheden in wat minder woelig vaarwater terechtkomen. Dan denk ik dat er ook weer nieuwe uitzettingen gaan volgen en daar hebben we als Limburg niet altijd, grip op. Maar dat zouden we wel willen, natuurlijk.

De voorzitter: Ik zie een vraag van mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, ik probeer even goed te luisteren naar wat de Gedeputeerde zegt. Begrijp ik het goed dat u zegt, de voortgangsrapportage laat al een jaar geen enkele voortgang zien omdat er eigenlijk niks gebeurt? Dat er niks in de markt op dit moment uitstaat wat rendeert, om het maar even in mijn taal te zeggen?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, er gebeurt natuurlijk van alles, hè? En de markt is ook in beweging. Wat er niet gebeurd is, is dat er concrete uitzettingen, concrete nieuwe contracten zijn afgesloten. Dat is niet gebeurd. Natuurlijk is er een huidige bestaande portefeuille, daar wordt op gemonitord en er is natuurlijk ook een pijplijn van projecten die, bij wijze van spreken, kansrijk zijn en die er aan staan te komen. Kan ik verder niet al te veel over vertellen, maar ja, dat is wel de situatie geweest.

De voorzitter: Ik dacht een vervolgvraag te zien van mevrouw Berghorst.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, ik ook.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Nou, ik weet niet zo goed of ik dit zorgelijk moet vinden of niet. Daar ben ik even over aan het nadenken. Het klinkt mij als zorgelijk in de oren, namelijk. Maar tegelijkertijd hoor ik de Gedeputeerde zeggen van ja, dat is ook wel verklaarbaar, want de markt… Maar tegelijk… Wij betalen een bedrijf, Polestar Capital in dit geval. Die betalen wij om dit voor ons goed te doen en het gebeurt dan een jaar niet. Althans, er gebeurt al een jaar zo weinig dat we eigenlijk geen voortgangsrapportage hoeven te maken. Dan ja, maak ik mij zorgen en ik vraag mij af, is die zorg nou terecht of niet? Laat ik dan een vraag formuleren.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Nou, ik zou graag met u een keer de discussie voeren over de frequentie van de voortgangsrapportages, moet ik u zeggen. Maar dat is gewoon een afspraak die we met u gemaakt hebben in eerdere Statenbesluiten, dus daar zit een frequentie in waarin we moeten rapporteren. Dat is gewoon de afspraak waar we ons aan hebben te houden. Dat betekent dat er op sommige momenten ook niet al te veel voortgang te melden is. Het liefst had ik hier natuurlijk gezeten en had ik tien nieuwe uitzettingen gedaan. Maar dat is niet zo. Wat ik ook wil wegnemen is het beeld dat wij Polestar alleen maar betalen om nieuwe uitzettingen te doen. Wij betalen ze vooral ook om de uitzettingen die er gebeurd zijn ook goed in de gaten te houden. Want dat blijven investeringen met een hoog risicoprofiel. Ook daar gebeurt natuurlijk van alles en het is van belang dat je dus ook daar goed blijft letten op de investeringen die je gedaan hebt. En ook dat is heel veel werk en we hebben daar niet voor niks al die regeltjes voor opgesteld.

De voorzitter: De heer Hanegraaff, u had ook nog een vraag voor de Gedeputeerde.

De heer Hanegraaff (CDA): Laat mij een antwoord geven op de vraag van mevrouw Berghorst. Ja, dat is zorgwekkend. Kijk, wat ik niet begrijp is… Ik snap het hè, u zit in een nieuwe portefeuille, u moet eventjes overzicht krijgen en ik begrijp uw antwoorden en ik respecteer dat ook. Maar ik vind het toch moeilijk te geloven, of moeilijk te accepteren dat er al een jaar geen uitzettingen zijn gedaan als je kijkt naar twee ontwikkelingen. A, de Gedeputeerde noemt de markt, maar de markt zou juist een aanleiding moeten zijn om wel aanvragen bij het LEF te moeten hebben omdat ze bij een bank niet terecht kunnen. Als je met mkb’ers praat, zij kunnen op dit moment heel moeilijk leningen krijgen bij banken. Sommige banken geven bijna geen leningen meer aan mkb’ers. Dus dan lijkt mij toch dat de eerstvolgende route voor zo'n bedrijf is om naar het LEF te gaan. Dan verbaast het mij dat er geen enkele van die projecten eigenlijk of doorheen komt of dat ze hun weg niet weten te vinden. Maar het is niet goed. De tweede ontwikkeling is dat wij een motie hebben aangenomen in de Staten waarin wij gezegd hebben dan maar ook die MKB verduurzamen. Dat zijn geen enorme risicovolle projecten waarvan ik denk oei, oei, oei, dat is moeilijk om daar bedrijven voor te vinden. Er zijn ontzettend veel mkb’ers die juist snakken naar financiering voor verduurzaming. Waarom is die tak dan niet verder uitgespit? Dus nogmaals, ik begrijp uw positie, u zit er net. De kritiek is nog niet eens zozeer persoonlijk gericht. Maar ik denk wel, ga eens even goed in gesprek met dat LEF van wat is hier nou aan de hand? Hoe kan dit?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Nou, we zijn met het LEF in gesprek, dat kan ik u ook aangeven. Inmiddels twee bestuurlijke overleggen gehad. En dat zijn goede gesprekken, laat ik dat er ook maar bij zeggen, waarbij we ook de opdrachten die we van uw Staten hebben gekregen bespreken. Ook kijken naar hoe gaan we nou straks om met Mijnwater, hoe gaan we Mijnwater eventueel ontvlechten? Hoe doen we dat met PCDF? We hebben gesprekken over hoe gaan we… En daar heeft u ook een mededeling portefeuillehouder over gehad met betrekking tot de governancestructuur naar de toekomst toe. En het zou heel goed zijn als wij met de Staten ook naar de nieuwe periode gaan kijken. Welke doelstellingen willen wij nou met het LEF allemaal beogen? Er staan er in de oprichtingsakte een aantal, daar is asbest er één van. Op dit moment zitten er bijvoorbeeld ook qua asbestprojecten niks in. Daarom wordt er niet over gerapporteerd. Als uw Staten dat wilt dan kan dat wel. We hebben in het verleden ook nog wel eens een keer een combinatie gehad van een van mijn illustere voorgangers over asbest en energie en de mensen die er wat langer zitten, hebben daar niet zo'n goede herinnering aan.

Toen is… Ik denk dat het goed is dat we met de Staten een keer die discussie hebben over wat verwachten we nou precies dat het LEF gaat doen. Dan zou het ook zomaar eens kunnen zijn dat we misschien wat projecten gaan doen die net wat minder financieel risico nemen. Dat zou zomaar kunnen, maar dat is wel een discussie die we met elkaar een keer moeten gaan voeren.
Even kijken asbest… Ja, PCDF daar werd over gevraagd, ingewikkelde governance en ingewikkelde structuur. Ja, uw Staten heeft daar een besluit over genomen in februari, in de wetenschap dat die governance zo ingewikkeld was. Dat stelt de mensen die na februari in de Staten zijn gekozen natuurlijk niet gerust, maar het is wel de feitelijke situatie. Wat daar wel aan ten grondslag lag, waren een heleboel beheersmaatregelen die er genomen waren. En wat we eigenlijk in de basis gedaan hebben om, zeg maar, te voorkomen dat de slager zijn eigen vlees keurt, is dat het toezicht van het LEF op het PCDF gebeurd door een Pak-lid. En het Pak-lid wordt benoemd door het College van GS. En dat is op dit moment even op interim basis de heer Vonken. En dan zie ik even niet of hij hier nog is, ik zag hem net even. Maar dat is het clusterhoofd financiën op dit moment, maar daar staat op dit moment ook een vacature uit om dat in te vullen, om ervoor te zorgen dat niet het LEF bij het PCDF zijn eigen vlees keurt. Is dat een ideale situatie? Weet ik niet. Het is wel de situatie waar u voor gekozen heeft in februari en dat is een beetje hoe het zit.
Ja, en dan zou ik bijna zeggen een aantal technische vragen laat ik verder over aan de heer Pepels. Ik denk dat ik de meeste politieke zaken wel gehad heb. Mevrouw Berghorst…

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, ik ben net mijn bijdrage begonnen met de mededeling dat bij het lezen van het stuk ik mij dom voelde. En ik heb u gevraagd om daar vanuit het College wat aan te doen. Ik heb daar niks over gehoord, dus ik zou daar graag nog een reactie op willen hebben van vanuit het College.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, het is geenszins mijn indruk, mevrouw Berghorst, dat u dom bent. En het is al helemaal niet de bedoeling dat u zich dom zou moeten voelen. Dat is echt niet de bedoeling. De eerlijke reactie is toen ik de rapportage las, en ook de afgelopen jaren als Statenlid, ik hem ook knap ingewikkeld vond. Dat is financieel-technische informatie natuurlijk ook. Dat is ook de rapportage die er is. En ik heb u daarstraks ook al gezegd van, ik denk dat het goed is dat we met elkaar gaan bespreken over hoe wilt u dat er gerapporteerd gaat worden? Daar zit wel een restrictie bij met betrekking tot bedrijfsgevoelige informatie. Maar de wijze waarop wij met u gaan rapporteren en de wijze waarop we dat kunnen doen, doen we graag. En die discussie met elkaar voeren.

De voorzitter: Een vervolgvraag van mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, ik ga graag dat gesprek aan. Ik heb daar ook wel wat ideeën voor. Maar ik zou het… Ik ga echt een klemmend beroep op u doen, dat de eerstvolgende rapportage die hierover naar ons toekomt, in ieder geval toegankelijk is voor iedereen in deze zaal. En dat is het op dit moment niet. En daar kunnen we met elkaar hele discussies over voeren, als Staten, over wat moet er dan gerapporteerd worden. Maar er is gewoon één basisregel die je kunt hanteren en dat is: Is dit leesbaar? En ik denk dat het voor heel veel mensen gewoon niet leesbaar is. En daar kunnen we gewoon rekening mee houden. Er zijn allerlei methoden om dat mee te doen en ik wil hier gewoon nu een toezegging dat het College daar toezicht op gaat houden.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Nou ja, volgens mij heeft u al een keer een toezegging gekregen van het College over, zeg maar, alles op B1-niveau. Daar proberen we aan te voldoen. Het moment dat u die toezegging kreeg was deze rapportage al in de pijplijn. Wat ik graag met u doe, mevrouw Berghorst, is ook gewoon daar het gesprek over aangaan. Wat het lastige is, is dat wij over, ja, de KPI's die u zelf heeft vastgesteld natuurlijk wel moeten blijven rapporteren en die zijn soms ook wel ingewikkeld moet ik u eerlijk bekennen.
Dus ik neem graag het aanbod aan. Ja, als u wilt dat het een toezegging is… Kijk, we moeten dan ook met elkaar kijken wat we dan wel doen. En dan is de vraag of de eerstvolgende dat is. Maar ik denk dat het goed is om met elkaar echt het gesprek te hebben en dan ook het gesprek te hebben over het taalniveau.

De voorzitter: Ik zag ook nog een vraag van mevrouw Jiménez Hastenrath en mevrouw Smeets. Maar mevrouw Jiménez Hastenrath was eerst.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Ja, ik wilde nog even terugkomen op de bedrijfsgevoelige informatie. Is het misschien mogelijk dat wij wat de dubbelrol betreft, zeg maar, van Polestar en de vennootschap wat ik zostraks aanhaalde, is dat misschien mogelijk dat ter inzage te leggen? Onder geheimhouding, natuurlijk.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: **Als het gaat over de documenten waar de Statenonderzoeker naar verwijst, als dat de specifieke vraag is, dan kan dat onder geheimhouding voor u ter inzage gelegd worden. Dat is geen probleem.**

De voorzitter: Mevrouw Smeets, u had ook nog een vraag.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, ik snap u heel goed. En mevrouw Berghorst en ik heb ook een vraag aan u. Ik zou het ook graag leesbaarder zien en ik kan me zo indenken dat er nu natuurlijk ook een evaluatie voorligt. Zowel op die effectiviteit, efficiency als ook die governancestructuur. Dat we op termijn dan ook echt een andere basisrapportage hebben … Of in ieder geval een rapportagestructuur hebben. Is dat het moment waarop u dat graag ziet?

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Het is wel een beetje ongelukkig om op deze manier aan de slag te gaan met elkaar. Kijk, ik denk als je naar onze begroting kijkt… Onze begroting bevat ook heel veel financieel-technische informatie en daarom maken we een technische begroting en een begroting waarin gerapporteerd wordt op niet financiële aspecten. Dat zou je hier natuurlijk heel gemakkelijk kunnen doen en daar hoef je niet met elkaar een hele discussie over te voeren. Je zou heel gemakkelijk een lijstje kunnen toevoegen met wat betekenen deze afkortingen eigenlijk? Het zijn allemaal echt niet ingewikkelde dingen en ik worstel er… Ik weet, allemaal prima, maar ik worstel er gewoon mee dat we hier een Gedeputeerde hebben die eigenlijk gewoon niet 'ja' durft te zeggen op een heel concrete toezegging. En dat vind ik een beetje lastig.

De voorzitter: Ik bespeur hier een dubbele oproep aan de Gedeputeerde, een verzoek of een vraag aan de Gedeputeerde. Wenst de Gedeputeerde daar nog op te antwoorden?

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, wat er sowieso is, dat is denk ik al een stuk makkelijker leesbaar, hè. Want dit is de specifieke voortgangsrapportage zoals we die rapporteren aan uw Staten. Het LEF maakt ook al een eigen, ja, noem het een impactrapportage. Die is, denk ik, qua leesbaarheid best wel al een stap vooruit, ook daar zit nog ontwikkeling in. Willen wij het gesprek aan over hoe kunnen we het nog transparanter en nog leesbaarder maken voor uw Staten? Ja. Ik geef u er ook bij aan dat het een complexe ingewikkelde materie is. Met best wel ingewikkelde afspraken en ook daar willen we transparant over zijn. Alleen ja, soms is de wijze waarop die juridisch zijn vastgelegd, ja,… Die maken het ook wel eens ingewikkeld. **Dus het antwoord is: Ja. We gaan met u dat gesprek aan over hoe we het nóg leesbaarder kunnen maken.** Ik denk dat het ook verstandig is om met elkaar het gesprek te voeren over hoe maken we nou de doelstellingen van het LEF dusdanig dat ze ook bijdragen aan de doelstellingen die u ook met z'n allen wilt bereiken. En dan kun je ook de discussie voeren over welke KPI's je dan nou wel opneemt en welke niet en hoe je daarover moet rapporteren. Ik denk dat dat heel verstandig is. Dat kost waarschijnlijk iets meer tijd dan de volgende rapportage zeggen we er ook maar even bij.

De voorzitter: Mevrouw Jiménez Hastenrath had nog een vervolgvraag, die ik zojuist over het hoofd had gezien.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Ja, heel kort. Ik wilde alleen vragen of ik dat als toezegging kan zien, met die stukken onder geheimhouding te leggen.

Gedeputeerde Van Caldenberg (PVV): Ja, ik heb daar net op geantwoord dat u dat kunt krijgen. Dus ja.

De voorzitter: Ja, dank u wel. De heer Hanegraaff had ook nog een vraag. De heer Roso ook nog.

De heer Hanegraaff (CDA): Ja, nee. Ik ben blij met het antwoord in de zin dat u ook wel de zorgen deelt over dat er afgelopen jaar eigenlijk te weinig is gebeurd bij het LEF. Maar ik zoek toch wel een beetje naar ook een soort van toezegging, een beetje in lijn van… Want ik neem in principe niet genoegen met het feit van ja, de markt is moeilijk, hè. Dus ik wil graag dat de Gedeputeerde nog een keer in gesprek gaat met het LEF om even wat meer die oorzaak bloot te leggen, van wat is er nou gebeurd het afgelopen jaar, wat is er misgegaan. Maar vooral ook, wat gaan ze ervoor doen, als we volgend jaar in deze situatie zitten, hè, dat we dan een mooi lijstje zien met prachtige projecten die gefinancierd zijn. Dus een bepaalde toezegging dat mag van mij in een… Daar zijn jullie veel beter in, op wat voor manier dat dan moet. Maar dat ik in ieder geval in de toekomst een soort van antwoord krijg op die vraag.

De voorzitter: De heer Roso, ligt uw vraag in de lijn van de heer Hanegraaff?

De heer Roso (JA21): Ja, deels wel, maar ondertussen heb ik er meer dan één. Maar…

De voorzitter: Dan vraag ik heel even of de Gedeputeerde kort kan reageren. Of heeft de… De heer Nijskens heeft ook nog een aanvulling op de vraag van de heer Hanegraaff. Want dan kunnen we ze beter gaan clusteren, zodat de Gedeputeerde ze dan maar allemaal tegelijkertijd beantwoordt, want dat is misschien efficiënter. Nee, dan wil ik toch nog even eerst de heer Roso. Dan moeten we ook eerlijk zijn. Ja.

De heer Roso (JA21): Ja, dank u wel, voorzitter, ook als aanvulling. Naast de bancaire sector is er natuurlijk veel non bancaire financiering bijgekomen die ook risicodragend is. Dat maakt het voor

ons… Maakt het voor LEF niet makkelijk, ook gewoon naar de economische situatie kijkend en naar de …. [5:48:39] eromheen. Maar wel wil ik ervoor waken dat wij nu … Dat ik nu volgens mij de Gedeputeerde hoor zeggen dat we gaan kijken naar aanpassing van eventueel nog meer risico te lopen om daar… Van de aanpassing van de KPI's dat we, zodat we meer kunnen gaan uitlenen. Ja, dat lees ik dan als we nog meer risico gaan lopen, of ons op de scope verbreden. Dat zou ik dan wel graag van tevoren eerst even goed willen bespreken of ik dat als een toezegging kan krijgen van de Gedeputeerde.

De heer Nijskens (VVD): Ja, voorzitter, dat was ook deels mijn opmerking. En de tweede opmerking kun je misschien heel mooi met elkaar koppelen. Hoe komt het LEF aan haar klanten? Volgens mij benaderen de klanten het LEF, want het LEF gaat niet de boer op om klanten te zoeken. Misschien dat u dat in het antwoord kunt meenemen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Dat laatste beantwoorden, misschien ook wel een beetje. De reden waarom Polestar er nou zit, want zij zitten al redelijk lang in deze business, zij hebben ook best een netwerk en daardoor worden ze ook gevonden door klanten. In reactie op de heer Roso. Ja, wij gaan niks wijzigen aan de statuten en weet ik veel wat allemaal, zonder dat dat bij u langs is geweest. Dus dat gaan we gewoon niet doen. Dat zou ik persoonlijk heel erg onverstandig vinden.
Even kijken. En de vraag van de heer Hanegraaff, ik denk dat ik die even laat beantwoorden door de heer Pepels. Want dit wordt… Zeg maar, inflatie en marktomstandigheden is één ding. Er zijn ook een aantal andere oorzaken en die zijn best wel redelijk verklaarbaar, maar een wat meer technische toelichting krijgt hij van de heer Pepels.

De voorzitter: De heer Pepels. Sorry, er is wel nog een vraag van de heer Roso.

De heer Roso (JA21): Ja, ik had een verlengde. Maar ik had eigenlijk een vraag gelijk terug naar u, naar de governance en of ik het goed begrepen heb. Want er wordt aangegeven, hè, met Polestar Capital, dat is misschien geen handige constructie, hè? Dat in ieder geval de beredenering. Maar ook intern zit er dus geen splitsing meer tussen, dus in hoeverre trekt dat dan door?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Voordat de heer Pepels dan aan de technische toelichting komt voor de vraag van de heer Hanegraaff. Ik heb niet gezegd dat het geen handige is. Dit is de constructie waar uw Staten in februari voor PCDF en LEF heeft gekozen. Mooier kan ik het niet maken. Daar heeft u mee ingestemd. Daar zitten allerlei beheersmaatregelen bij. En een van die beheersmaatregelen is dat we, zeg maar, in de rol die het LEF vervult bij het PCDF, dat wij daar degene zijn die daar, het Pak lid is, dus zeg maar de controle uitoefent, dat wij die als College van GS benoemen. Op dit moment is dat de heer Vonken, clustermanager financiën en daar staat nu een vacature voor uit. Daarmee halen we de facto, zeg maar, de slager keurt zijn eigen vlees eruit. Ja, financieel gezien is er natuurlijk wel een participatie van € 25 miljoen, maar daar heeft uw Staten mee ingestemd.

De voorzitter: Dan heeft de heer Nijskens daar nog een vraag over.

De heer Nijskens (VVD): Ja, ze horen natuurlijk wel bij een Poolse Landdag. Want ik hoor u eigenlijk zeggen dat u niet gelukkig bent met het Statenbesluit wat op voorstel van het toenmalige College

genomen is. Gaat u ons voorstellen om dat weer te ontvlechten? Want dat vind ik dan wel een heel bijzondere, want…

Gedeputeerde Van Caldenberg: Nee, dat is niet wat ik gesuggereerd heb. U kunt wel nalezen wat ik destijds gestemd heb. Dat moet uzelf maar een keer doen. Maar de Gedeputeerde zit er wel voor om de besluiten die u genomen heeft uit te voeren en er zit geen suggestie in op dit moment om dat op een andere manier te gaan regelen. Mijn bedoeling was om de ongerustheid van de heer Roso die er was dat de slager zijn eigen vlees keurt, Polestar, om die weg te nemen. Daar is die op geënt.

De voorzitter: Mijnheer Van Est. U had nog een vraag.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, nog een vraag. Eigenlijk meer een opmerking. Ik bedoel, we hebben deze discussie eigenlijk toen uit en te na bij het besluit gevoerd, met alle voors en tegens. Dus ik zou in ieder geval degene, die toen nog geen Statenlid was, aanraden: Kijk de notulen of de opnames na om te zien welke afwegingen destijds gemaakt zijn, hè… Laat ik het zo zeggen, die voors en tegens zijn toen genomen en dat we nu niet de discussie doen, maar als we een beter voorstel kunnen krijgen, moet je daar nooit voor weglopen. Maar we hebben die discussie heel uitgebreid gevoerd, heel kritisch en dat was de minst slechtste oplossing, laat ik het zo zeggen. Dus voordat we dat hier doen, kijk dan gewoon de notulen na en dan weet je ook wat er allemaal besproken is en waarom er voor deze constructie is gekozen. Dat wil ik toch wel even meegeven.

De voorzitter: Dank u wel… Dan kan ik... Wilt u daarop nog reageren? De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, ik ben het wel eens met het beeld van de heer van Est dat er toen echt te uit en te na gediscussieerd is. Volgens mij zijn er toen twee of drie extra ingelaste commissievergaderingen geweest over de relatie tussen Mijnwater en PCDF. En toen was er nog sprake van een subfonds warmte. Uiteindelijk is het Statenvoorstel wat er toen lag best nog wel ingrijpend gewijzigd, en is dit er gekomen. En daar heeft de Staten toen een besluit over genomen. Ja, dat is de keuze die de Staten gemaakt heeft, in haar wijsheid. Nu zit er een nieuwe Staten, misschien met nieuwe wijsheid. Maar op dit moment moeten wij de besluiten die u doet en u heeft genomen, gewoon uitvoeren en… Ik denk ook dat het besluit, en laat ik dat dan ook maar zeggen, zoals toen genomen is, in ieder geval voor de huidige constellatie, wel een verstandige is geweest. De heer Pepels.

De voorzitter: De heer Pepels, inderdaad, die mag het woord nemen.

De heer Pepels: Dank u wel, voorzitter. Ik probeer de vragen zo goed mogelijk te herinneren. Als ik me niet vergis gaf u aan dat u de Gedeputeerde wilt vragen om er beter de vinger achter te krijgen waar het nou precies stuit, omdat de schuld aan de markt geven iets te kort door de bocht is. Ik kan u aangeven dat wij wel degelijk meer inzicht hebben in wat dat precies is. Wij zien breed binnen ondernemingen dat de aspecten die in het voorwoord zijn genoemd, waaronder de netcongestie, de oplopende rentes en de instabiliteit, de wel afgenomen instabiliteit, maar nog steeds instabiliteit van de energieprijzen, et cetera, eraan bijdragen dat het voor ondernemers op dit moment lastig is om aan nieuwe projecten te beginnen. Dat zien we niet alleen bij LEF, maar dat zien we dus bedrijfsleven-breed. Daarnaast zijn er ook nog uitdagingen, zoals het verkrijgen van de benodigde vergunningen, een belemmering. Want op het moment dat de vergunning niet tot stand kan komen, kan er ook geen financiering komen. Dat maakt in zijn geheel dat de vijver, waarin financiers vissen om nieuwe financieringen uit te zetten, gekrompen is ten opzichte van een aantal jaren geleden. En het aantal potentiële financiers is juist toegenomen. En dat maakt dus dat LEF in diezelfde vijver zit te vissen, die

is kleiner geworden en daar zitten ze met meerderen in te vissen, waardoor LEF ook minder financieringen uitzet. En ook die vlakke lijn die we nu zien, sluit eigenlijk ook aan bij hetgeen waar we LEF voor hebben, namelijk daar waar de markt niet financiert, moet LEF financieren. En als die vijver klein is en andere financiers pakken het wel op, dan gebeurt eigenlijk wat hoort. Dat neemt niet weg dat u natuurlijk wel wat kunt vinden over het afnemen van de omvang van die vijver. Maar dat laat ik aan u en dat staat denk ik ook wel enigszins buiten de discussie van het LEF.

De voorzitter: De heer Hanegraaff, heeft u een technische vraag voor de ambtenaar? Ja.

De heer Hanegraaff (CDA): Natuurlijk. Het gaat mij inderdaad om die die laatste opmerking. Het is natuurlijk zo dat wij er ook voor zorgen dat die vijver kleiner wordt. Dus in de bredere zin hebben wij als Provincie natuurlijk ook een rol in het feit dat er zo weinig vergunningen worden verleend, enzovoort, enzovoort. Dus ik denk dat we daar in bredere zin wel eens over na moeten denken hoe we dat dan kunnen oplossen. Het tweede punt is dat ik meega in het verhaal. Ik snap dat verhaal, maar dan nog denk ik, er is wel degelijk een grotere vijver dan nu gesuggereerd wordt. Want er is wel degelijk ook echt vraag bij ondernemers en dan denk ik met name aan dat tweede stuk, de verduurzaming. Dus voor die verduurzaming heb je niet per se te maken met al die obstakels waar we het nu over hebben. Alleen ik denk dan dat gewoon veel ondernemers de weg niet weten te vinden bijvoorbeeld naar het LEF. Dus dat ze niet weten dat dat daar ook voor gebruikt kan worden, of dat ze de procedure te ingewikkeld vinden voor dit soort projecten. Dus de vraag is dan niet aan u hoor, maar aan de Gedeputeerde van misschien moeten we daar dan eens over nadenken. Hoe komen we aan klanten, wat mijn buurman net al aangaf, dat we daar toch nog eens over na moeten denken van weten we wel zeker dat het ligt aan de vijver. Of ligt het misschien ook aan het feit dat we niet luid genoeg over het water roepen of iets dergelijks.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Het antwoord wat mij hier wordt ingefluisterd… We zijn een aantal dingen aan het doen. We zijn die governance aan het onderzoeken. We zijn ook met het LEF in gesprek en we hebben van de week weer een sessie gehad over een strategische herijking, van hoe je er mee om moet gaan. En dat gesprek blijven we voeren. Dat is nog niet op een niveau waarvan we zelf vinden dat we daarover al bij u terug kunnen komen. Maar ja, daar hopen we wel ook het gesprek over te voeren. En ja, als het gaat over meer projecten rondom verduurzaming en energie, ja, dan is dat wel een interessante koers om naar te kijken. Ja.

De voorzitter: Dan kijk ik de Gedeputeerde even aan. U was klaar met uw beantwoording van de vragen?

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, het kan zijn dat ik links of rechts een kleine gemist heb, hoor. Maar volgens mij heb ik de hoofdlijnen en de belangrijkste vragen wel gehad.

De voorzitter: Mevrouw Jiménez Hastenrath. U had nog een vraag.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Ja, één vraag is nog niet beantwoord. Die vraag over die € 0,5 miljoen verlies elke maand aan Mijnwater.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, dat is sowieso bedrijfsgevoelige informatie. Die is geheim en die gaan we niet delen. Ik kan me nog een keer herinneren dat we die vertrouwelijk in uw gegevens een keer ter inzage hebben gegeven. En dat er daarna stukken over in de krant stonden en dat er een aangifte kwam van lekken van informatie. Op dat niveau zou ik daar wel even van weg willen blijven. Er is een werkbezoek geweest bij Mijnwater, volgens mij supergoed ontvangen, heel veel informatie. En daar werd in ieder geval ook het toekomstperspectief van Mijnwater geschetst. En daarin… En dan weet ik niet of ik dat kan citeren, maar volgens mij is de verwachting dat Mijnwater over enige tijd positieve cijfers gaat schrijven.

De voorzitter: U had nog een vervolgvraag, mevrouw Jiménez Hastenrath.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Wat betekenen ‘deze en enige tijd’?

Gedeputeerde Van Caldenberg: Op dit moment 2027.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Dat duurt nog even.

De voorzitter: De heer Van Est had ook nog een vraag?

De heer Van Est (50PLUS): De Gedeputeerde begon net over het onderzoek van de governance. En dan lezen we in de brief dat u het adviesrapport heeft ontvangen. Met de aanbevelingen en dat wij begin 2024 namelijk geïnformeerd zouden worden. Dan denk ik van als u het adviesrapport nu toch heeft kunt u het toch als Sinterklaascadeau met ons delen? Dus wat dat betreft… Waarom moet dat nog gerectificeerd worden of adviezen eruit gehaald worden? Dus dat was even mijn vraag, waarom zit daar die tijdspanne in?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Volgens mij refereren wij daaraan in de mededelingen portefeuillehouder. En we hebben hem nu binnen gekregen. We willen er ook zelf nog even naar kijken wat er nou precies in staat. En dan komen we in het eerste kwartaal en dan heeft mijn buurman mij ingefluisterd gaat hij u daar uit en te na over bijpraten hoe het precies zit. De steller was PWC. Die komt u daar over bijpraten en dat is dan tegelijkertijd ook input voor, noem het maar de vervolg discussie over de totale governance, ja, een strategische herijking van het LEF. Dus u wordt al meegenomen voordat we uiteindelijk bij die strategische herijking zijn. En de vraag die met name op tafel lag, en die komt voort uit het Statenbesluit van februari, was de discussie over moet er nou wel of niet een Raad van Commissarissen worden ingesteld bij het LEF en daar krijgt u dan een antwoord op.

De voorzitter: Dank u wel. Dan kijk ik toch nog… Ah, een dictie van de heer Van den Beucken, ook nog een vraag.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja, ik heb stellig de indruk dat er nog twee zijn blijven hangen. Twee vragen, mijnerzijds. De ene die gaat over de reductie van CO2. Volgens mij was de KPI 6 uit de provinciale energiestrategie € 300. Is dat nog wel van deze tijd die € 300. gezien de inflatie die we om ons heen zien. Dat was de eerste vraag. Zal ik ze achter elkaar doen? Of…Ja? En de volgende vraag. U heeft een antwoord gegeven waar ook ingegaan wordt op het ontbreken van nieuwe projecten, nieuwe uitzettingen. Maar we hebben ook uitzettingen die in een bepaald stadium

verkeren. En ik zag dat er in de vorige rapportage ontwikkelingen, zal ik maar zeggen, richting TRL 9 Technology Readiness of hoe heet het? Maar nu staat het stil, hoe kan dat nou?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Die laatste is redelijk eenvoudig, want die staat stil omdat er geen nieuwe investeringen zijn. Zijn die er wel, dan rapporteren we daarover.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja, ik ben natuurlijk wat recalcitrant nu. Maar…

De voorzitter: De heer Van den Beucken.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Het zijn projecten die de vorige keer ook al in die status zaten die nog in de richting… Ja, dat ze in praktijk gebracht worden, moeten door verschuiven. En er zijn een aantal projecten die diezelfde status blijven houden. Er is geen verschuiving meer. En de vooruitgang in de innovatie. Het gaat eigenlijk niet om nieuwe projecten die in die portefeuille komen, maar het gaat eigenlijk om wat er al in zat en zit.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Die techniek ga ik eventjes zo meteen doorschuiven. Maar het antwoord op de andere vraag die u stelde of die € 300. op dit moment reëel is. Onze inschatting is op dit moment dat dat nog wel een reëel bedrag is.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Pepels wil nog even het woord.

De heer Pepels: Dank u wel. Dat was voor de tweede vraag. Die ging over de TRL. Waarom zat er de vorige rapportage wel een verspringing in, terwijl er geen uitzettingen zijn geweest, en zit er nu geen verspringing in nu er ook geen investeringen zijn geweest? Dat heeft ermee te maken dat er in de vorige rapportage een correctie gedaan is op een aantal onderdelen van het Mijnwater-systeem. Die is in TRL toegenomen. En dat wijkt enigszins af van wat we normaal gesproken in methodiek doen, want dan zeggen we, een project heeft gewoon een vast startmoment, een eindmoment en we houden die TLR over de looptijd vast. Omdat Mijnwater een heel ander verhaal is, omdat het een veel langduriger investering is waar het LEF ook aandeelhouder in is, hebben we gezegd van nou, daar gaan we dus wel periodiek de TLR evalueren en eventueel bijstellen. En die bijstelling is wat u terugziet in de volgende voortgangsrapportage.

De voorzitter: Dank u wel. Heeft u nog een vraag daarover? Want anders heb ik het idee dat we een tweede termijn aan het doen zijn. En dat is eigenlijk ook niet de bedoeling.

De heer Van Est (50PLUS) Mijn vraag is, komen er nog technische antwoorden of niet, of zijn we klaar? Dat is voor mij onduidelijk.

De voorzitter: Ik kijk even naar de heer Pepels.

De heer Pepels: Voorzitter, dat is denk ik nu aan de Gedeputeerde welke vragen hij mij wil laten beantwoorden.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, ik zou even in de richting van de heer Van Est kijken op welke technische vraag die nog een antwoord wil.

De heer Van Est (50PLUS) Dat is even mijn probleem om de vraag te stellen.

De voorzitter: Laten we even voorop stellen, technische vragen kunt u natuurlijk ook op voorhand stellen en het gaat hier met name over de behandeling van afwijkingen. En als er verduidelijkende vragen zijn die gesteld moeten worden, dan kunt u die op voorhand stellen.

De heer Van Est (50PLUS): Nee, ik stel een vraag in deze termijn omdat ik het rapport aan het lezen ben en dan heb ik het over de aanvraag in de pijplijn. En dan zeg ik hoe moet ik het lezen? En ik ga van 45 en dan zeg ik, ik mis de 2. En wat zijn die cumulatieven? En dan denk ik van… Laat ik het zo zeggen, mij ging het over de leesbaarheid en was mijn vraag of ik nou goed interpreteer dat ik de 2 mis? Zijn die cumulatieven van 4 naar 3, zijn dat diezelfde?

De voorzitter: Ja, inderdaad, op deze vraag heeft u geen antwoord gekregen.

De heer Van Est (50PLUS): Dat is mijn vraag. Dus daarom vraag ik het.

De voorzitter: Ja, terecht.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, die vraag gaat de heer Pepels even beantwoorden. Inderdaad wel technisch, ja.

De heer Pepels: Voorzitter, als het mag. Nou, hij is zelfs zodanig… Hij is inderdaad technisch, maar is ook zodanig van detail dat ik wil voorstellen dat we hem even buiten de vergadering om pakken. En ik wil ook aangeven dat los van dat u natuurlijk aan de voorkant vragen kunt stellen, u ook altijd via de griffier contact kunt opnemen en dan helpen we met al uw vragen. En dat sluit ook aan, denk ik, bij de behoefte van mevrouw Berghorst. We zijn altijd bereid om u door de rapportage heen te nemen en streven natuurlijk ook naar een leesbaardere rapportage.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, nou word ik echt behandeld alsof ik dom ben en dat ben ik niet. Ik wil gewoon een leesbaar rapport, wat is dat nou?

De voorzitter: Ja, ik wil graag als voorzitter te hulp schieten. Ja, u wilt graag een punt van orde maken.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, kijk u zegt steeds we moeten het hebben over de wijzigingen en afwijkingen in de rapportage, maar dat is nou juist de grap van deze rapportage. Wijzigingen en afwijkingen zijn niet (gemarkeerd en uit de rapportages blijkt dat er al een jaar geen enkele wijziging is. Dus wat bespreken we dan hier? Ja, ja, dat maakt het natuurlijk heel erg lastig, hè? Dus sowieso een oproep om in ieder geval eventuele wijzigingen en afwijkingen de volgende keer wel in kleur te arceren, zodat we in ieder geval weten waar we het wel en waar we het niet over mogen hebben met elkaar.

De voorzitter: Het staat genoteerd. Ik neem aan dat de Gedeputeerde dat ook ter harte neemt voordat hij stukken doorstuurt naar de Staten. Ik dank u voor de beantwoording van de vragen. Ik heb

nog twee toezeggingen genoteerd. **Dat is in eerste instantie de toezegging over de terinzagelegging van het document waar de heer Bodewitz het over had.**

De heer Bodewitz: Documenten die te maken hebben met de governance. Die heb ik in kunnen zien om te kijken of de voorwaarden, zoals die gesteld zijn door de Staten, waren ingevuld. Dat was zo. En die heb ik ook daar ter inzage gekregen.

De voorzitter: Ja, dank u wel. Dat staat genoteerd. **En dan heb ik ook nog, als ik het goed heb, een toezegging over het in gesprek gaan over de leesbaarheid van de rapportage.** Ja, welke termijnen kan ik aan die toezeggingen verbinden. Ik wil eerst even een termijn over de toezeggingen.

Mevrouw Smeets (SP): Maar er ontbreekt er nog één.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: **Ja, voor de ter inzagelegging kunnen we binnen twee weken wel zorgen, dat die daar ligt. Maar het gesprek over de leesbaarheid, zeg maar, de verdere doorontwikkeling, zou ik graag in het eerste kwartaal oppakken.**

De voorzitter: **Q1 2024.** Ik zag mevrouw Smeets, en de heer Van Est en de heer Hanegraaff. In die volgorde.

Mevrouw Smeets (SP): Ik geloof dat er ook nog een toezegging was over die lijsten, die vertrouwelijk wel ter inzage werden gelegd van de projecten.

De voorzitter: Dan kijk ik even naar de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Die toezegging heb ik niet gedaan. Maar er zit volgens mij nu in ieder geval ook al een lijst bij van de individuele…

De voorzitter: Ik zie de heer Bodewitz knikken dat hij weet waar het over gaat.

De heer Bodewitz: Ja, ik weet waarop u doelt, mevrouw Smeets. Er is een bijlage C. Daar staan alle investeringen in gemeld. Maar dat is een heel korte lijst. Dat is maar één pagina en daar staat in lopend of afgerond. En ik heb daar ook een aantal vragen over gesteld. Maar die lijst met uitgebreidere informatie, die is niet openbaar en u doelt er waarschijnlijk op om die lijst dan ter inzage te leggen of gegevens openbaar te maken.

De voorzitter: Kan ik dat dan noteren als een toezegging? Nee, nee, van de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: **Ja, de lijst heeft in het verleden al eens een keer voor u ter inzage gelegen, dus dat kan nu weer.**

De voorzitter: Ja, dan de heer Van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, voorzitter. Even op de toezegging over de leesbaarheid. De Statenonderzoeker heeft enkele heel kritische opmerkingen gemaakt over zou je daar ook niet verder… Nemen we dat dan in datzelfde verhaal mee? Want dat lijkt me wel verstandig

Gedeputeerde Van Caldenberg: **Ja, sowieso heb ik net ook al de complimenten gemaakt in de richting van de Statenonderzoeker voor een aantal verstandige opmerkingen. Dus die nemen we sowieso mee. Exacte uitwerking volgt, maar we nemen die sowieso mee in dat verhaal.**

De voorzitter: En dan nog de heer Hanegraaff.

De heer Hanegraaff (CDA): Ja, ik heb gemerkt dat je toch meestal toestemming moet vragen als je wilt dat er nog op teruggekomen wordt. Dus bij deze doe ik dat maar. Maar wanneer gaan we het dan hebben over de doelstellingen, A en B? Ik heb ook echt een heel concrete vraag gesteld over nadenken hoe we dan die acquisitie … Of in ieder geval het plan dat er bij het LEF zit, om ervoor te zorgen dat er meer, gewoon simpelweg, meer projecten verlengd gaan worden. Dat we daar iets van terugzien, dus kunnen jullie daar iets over zeggen?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, de volgorde zou eerst zijn het beleidskader vaststellen. Want dan kun je namelijk ook die doelstellingen van het LEF vervolgens daaraan relateren, want anders gaan we misschien nu eerder doelstellingen van het LEF vaststellen en dan strookt dat niet met wat u straks in het beleidskader vastlegt. Dus we gaan in april de definitieve vaststelling doen van de beleidskaders. Tenminste als u ermee instemt. En vervolgens zit daar waarschijnlijk ook al een doorkijk in. Maar die zal summier zijn en daarna gaan we deze discussie ook verder uitbouwen.

De heer Hanegraaff (CDA): Daar kan ik me in vinden, dus accepteer ik dat antwoord. Als ik nog mag, voorzitter. Het enige is, dan hoop ik wel… Geef me dan in ieder geval de toezegging, ik hoop dat de Gedeputeerde me die kan geven, dat hij ondertussen wel echt aanspreekt dat er wel weer projecten, hoe het gebeurt, gebeurt het, gewoon opgestart gaan worden. Dat er echt eventjes de nadruk op gelegd gaat worden, de komende tijd. En dan zal ik voor de rest wachten.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Kijk, ik zou graag toezeggen dat ik, zeg maar, tien goed had in de lotto. Dat zou ik graag toezeggen, maar dat gaat niet. En dat bedoelt u ook niet, denk ik?

De heer Hanegraaff CDA): Ik bedoel een inspanningsverplichting.

De voorzitter: Via uw voorzitter, alstublieft.

De heer Hanegraaff (CDA): Voorzitter, ik bedoel een inspanningsverplichting. Dat u echt eventjes… Ik ga u niet afrekenen op het feit. Dat is het niet. Maar ik… Het is gewoon eventjes een oprechte vraag van doe er even alles aan om ervoor te zorgen dat er weer projecten komen omdat het volgens mij echt belangrijk is voor Limburg dat dat gebeurt.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, ik denk dat ik de organisatie tekort zou doen door te zeggen dat we dat nu niet al deden. En dat doen we nu en daar blijven we ook mee doorgaan. Ja, ik zou bij u bij wijze van spreken een toezegging gaan doen over iets wat we al doen. En ja, dat vind ik eigenlijk de organisatie ook wel tekort doen.

De heer Hanegraaff (CDA): Laat ik hem dan anders stellen.

De voorzitter: Mijnheer Hanegraaff…

De heer Hanegraaff (CDA): Mag dat?

De voorzitter: Ja, we hebben …

De heer Hanegraaff (CDA): De laatste, de laatste dan. De laatste. Een suggestie om andere wegen te bewandelen dan dat we tot nu toe doen, dan wellicht.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, ik moet me toch… Dat klinkt heel stom, maar ik moet me houden aan de kaders die u heeft vastgesteld. Ik ga graag met u in gesprek over hoe we dat dan zouden doen. Dat doen we op een later moment, zeker. Maar ik zou echt zeggen, we doen de mensen tekort die er nu keihard aan het werk zijn, als we nu zeggen dat we nog iets extra's moeten doen, want we doen echt te uit en te na ons best vanuit dit huis. En mijn overtuiging is ook dat vanuit het LEF men daar ook keihard aan het werk is.

De voorzitter: Dank u wel. **Dan noteer ik twee toezeggingen met betrekking tot terinzagelegging en een toezegging in verband met de leesbaarheid van de rapportage die in Q1 van 2024 opgenomen gaat worden.**
Dan sluit ik nu de behandeling van dit agendapunt.

T9328 Gedeputeerde van Caldenberg zegt toe om de stukken waar de Statenonderzoeker (documenten die te maken hebben met de governance en investeringen) naar verwijst ter inzage te leggen bij de Griffie voor Provinciale Staten binnen 2 weken.

T9329 Gedeputeerde van Caldenberg zegt toe om in Q1 2024 in gesprek te gaan met Provinciale Staten over het vergroten van de leesbaarheid van de Voortgangsrapportage en dan tevens te bezien of de huidige KPI's aangescherpt kunnen worden. En hierbij de punten van de statenonderzoeker in mee te nemen

10.3 Rondvraag/ mededelingen/ actualiteiten IPO

De voorzitter: En kunnen wij verder met agendapunt 10.3. Dat is de rondvraag/ mededelingen/ actualiteiten IPO. Daar hebben wij geen inbreng.

11 Sluiting

De voorzitter: Komen wij tot agendapunt 11. Dat is de sluiting van deze vergadering. Ik dank u allen voor uw inbreng vandaag. En ik sluit deze laatste vergadering van de commissie Economie en Samenleving in het jaar 2023 en wij zien elkaar weer op 12 januari 2024. En officieel is deze vergadering om 16.11 uur afgelopen. Dank u wel.

(De vergadering eindigde om 16.11 uur)

Vastgesteld in de vergadering van 19 januari 2023,

De commissiegriffier, De voorzitter,

Van Dijk Mertens

From: Schulkens, Josée
Sent: Fri, 10 Nov 2023 12:25:13 +0100
To: Schulkens, Josée
Subject: Attendering conceptagenda SC ESA 24-11-2023, aanvang 10.00 uur, locatie Veldekezaal

Bericht voor:	**leden Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft:	**attendering conceptagenda Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) op 24-11-2023, aanvang 10.00 uur, locatie Veldekezaal**
Gevraagde actie:	**ter kennisname en attentie voor deadlines**

Geachte lezer,

De conceptagenda voor de Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) op 24-11-2023, aanvang 10.00 uur, locatie Veldekezaal, is gepubliceerd.

Uiterlijk maandag 20-11-2023 wordt u per e-mail geattendeerd op eventuele toevoeging van stukken aan de agenda van SC ESA van 24-11-2023.

Toelichtingen bij agendapunten:
Wij adviseren u om de toelichtingen en de behandelvoorstellen bij de agendapunten goed te lezen, dit zal u helpen bij de voorbereiding van de vergadering.
Wij verzoeken u eventuele technische vragen in te dienen vóór de vergadering via **griffie@prvlimburg.nl** t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.

Melden actuele bespreekstukken voor de nazending
U kunt nog tot uiterlijk vrijdag 17-11-2023, 12:00 uur een gemotiveerd verzoek voor een actueel bespreekstuk indienen uit de lijst ingekomen stukken. Uw reactie per mail graag via **griffie@prvlimburg.nl** t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.

Overzichten moties, toezeggingen en aanbevelingen bij de nazending
U ontvangt de actuele lijsten moties, toezeggingen en aanbevelingen bij de nazending van de stukken op maandag 20-11-2023. Uw eventuele opmerkingen kunt u tot uiterlijk donderdag 23-11-2023, 12.00 uur doorgeven aan **griffie@prvlimburg.nl** t.a.v. commissiegriffier Jaimy van Dijk.
Alle informatie met betrekking tot vergaderingen is eveneens te raadplegen via: www.limburg.nl/ProvincialeStaten onder het kopje Vergaderkalender en Stateninformatie.

Met vriendelijke groet,

D.J. Nijenhuis en K.G.M. Mertens
Voorzitters Statencommissie Economie en Samenleving (ESA)

From: Schulkens, Josée
Sent: Mon, 20 Nov 2023 16:45:49 +0100
To: Schulkens, Josée
Subject: Nazending SC ESA 24-11-2023, aanvang 10.00 uur, locatie Veldekezaal

Bericht voor:	**leden Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft:	**nazending conceptagenda Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) op 24-11-2023, aanvang 10.00 uur, locatie Veldekezaal**
Gevraagde actie:	**ter kennisname**

Geachte lezer,

De gewijzigde conceptagenda voor de Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) op 24-11-2023, aanvang 10.00 uur, locatie Veldekezaal, is gepubliceerd.

Nieuw agendapunt cq toegevoegde bijlagen bij agendapunt:		
2	Spreekrecht externen	Er heeft zich een inspreker gemeld voor agendapunt 8.1, te weten: - De heer Sprangers (spreekt in op persoonlijke titel)
4	Overzicht aanbevelingen, moties en toezeggingen	- Aanbevelingen SC ESA 24-11-2023 (versie 20-11-2023) - Moties SC ESA 24-11-2023 (versie 20-11-2023) - Toezeggingen SC ESA 24-11-2023 (versie 20-11-2023)
5.	Voorraadagenda	- Gewijzigde voorraadagenda SC ESA na commissievergadering 24-11-2023 (versie 20-11-2023)
8.1	Informerend stuk 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport, brief Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023 (GS DOC-00514658)	- Bericht voor PS, e-mail alliantie pleinAIR Maastricht van 15-11-2023 (PS DOC-00579446) - Analyse van voortgangsrapportage 13 (VGR 13) Maastricht Aachen Airport

		(MAA) , brief Griffie van 17-11-2023 (PS DOC-00580221)
8.2	Informerend stuk inzake 3e en 4e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildata 1 januari én 1 juli 2023), brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00558344)	- Analyse van de derde en vierde voortgangsrapportage VDL Nedcar (VGR3 en VGR4), brief Griffie van 17-11-2023 (PS DOC-00580581)
9.1	Voorbespreking vergadering EMR EGTS van 29-11-2023	- Uitnodiging EGTS-Vergadering van de Euregio Maas-Rijn 29-11-2023, e-mail EMR van 14-11-2023 (PS DOC-00579048) - Vergaderstukken EMR EGTS Vergadering 29-11-2023
10.2	Informerend stuk inzake Voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023, brief GS van 10-10-2023 (GS DOC-00553976)	- Analyse van de vierde voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds (VGR4 LEF), brief Griffie van 17-11-2023 (PS DOC-00580224)

Met vriendelijke groet,

D.J. Nijenhuis / K.G.M. Mertens
Voorzitters Statencommissie Economie en Samenleving (ESA)

From: Schulkens, Josée
Sent: Thu, 23 Nov 2023 12:56:09 +0100
To: Schulkens, Josée
Subject: 2e nazending conceptagenda SC ESA 24-11-2023, aanvang 10.00 uur, locatie Veldekezaal

Bericht voor:	**leden Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft:	**2e nazending conceptagenda Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) op 24-11-2023, aanvang 10.00 uur, locatie Veldekezaal**
Gevraagde actie:	**ter kennisname**

Geachte lezer,

De gewijzigde conceptagenda voor de Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) op 24-11-2023, aanvang 10.00 uur, locatie Veldekezaal, is gepubliceerd.

Nieuw agendapunt cq toegevoegde bijlagen bij agendapunt:		
2	Spreekrecht externen	Er heeft zich een inspreker gemeld voor agendapunt 8.1, te weten: - De heer Derks namens Alliantie pleinAIR Maastricht
5	Voorraadagenda	In de toelichting op iBabs is een overzicht opgenomen van de vorm en datum van de beeldvormende sessies bij de verschillende beleidskaders.
8.1	GEWIJZIGD Informerend stuk 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport, brief Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023 (GS DOC-00514658)	- GEWIJZIGD Informerend stuk 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport, brief Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023 (GS DOC-00514658) - a. 3122m.e.r.-beoordelingsnotitie - b. 3122bijlage1-rapportwegverkeersproductie - c. 3122bijlage2-achtergronddocumentgeluidenext - d. 3122bijlage3-rapportn-depositie - e. 3122bijlage4-analyseplannenversuslhbmaastrichtAachenAirport

		- Bericht over de gevaren van fijnstof en ultrafijnstof voor omwonenden van en medewerkers op MAA van toxicoloog professor Paul Borm, e-mail Alliantie pleinAIR Maastricht van 22-11-2023 (PS DOC-00582531)
10.2	Informerend stuk inzake Voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023, brief GS van 10-10-2023 (GS DOC-00553976)	- Mededeling portefeuillehouder inzake evaluatie Limburgs Energie Fonds, brief gedeputeerde Van Caldenberg van 21 november 2023 (GS DOC-00575715)

Met vriendelijke groet,

D.J. Nijenhuis / K.G.M. Mertens
Voorzitters Statencommissie Economie en Samenleving (ESA)

provincie limburg | Limburgs Parlement

Spreekrecht

Burgers, belangenorganisaties, overheidsorganisaties en bedrijven kunnen tijdens een Commissievergadering of Provinciale Statenvergadering inspreken over een onderwerp dat op de agenda staat.

Spelregels aangaande het spreekrecht

- Spreekrecht geldt alleen voor een onderwerp dat op de agenda staat.
- Bij een Statenvergadering spreken de sprekers na de opening van de vergadering. Voor alle sprekers samen is er maximaal dertig minuten beschikbaar.
- Bij een Statencommissie spreken de sprekers direct voor de behandeling van het betreffende agendapunt. Voor alle sprekers samen is er maximaal dertig minuten beschikbaar.
- De voorzitter bepaalt de spreektijd per spreker. Meestal krijgt een spreker maximaal vijf minuten tijd.
- Er vindt geen discussie plaats tussen de spreker en Statenleden. Statenleden kunnen de spreker achteraf wel een vraag stellen om verduidelijking van zijn of haar standpunt.
- Onderwerpen en stukken op de lijst ingekomen stukken voor een Statencommissie gelden niet als onderwerpen die op de agenda staan. Alleen als een stuk van deze lijst als bespreekstuk op de agenda staat, kan hierop spreektijd worden aangevraagd.

Over sommige onderwerpen kunt u niet spreken, namelijk:

In een Statencommissie:

- Op een vraag geagendeerd onder het agendapunt rondvraag.
- Over een onderwerp waarover u ook al in een andere vergadering van een commissie of Statenvergadering heeft ingesproken.

In een Statenvergadering:

- Over een besluit van de Provincie waartegen bezwaar, beroep of administratief beroep kan of kon worden ingesteld.
- Over benoemingen, keuzen, voordrachten of aanbevelingen van personen.
- Over een aangelegenheid waarover u een klacht kunt of kon indienen volgens artikel 9.1 van de Algemene wet bestuursrecht (een ieder heeft het recht om over de wijze waarop een bestuursorgaan zich in een bepaalde aangelegenheid jegens hem of een ander heeft gedragen een klacht in te dienen bij dat bestuursorgaan).
- Over een onderwerp in een Statenvergadering waarover u ook al in een vergadering van een Statencommissie heeft gesproken. Het is niet mogelijk om zowel op eigen titel als namens een organisatie het woord te voeren.
- Over de Jaarstukken, Voorjaarsnota, Programmabegroting en Najaarsnota.

Sprekers krijgen meestal het woord op volgorde van aanmelding. De voorzitter kan van deze volgorde afwijken als dit nodig is voor de vergaderorde.

Het inspreken gebeurt niet anoniem en vindt plaats in een openbare vergadering. Uw naam wordt genoemd zowel tijdens het inspreken als in de notulen van de vergadering.

Indien u van het spreekrecht gebruik wilt maken, geef dit dan uiterlijk 24 uur vóór aanvang van de Statenvergadering of Statencommissievergadering door aan de Griffie.

Heeft u nog vragen? Neem gerust contact op met het secretariaat van de Griffie: (043) 389 78 39 of via het contactformulier.

provincie limburg | Limburgs Parlement

Concept Notulen Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) van 8 september 2023

Inhoud

Voorzitter **3**

1 Opening, mededelingen voorzitter en vaststelling agenda **5**

2 Spreekrecht externen **5**

3 Notulen **5**

4 Overzicht aanbevelingen, moties en toezeggingen **6**

5 Voorraadagenda **6**

6 Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen **6**

7 CULTUUR EN MAATSCHAPPIJ **6**
7.1 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO 6

8 REGIONALE ECONOMIE **6**
8.1 Brightlands Rapportage 2023 - eerste voortgangsrapportage 6
8.2 4e Kwartaalrapportage BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo 24
8.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO 35

9 KWALITEIT OPENBAAR BESTUUR **35**
9.1 Nabespreking AV IPO van 27-6-2023 35
9.2 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO 37

10 FINANCIËN EN OVERHEAD **39**
10.1 Aanbieding ontwerpbegroting 2024 RUD Limburg Noord, e-mail RUD Limburg Noord 39
10.2 Mijnwaterproject Heerlen 45
10.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO 57

11 Sluiting **57**

Presentielijst van de leden van de commissie ESA voor de vergadering van 8 september 2023

Voorzitter
Mertens, mevrouw mr. K.G.M.

Griffie
Van Dijk, J.H.M.
Mortel, mevrouw E. van den
Schulkens, mevrouw J.A.M.

Aanwezig:

Leden	**Partij**
Berghorst, mevrouw mr. A.	PvdA
Bijnen, H.M. van	PVV
Blijlevens, R.P.	JA21
Bloi MA, J.M.	VVD
Bommel, C.P.G. van	BBB
Claassen, drs. R.A.B.	PVV
Depondt-Olivers, mevrouw M.L.H.	CDA
Goossen, I.J.G.	BBB
Hanegraaff, dr. M.C.	CDA
IJpelaar, W.A.J.	CDA
Jiménez Hastenrath, mevrouw C.L.	PVV
Koopman M SEN, mevrouw S.N.	VVD
Loomans, ir. P.J.M.	Horizon
Plusquin, mevrouw P.S.M.L.	Partij voor de Dieren
Smeets, C.A.H.	SP
Sol MSc, H.P.A.	GroenLinks
Wolters, mevrouw L.C.C.M.	PvdA
Wolters Gregório, J.	SP
Zeedzen, D.	BBB

Afwezig
--

Het College van Gedeputeerde Staten
Caldenberg, M. van
Demollin-Schneiders, mevrouw E.A.M.B.
Satijn, S.H.M.

Burgercommissieleden

Beucken, L. van den	LOKAAL-LIMBURG
Boven, mevrouw ir. I.	Partij voor de Dieren
Coumans, C.J.P.	BBB
Est, drs. A.M.B. van	50PLUS
Pfoster, D.D.W.	PVV
Roso, R.L.W.	JA21
Schoenmakers, H.G.J.	LOKAAL-LIMBURG

Stone, J.J.W. D66

Overige onbekende sprekers
Agendapunt 8.1:
Mevrouw Van den Mortel, Statenonderzoeker

Agendapunt 8.2:
Mevrouw Van den Mortel, Statenonderzoeker
De heer Van Heugten, directeur Greenport Venlo

Agendapunt 10.2:
Inspreker de heer Verstraelen, directeur Eurohandelsonderneming

Notulist
Het Notuleercentrum

1 Opening, mededelingen voorzitter en vaststelling agenda

De voorzitter: Goedemorgen allemaal. Mag ik u vragen om uw plaatsen in te nemen? Dan kunnen wij kijken of er quorum is. Dan kunnen wij gewoon op tijd starten met deze vergadering. Dank u wel. Wij hebben quorum, dus wij kunnen starten met de vergadering. En dan wil ik jullie ook allemaal even heel officieel welkom heten bij deze allereerste vergadering van de commissie Economie en Samenleving, ook wel ESA genoemd. Wij kunnen hierbij ook de vergadering officieel openen. Op advies van de facilitaire dienst vergaderen wij vandaag in deze Statenzaal omdat het hier een stuk frisser is dan boven in de Veldekezaal, mocht u zich afvragen waarom wij vandaag hier zitten. Ik herinner u even aan de vergaderorde. U voert het woord vanaf uw eigen plek. Interrupties gaan ook vanaf uw eigen plek. En u dient uw hand op te steken als u het woord wilt. En u krijgt het woord als ik u het woord heb gegeven. Rond lunchtijd gaan we schorsen voor een korte lunch van drie kwartier ongeveer. En die is zoals gebruikelijk in het Prandium.

De rondvragen, daar kom ik nu bij. Zoals u heeft kunnen lezen, heeft de heer Bloi namens de fractie van de VVD een punt ingediend voor de rondvraag. Ik stel voor om dat te behandelen bij agendapunt 9.2. Zijn er vanuit de commissie nog rondvragen? Nee. Zijn er vanuit GS mondelinge mededelingen of zaken die vanuit het IPO gemeld moeten worden? Nee.

Dan komen wij bij het vaststellen van de conceptagenda. Kunt u als commissie instemmen met deze agenda? Ja. Kijk, ik heb een punt van de heer Sol van de fractie GroenLinks.

De heer Sol (GroenLinks): Dank u, voorzitter. Ik zou willen voorstellen om agendapunt 10.2 van de agenda af te voeren, want we hebben geen stukken. Het is mij daarom volstrekt onduidelijk waar dit over zou moeten gaan.

De voorzitter: Ja, u heeft het over het agenderingsverzoek van de fractie van de PVV. Dan is het mijn taak om als voorzitter te inventariseren of daar een meerderheid voor is in de commissie om het agendapunt inderdaad af te voeren van de agenda. Ja, ik wil u er ook nog graag aan herinneren dat er ook een inspreker is op dat agendapunt. Ik ga even bij handopsteken inventariseren wie voor of tegen het voorstel is. Wie is er voor het voorstel van de heer Sol om het agendapunt van de agenda te voeren? Ik zie drie handen. Wie is tegen het voorstel? Ik zie een meerderheid. Een meerderheid is tegen het voorstel van de heer Sol. Dan wordt het voorstel niet van de agenda afgevoerd. Als er dan verder geen opmerkingen zijn vanuit de kant van de commissie, dan kan ik de agenda ongewijzigd vaststellen.

2 Spreekrecht externen

De voorzitter: Wat betreft de externe sprekers heeft er zich een inspreker gemeld vandaag voor de vergadering, en dat is de heer Verstralen van Eurohandelsonderneming BV. Hij zal direct inspreken voorafgaand aan het agendapunt 10.2.

3 Notulen

De voorzitter: Dan komen wij bij punt 3 van deze vergadering, dat is het punt van de notulen. Wij moeten deze notulen vaststellen. Dat zijn de notulen van de commissievergadering van 2 en 9 juni 2023. In de notulen van 9 juni heeft een wijziging plaatsgevonden en dat betreft de doorvoering van de naam op pagina 51. Dat gezegd hebbende vraag ik u of u de notulen van de vergadering van 2 en 9 juni kunt vaststellen. Dat is het geval.

4 Overzicht aanbevelingen, moties en toezeggingen

De voorzitter: Dan komen wij bij agendapunt 4. Dat is het agendapunt overzicht van aanbevelingen, moties en toezeggingen. Zijn er op- of aanmerkingen op de lijst van moties, toezeggingen of aanbevelingen? Ik kan u meedelen dat er per abuis twee toezeggingen, namelijk 9270 en 9271 stonden op de lijst van de toezeggingen van de commissie LEO. Die hebben betrekking op de basisrapportage van Maastricht Aachen Airport. Die moeten uiteraard op de lijst van ESA staan en dat wordt ook zo gewijzigd. Dan constateer ik hiermee dat uw commissie de lijsten heeft vastgesteld.

5 Voorraadagenda

De voorzitter: Komen wij bij agendapunt 5, dat is de voorraadagenda. Voordat ik die aan uw commissie voorleg, heb ik daar wel enkele opmerkingen bij. Zoals bekend hebben wij met ingang van deze Statenperiode een Agendacommissie die de concept- en de voorraadagenda van de commissies en PS doorspreekt en die daar ook over advies uitbrengt. De Agendacommissie adviseert om de voorraadagenda vast te stellen. Kan ik de voorraadagenda met uw goedkeuren vaststellen? Dan is dat het geval.

6 Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen

De voorzitter: Het volgende agendapunt is de lijst ingekomen stuk en uitnodigingen. Kan ik die ook vaststellen? Dat is het geval.

7 CULTUUR EN MAATSCHAPPIJ

7.1 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

De voorzitter: Dan gaan wij naar de inhoudelijke behandeling, dat is agendapunt 8. Ik kijk nog heel even naar de commissiegriffier. Die wijst mij erop dat ik punt 7 ook gewoon netjes moet aftikken. Dat is het punt Cultuur en Maatschappij en het punt 7.1: rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO.

8 REGIONALE ECONOMIE

8.1 Brightlands Rapportage 2023 - eerste voortgangsrapportage

De voorzitter: Dan komen wij dus nu bij agendapunt 8: Regionale Economie. Dat is de Brightlands-rapportage 2023, de eerste voortgangsrapportage. De analyse van de Statenonderzoeker is in de nazending meegestuurd. En de Statenonderzoeker is ook aanwezig om eventuele technische vragen over de analyse te beantwoorden. Wij bespreken dit onderwerp in één termijn, waarbij ik eerst het woord geef aan de commissie. Ik stel voor dat wij een spreektijd hanteren van drie minuten voor iedere fractie en drie interrupties voor iedere fractie. Hierna kan de Statenonderzoeker eventueel technische vragen over de analyse beantwoorden. En daarna geef ik het woord aan de Gedeputeerde, en die krijgt van mij twintig minuten. Omwille van de duidelijkheid vraag ik u om in uw bijdrage een duidelijk onderscheid te maken tussen de onderdelen bijdragen aan beleidsdoelen en de ontwikkelingen daarop, de campussen en Brightlands en de projecten over campussen. Dat gezegd hebbende begin ik bij de Fractie van de PVV. Wie mag ik daar het woord geven? Dat is de heer Pfoster. Zie ik het goed?

De heer Pfoster (PVV): Dat klopt, voorzitter. Voorzitter, dank. Na een afwezigheid van bijna vier jaar in dit Huis was het weer even wennen om in de materie te duiken van de Brightlands-campussen. En ik wil beginnen door te zeggen dat deze rapportage voor ons weer goed in elkaar steekt en prima te volgen is. Deze rapportage werpt namelijk een blik op wat we tot nu toe hebben bereikt en welke stappen we nog moeten zetten. En ik wil graag aan het College een aantal beleidsmatige vragen stellen, waarbij ik vooral mijn inspiratie heb geput uit paragraaf 2.6. En zoals het College terecht opmerkt, heeft elke campus een uniek pad met een eigen leercurve. En ik ben vooral benieuwd om meer inzicht te krijgen in de voortgang en de optimalisatie van deze campussen, zodat we daarop kunnen voortbouwen en de volgende fase met enthousiasme en met het vastberadenheid kunnen tegemoet treden. Dan begin ik bij vraag 1. Het gaat over het onderwerp diversiteit en maatwerk. Kan het College toelichten hoe er gewaarborgd wordt dat van de vier campussen het maatwerktraject eruitziet? Rekening houdend met hun unieke karakteristieke en ontwikkelpaarden. Er wordt gerefereerd in het stuk naar het onderzoek van BCI en de Provinciale inzet tot 2020. Die is ook eerder vastgesteld. Maar hoe wordt dat geborgd in het verdere traject? Dan de instandhouding van de kennisinfrastructuur. Wat zijn de concrete plannen om de kennisinfrastructuur op de campus in stand te houden en actueel te houden? Er staat namelijk in het stuk dat als bijvoorbeeld de koppeling met het onderwijs ontbreekt je moet uitwijden naar publieke middelen. Maar het kan bijvoorbeeld zijn dat als de koppeling er niet is, dat je dan een kleine uitdaging hebt. Dus ik vraag me af hoe die kennisinfrastructuur op een goede manier kunt borgen in dit stuk. En welke stappen worden ondernomen om alternatieve financieringsbronnen aan te boren voor de instandhouding van faciliteiten zoals laboratoria en onderzoeksruimtes? Het College schrijft in het stuk van ja, we kunnen bijvoorbeeld mededingen in calls. Europese aanbestedingen, nationale aanbestedingen. Maar het kan zijn dat je bepaalde calls kunt verliezen En dan zou je dus bijvoorbeeld een uitdaging hebben met betrekking tot de financiering. Dat brengt me tot het volgende punt, namelijk de verdienmodellen van de campusorganisaties. Kan het College misschien inzicht geven in de specifieke verdienmodellen van de verschillende campussen?

De voorzitter: Mijnheer Pfoster, ik wil u heel even zeggen dat u nog een veertigtal seconden heeft in uw termijn.

De heer Pfoster (PVV): Ja, ik kom tot een afronding, waar ook inderdaad de belangrijkste punten … En kan het College ook iets zeggen over de toekomst voor het ontwikkelen van verdienmodellen voor de jongerencampussen? En daar hou ik het even bij, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de fractie Horizon. Dat is de heer Loomans.

De heer Loomans (Horizon): Ja, dank u wel, voorzitter. Dit is de allereerste rapportage voor deze Brightlands-campussen. Het is een omvangrijk document, er staat heel veel in. Er is ook inmiddels al een analyse gemaakt door de Griffie, en de Gedeputeerde heeft al aangegeven dat hij alle verbetervoorstellen die daarin staan, heeft overgenomen. Dus wat dat betreft gaat het de goede kant op. Ik hoop in ieder geval dat volgende rapportage alleen de verschillen ten opzichte van deze basisrapportage gaat behelzen, want anders krijgen we iedere keer een document met ontzettend veel pagina's. Ik heb niet veel inhoudelijke opmerkingen, alleen eentje over de pagina 11. Daar staat: ‘indicator aantal werkzame personen’. En daar valt mij op dat voor de Health Campus worden daar alle medewerkers van het MUMC meegenomen. En dat zijn er dan bijna 14.000. En dat geeft een heel erg vertekend beeld ten opzichte van de andere drie campussen. Want ja, als je gelijke monniken, gelijke kappen zou willen doen, dan zou je dus ook alle medewerkers van de Greenport en alle medewerkers van Chemelot mee moeten nemen, dus ik denk dat het een stuk eerlijker zou zijn en

transparanter als hier een andere methode gevonden wordt om voor de Health Campussen het aantal medewerkers mee te nemen, dat dan de vergelijking eerlijker te maken is. En daar wou ik het bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de fractie van de PvdA. Dat is mevrouw Wolters.

Mevrouw Wolters (PvdA): Dank, voorzitter. Meteen vers in deze commissie en meteen een onderwerp waar ik op moet vervangen, dus ik ga mijn best doen. Wij hebben vooral vragen met betrekking tot de campus rondom Chemelot. In 2021 bij het vaststellen van de programmabegroting diende de Partij van de Arbeid een motie in waarin verzocht wordt om samen met de partners binnen de European Circular Hub een plan te ontwikkelen om de omwonenden actief te betrekken bij een duurzame toekomst van Chemelot en daar ook bij het instellen van een leefbaarheidsfonds. Daar kunnen we niks over terugvinden in dit rapport, dus wij zouden graag weten wat de actuele stand van zaken is van die motie en of het mogelijk is om in de voortgangsrapportages ook te rapporteren over de voortgang van aangenomen moties met betrekking tot deze campussen. Vervolgens hebben we ook een vraag over verduurzaming, een van de grootste opgaven van Chemelot. Daar zien we relatief weinig over terug in deze voortgangsrapportage. En toch zouden we daar graag wat meer terugkoppelen op willen. Dus ja, dan zijn de volgende vragen die wij daarover hebben: wat is de stand van zaken rondom de verduurzaming van Chemelot? Hebben wij daar eigenlijk afspraken over gemaakt met Chemelot over deze verduurzaming? En is het mogelijk om in een volgende voortgangsrapportage te rapporteren hoe het met de verduurzaming van Chemelot? En voor september 2023 zou de exit strategie conform CIS 3.0 aan PS worden voorgelegd. En we hadden even een vraag over wat dan de stad van zaken is rondom dat stuk. En dat was het. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de fractie van D66. Dat is de heer Stone.

De heer Stone (D66): Dank u wel, voorzitter. Ook voor mij de eerste keer, dus lekker spannend. Complimenten voor dit stuk. Overzichtelijke opzet en gebruik van indicatoren. Steeds meer inzichtelijk zo. En dat is in het verleden weleens anders geweest. Normaliter mogen we bij een voortgangsrapportage alleen kijken naar de verschillen met de voorgaande edities. Dat is in deze eerste editie anders. We nemen even de vrijheid om te zeggen dat D66 trots is op de Limburgse campussen. Deze voortgangsrapportage laat zien waarom we dat mogen zijn. Ze groeien en dragen wezenlijk bij aan de economie en welvaart van onze regio en de toekomst. We zien steeds meer studenten en stageplaatsen, en steeds meer private partners dragen bij aan de groei door het investeren in de ontwikkelingen die er plaatsvinden. We hebben wel een aantal vragen. Ten aanzien van de indicator Samenwerking tussen Campussen, die is er bij de beschrijving van de afzonderlijke campussen weergegeven. Wat D66 mist en zich telkens afvraagt: als het bijvoorbeeld gaat om het behouden en werven van studenten is het nadrukkelijk niet de bedoeling dat campussen met elkaar gaan concurreren. Nu is de inhoud per campus natuurlijk verschillend, maar als ze allebei tegelijkertijd een onlinecampagne draaien, concurreren ze met elkaar en dat is weinig effectief.
Zou het niet logischer zijn om bijvoorbeeld wervingscampagnes centraal aan te vliegen? Gebeurt het al? En als dat zo is, hoe dan? We lezen dat een aantal indicatoren zoals vastgesteld in het Statenvoorstel nog niet beschikbaar zijn. Studenten op Campus is niet voldoende volledig, inzet van financieringsinstrumenten niet voldoende betrouwbaar. D66 zou beide indicatoren in een volgende rapportage wel graag zien. Kan uw College aangeven of dat mogelijk is? En zo nee, hoe krijgen wij hier dan wel inzicht in? Ten aanzien Brigthouse, specifiek de exploitatie. Wij lezen dat Bright House per 1 juli 2021 in gebruik is genomen, maar de bezettingsgraad voor de labs en opslagruimte is nog altijd ongeveer 10%. Klopt het nog steeds? Wat is hiervoor de verklaring en wat gaat er gebeuren om

dat te verhogen? En tot slot, de organisatiekosten zijn € 240.000 hoger uitgevallen dan begroot, onvoorziene kosten voor werving, advies en tijdelijke inhuur. Zijn deze kosten voor de komende periode opnieuw te verwachten of daadwerkelijk eenmalig? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van den Beucken van de fractie LOKAAL-LIMBURG.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dank u**,** voorzitter. Ja, ook wat betreft onze fractie is de opbouw en de leesbaarheid van de rapportage best wel een compliment waard, zeker als je kijkt naar de lijvigheid en de complexiteit van de campussen. De analyse van de Griffie komt ook goed van pas, die is ook prima, steekt prima in elkaar. De reactie van het College erop kunnen wij ook waarderen, dus dat zit wel goed. Een positief iets dat Lokaal-Limburg opmerkt, is dat de toenemende rol van de mbo'ers op de Brightlands naar voren springt en dat smaakt wat ons betreft naar meer. Wij vinden dat een zeer prettige en goede ontwikkeling. Als we dan eens kijken naar de definitie van een stabiele exploitatie van de campusorganisatie dan wordt er gesproken over een vooruitzicht voor stabiliteit voor tenminste drie tot vijf jaar. En daar ben ik eens even over gaan filosoferen, want als je kijkt hoe lang zo'n campus draait vanaf de jeugdige fase naar de ontwikkelfase en naar de volwassenheidsfase, dan bestrijkt dat velen decennia. En dan krijg je de vraag: is drie tot vijf jaar eigenlijk niet een beetje kort voor dergelijke definities? Wij zouden graag van de Gedeputeerde horen waarom dat zo gesteld is en hoe het College daar tegenaan kijkt. Veel indicatoren die we zien in de rapportage zijn bemoedigend, maar wel enigszins zijn we ongerust over de achterblijvende start-ups. En we kijken met belangstelling wel uit naar het start-up-ontwikkelprogramma. Volgens mij hebben we dat vorig jaar hier ook besproken toen we enkele besluiten genomen hebben. En de vraag is: wanneer zou dat start-up-programma operationeel worden? Een andere vraag is: wordt het dan evenredig verdeeld over campussen? Of wordt er naar rato van achterstand en behoefte, die aandacht en die middelen verdeeld over de campussen? De bedrijvigheid groeit en bloeit, aldus het rapport. Er is veel reuring, veel dynamiek, en het saldo is positief tussen vertrekkende en vestigende bedrijven. Maar dat neemt niet weg dat het denk ik heel verstandig is om ook vooral de focus te houden op het hoe en waarom bepaalde bedrijven afvloeien uit de campussen. Dus daar moet je wel van leren, denk ik. En dat mag niet onder de radar verdwijnen

De voorzitter: Mijnheer Van den Beucken, u heeft nog iets minder dan een minuut

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Oh, wat gaat de tijd hier snel. Dan moet ik even uitwijken naar de Brightlands Campus Chemelot. Nou, die heeft dus voldoende kritische massa om de eigen broek op te houden. Dat is hier algemeen bekend. We zien een aantal ontwikkelingen; de DSM gaat vertrekken. Maar ook hebben we herfinanciering van bancaire leningen. Nou, vraag ik me af in de huidige stijgende rentesituatie of daar enige risico's verbonden zijn die daar wat roet in het eten zouden kunnen gooien. Het oranje licht brandt daar voor start-ups, en opvallend is dat de Brightlands Campus daar reageert dat er vooral gekeken moet worden naar werkgelegenheidscijfers en dat het mkb daar wat naar de achterkant verdwijnt. Wij vinden dat wel jammer. En ik zou graag van de Gedeputeerde te horen krijgen hoe het College daar tegenaan kijkt. En daar laat ik het bij.

De voorzitter: Dank u wel. Dat is netjes binnen de tijd. Dan geef ik nu het woord aan de heer Blijlevens van de fractie JA21.

De heer Blijlevens (JA21): Dank u wel, voorzitter. Goede rapportage. We hebben op dit moment geen opmerking en geen vragen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Van Est van 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, dank aan alle opstellers van de stukken, maar u zult het mij niet kwalijk nemen dat het behoorlijke kluiven zijn voor Statenleden of burgercommissieleden, en zeker voor kleine fracties. Laat ik toch even iets beginnen over de Q4-rapportages, zoals die in de stukken staat. Het is een beetje laat dat wij begin september 2023 nog de voortgangsrapportage van 2022 op de agenda hebben staan. En ik denk dat we het eigenlijk heel snel over Q2 2023 zouden moeten spreken, zeker gezien de genoemde ontwikkelingen die in die Q4-rapportage staat. En wat betreft die mitigerende maatregelen aan deze rapportage, die zijn toch wel een beetje nietszeggend. Het is mogelijk dat er meer kosten gemaakt worden dan in de begroting wordt voorzien, en de maatregel is dan: maak minder kosten waar het kan. En wat betreft het resultaat, er zijn veel lasten doorgeschoven naar volgend jaar

De voorzitter: Mijnheer Van Est, ik zie een interruptie van mevrouw Koopman. Mevrouw Koopman.

Mevrouw Koopman (VVD): Dank u wel, voorzitter. Ik vroeg me af, toen u uw eerste vraag stelde, of u ook de mededeling portefeuillehouder heeft meegenomen.

De heer Van Est (50PLUS): Die heb ik meegenomen, maar het lijkt mij toch goed om het even te kenschetsen, zodat wij dat nu heel snel die rapportage gaan zien voor de komende tijd. Ja?

De voorzitter: Mijnheer van Est, u mag uw verhaal voortzetten.

De heer Van Est (50PLUS): 50PLUS blijft moeite houden met vage termen als ‘behoorlijke impact op financiële resultaten of grotendeels’. Maak het concreter. Tot zover die Q4. Ten aanzien van de voortgangsrapportage hebben we een mooi informerend stuk van de Griffie gekregen. Het was een behoorlijk kritisch stuk over het rapport en de Gedeputeerde nam die ze aanbevelingen meteen over. Moet je dan nog die 152 pagina's door gaan lezen? Ik beperk mij tot enkele zinsneden. Er staat dat die koppeling in het onderwijs ontbreekt, en dan zullen altijd publieke middelen nodig blijven. En nu zijn in het overgrote deel onderwijsmiddelen ook publieke middelen. Maar wat wordt er dan bedoeld? Gaan wij die relatie onderwijs-campus versterken? En welke acties zijn dat dan? En ten aanzien van de dekking staat ook dat de dekking uit andere bronnen moet komen dan vanuit de Provincie. Maar wat indien niet? Worden er dan geen projecten meer opgestart? Zijn de projecten die maar alleen door de Provincie gefinancierd worden dan niet succesvol? En moet ik uit de Lessons Learned, waar staat dat specifieke expertises onontbeerlijk zijn en stabiele governance met passende deskundigheid nodig is, begrijpen dat er eerst veel voorwerk moet worden gedaan, een stevige businesscase moet staan, voordat je aan dergelijke investeringen begint?

De voorzitter: U heeft nog iets minder dan één minuut.

De heer Van Est (50PLUS): Nou, ik heb ook nog maar één kolommetje, voorzitter. Laat ik afsluiten met bijlage 6: de afkortingenlijst in volgorde van voorkomst van de Brightlands-rapportage rapportage. Het deed me denken aan de vroegere tv series ‘starring in order of appearance’. Waarom niet gewoon een alfabetische afkortingenlijst? Want voor een woordzoeker ga ik wel naar de dagelijkse puzzel van ons regionale dagblad. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Est. Dan geef ik nu graag het woord aan de fractie van de SP, dat is mevrouw Smeets

Mevrouw Smeets (SP): Dank, voorzitter. En fijn om ook weer terug te zijn en eindelijk in ESA te vergaderen. En natuurlijk met een prachtige nieuwe voorzitter, dus gefeliciteerd ook met deze rol. En wat betreft de rapportage Brightlands zal ik het beperken tot het doel, maar ook de campussen en de projecten. Te starten met specifiek dan ook het beleidsdoel, de stabiele exploitatie van de campusorganisatie, waarvan drie van de vier nog niet zelfvoorzienend zijn. En dat vinden we toch ook wel zorgelijk. Dat vraagt natuurlijk ook tijd. Maar de SP vraagt zich af welke acties worden ondernomen om ook de aandeelhouders de komende tijd ook mee te laten financieren. Er is geld geregeld vanuit de Provincie tot 2029, maar vanuit de aandeelhouders niet. En we vragen ons wel af hoe dat ook zit aan de kant van de aandeelhouders. En daarnaast blijft de SP ook waakzaam op het toevoegen van voldoende mbo'ers en vakkrachten. En het toevoegen van het mbo op die campussen zou wat ons betreft dan ook wel een heel passend zijn. Dus we vragen ons af welke acties daarin worden ondernomen. Dan Chemelot. De SP hoort heel graag meer over de terugtrekkende beweging van DSM die op termijn – en we vragen ons eigenlijk af welke termijn dat is – Chemelot verlaat, en dan ook haar rol als aandeelhouder. GS zouden daarover geïnformeerd worden en wij vragen ons af of dat inmiddels gebeurd is. Dan greenport. De campus en het omliggende gebied groeit, maar laat nog onvoldoende groei zien in uitgifteverhuur, campusvastgoed, bedrijven en arbeidsplaatsen. Greenport was de afgelopen tijd niet zo positief in het nieuws, en heeft de stagnatie van die bedrijvigheid dan hiermee te maken? Dan de jongeling van de vier, de Smart Service Campus, die gehuisvest is in het ABP-vastgoed. Dat wordt afgestoten. De SP wil daarvan graag weten of er al meer duidelijkheid is over de koop van het pand door de aandeelhouders en wanneer PS hierover geïnformeerd wordt. En daarnaast vragen wij ons ook af welke acties worden ondernomen om het doel van bewoners op de campus in 2023 te bereiken. Want dat blijft nu nog achter. Bij projecten waar de Provincie in investeert zijn het aantrekken van studenten, bedrijven kapitaal, het doorgaan van projecten naar afronden, de subsidieperiode, investeringen en het realiseren van voldoende kapitaal, ook uit projecten, het grootste risico. Het is echt onvoldoende helder in hoeverre deze projecten bijdragen ook aan de totale doelen van de campus. Dus we investeren wel, maar we weten eigenlijk in hoeverre dat bijdraagt aan de totale ontwikkeling.

De voorzitter: Mevrouw Smeets, komt u stilaan tot een afronding?

Mevrouw Smeets (SP): Het toevoegen van het effect van de risico's op projecten bij campussen zou helpend zijn en de suggestie van de Griffie om ook de verbinding tussen doelen, prestaties en de financiën te leggen zou ook wel heel helpend zijn.

De voorzitter: Mooi. Netjes. Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de Fractie van GroenLinks. Dat is de heer Sol

De heer Sol (GroenLinks): Dank u, voorzitter. Ik wil me graag aansluiten bij de waarderende opmerkingen over de rapportage als zodanig en de analyse door de Griffie. Grosso modo wil ik best concluderen dat de campussen positieve zin bijdragen aan de lijst van beleidsdoelen. Ik heb de meeste vraagtekens rondom circulariteit. En dat wil ik graag even verbijzonderen naar de verschillende campussen. Voor Chemelot zit de circulariteit eigenlijk vooral in zeg maar de productiemiddelen, met name de energie, maar eigenlijk niet zozeer in de producten. Dat zie ik nog heel weinig terug. En je kunt ook met duurzame energie heel veel kunststof korreltjes blijven produceren, maar de vraag is dan nog steeds of je duurzaam bent.
Bij Greenport zie ik in future farming wel heel veel innovatieve technieken, maar ook daar weer relatief weinig rondom bijvoorbeeld kringlooplandbouw – wat dan een vertaling zou kunnen zijn van circulariteit naar dat thema. De verdienmodellen wisselen nogal. Die zijn ook niet altijd even scherp. En ik denk dat het ook best nog wel wat discussie en aandacht vraagt om te volstaan met het

verdienmodel voor de Greenport Campus is vastgoed en voor de Health Campus is valorisatie. Ik denk dat we daar echt wat breder moeten kijken. En ik zie dat ook met name een beetje terug in de Smart Services, waar eigenlijk nog niet echt een verdienmodel bestaat, en ik ook het gevoel heb dat ik toch vooral activiteiten zie rondom de laatste buzzwords. En of dat dan business intelligence is of artificial intelligence of data science of blockchain, dat wisselt nogal. En ik denk dat daar dus gewoon vooral meer focus nodig is. Wat ik voor Chemelot specifiek mis is relatie met een aantal van de toch wat meer nieuwere bedrijven op de campus, ook in relatie tot de mogelijke terugtrekkende beweging van DSM, RWE Plastic Energy, andere stakeholders daar. En wat ik specifiek rondom Greenport mis, is eigenlijk een goede positionering ten opzichte van Wageningen, de Wageningen University.

De voorzitter: Mijnheer Sol, komt u stilaan tot een afronding?

De heer Sol (GroenLinks): Ja. Ik denk ook dat ik behoefte zou hebben aan een wat helderder afbakening van: waar staan we ten opzichte van dat internationaal erkende onderzoeksinstituut? Over het verdere projectenniveau heb ik geen opmerkingen, dus daar hoef ik niet in af te dalen. Dank.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de Fractie van de Partij voor de Dieren. Dat is mevrouw Boven.

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Dank u wel, voorzitter. Voor ons liggen 152 bladzijden voortgangsrapportage over de vier Brightlands, vooral gezamenlijk. Het is hele interessante informatie die hierin staat, ik heb het met veel plezier gelezen, maar onzes inziens geeft het geen antwoord op de vraag of de gestelde doelen worden gehaald. Het zijn indirecte afleidingen. Deze rapportage overtuigt ons nog steeds niet dat de vier Brightlands in Limburg nodig zijn en ook niet dat de maatschappelijke waarde gegenereerd wordt die deze rapportage probeert te onderbouwen. De effecten zijn niet te herleiden aan de inspanningen van de Brightlands. Dit gezegd hebbende, hebben we toch nog wel een aantal vragen. Vorig jaar juni kwam tijdens de commissievergadering over de Brightlands-rapportage, ook van Q4, een enorme konijn uit de hoge hoed. Bij de Brightlands Venlo moesten zo ineens urgente investeringen worden gedaan. Onze vraag is of de Gedeputeerde met zekerheid kan stellen dat in het eerste halfjaar van 2023 geen tegenslagen zijn ontstaan die een vergelijkbare vraag aan ons opleveren. Daarnaast staat op bladzijde 41 dat de Provincie voor 1 september 2023 de exitstrategie zal inbrengen. Kan de Gedeputeerde aangeven wanneer deze exitstrategie aan PS wordt aangeboden? En ten slotte staan op bladzijde 45, 63 en 64 cruciale punten van het functioneren van Brightlands Venlo en Heerlen op rood. Kan de gedeputeerde aangeven wat hiervan de consequenties zijn en wat de Gedeputeerde hieraan gaat doen. Dank u wel

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Boven. Ik zie nog een Interruptie van de heer Van den Beucken

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja, dat klopt. Ik merk namelijk een wat minder modester houding ten opzichte van de ontwikkelingen dan andere fracties dat voorspiegelen. Maar is mevrouw Boven zich ervan bewust dat de problematiek van herfinanciering van vorig jaar niet gelegen is aan de inspanningen van de campus zelf, maar een erfenis uit een lang verleden waar we op enig moment mee af te rekenen hebben?

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Ja, maar dat was ook niet de reden waarom ik het vroeg. Wat dat gemaakt heeft, is dat wij zo ineens versneld beslissingen moesten nemen. En dat vond ik zeer onaangenaam omdat dat de zorgvuldigheid misschien enigszins teniet heeft gedaan.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Boven. Dan geef ik nu graag het woord aan de fractie van het CDA. Daar mag ik de heer Hanegraaff … Sorry. De heer Hanegraaff mag ik het woord geven.

De heer Hanegraaff (CDA): Ja, bedankt. Ik vind drie minuten overigens best wel kort, maar goed. Ik zal alle complimenten die ik er velen heb dan maar even achterwege laten. De eerste vraag die ik heb is eigenlijk een verzoek om een technische sessie. Ik heb namelijk het Buck-rapport gelezen, wat ik fantastisch vond, en daar stonden heel veel suggesties in en dingen die beter zouden kunnen, ook heel veel goede dingen, die heel moeilijk te vertalen zijn naar die kwantitatieve indicatoren die in de tussenrapportage zaten. Dus ik heb heel veel behoefte om te vragen hoe dat Buck-rapport eigenlijk geïmplementeerd is en wat daarmee gebeurt. Dus dat is eigenlijk de eerste vraag. De tweede vraag is … Het komt ook uit dat rapport als je kijkt naar de doorloopfases waar ze in zitten, dan zie je eigenlijk dat voor een langetermijnsucces er eigenlijk veel meer groei zou moeten zijn dan die er nu is. Eventueel kan dat bij een technische sessie ook besproken worden, dus ik ben echt benieuwd hoe die doelen eigenlijk gesteld zijn. Want ik zie toch op heel veel vlakken stagnatie of een lichte groei, terwijl je eigenlijk meer zou verwachten. Dan nu over het tussenrapport zelf. Ik moet er even snel doorheen. De start-up-versnellingsprogramma's. Ik ben even benieuwd wat de status is, hoe het gaat, dus gewoon een update erover hoe dat loopt. Ik zie dat op pagina 13 in de grafiek zijn de spin-offs haast niet zichtbaar. Betekent dat ook dat ze er bijna niet zijn? En ik vraag eigenlijk meer om een soort van kwalitatieve interpretatie van de Gedeputeerden van: hoe kijkt hij hiernaar? Vindt hij dat het goed loopt? Of wat kunnen we eraan doen om te verbeteren? Op pagina 14 wordt gesproken over een multiplier van 2.5. Ik snap dat wel, maar een multiplier veronderstelt wel een causaal proces, namelijk dat het komt door investeringen van de Provincie dat die andere investeerders worden aangetrokken. Terwijl ik me afvraag: zouden die onderzoekers op een andere manier ook niet dat geld hebben gekregen? Dus de interpretatie daarvan graag. Dan een vraag over de WBSO als indicator voor innovatiekracht. Prima, het is lastig om het anders te meten, maar die staat eigenlijk ook wel stil met een kleine lichte stijging. Dus ik zoek naar een kwalitatieve interpretatie van de Gedeputeerde. Van: hoe kijkt u hiernaar? Wordt die innovatiekracht nou echt aangezwengeld door de campussen? Ik hoop het. Hetzelfde geldt een beetje voor de octrooien, ook daar een meer kwalitatieve interpretatie. Ja, die loopt wel verder achter bij de periode 2-16, 1-18. Wat is de reden daarvoor? Ik ben vooral op zoek naar informatie hoor, dus het is niet eens kritisch. Dan de kennisdeling. Daar is volgens mij al een vraag over geweest, zowel intern als extern. Dat was ook een cruciaal element in dat Buck-rapport. Misschien enige reflectie erop hoe geprobeerd wordt dat eigenlijk te versterken. En dan de laatste vraag, dus ik ben er bijna. Nou, die laatste laat ik zitten. Dus dat waren ze. Drie minuten?

De voorzitter: Heel mooi. Dank u wel. Mevrouw Koopman van de VVD, ik geef u graag het woord.

Mevrouw Koopman (VVD): Ja. Dank u wel, voorzitter. Ja, allereerst complimenten voor het stuk en ook voor de analyse. Eigenlijk In het verlengde van ook LOKAAL-LIMBURG en het CDA: de ontwikkeling van de start-ups dat is ook voor de VVD een aandachtspunt. In de rapportage wordt gemeld dat het versnellingsprogramma in ontwikkeling is. En die middelen zijn beschikbaar gesteld met het Statenbesluit van juni 2022. Ook wij willen graag een toelichting op de stand van zaken, weten ook of het programma ook operationeel is. En zo nee, waarom niet? Zo ja, kan er iets worden gezegd over de resultaten? De groei en mkb en start-ups blijft achter, en de reden is onder andere dus de kostenstructuur van de huisvestingscampus is relatief duur voor het mkb. En de doelstelling wordt niet behaald. En wat vindt GS hiervan? Vinden we dit acceptabel? En zo ja, waarom? En zo nee, wat gaat GS hieraan doen? Dan hebben we nog een opmerking over pagina 15. Langjarig commitment van alle aandeelhouders is nodig voor een stabiele exploitatie. Er is nog geen werkend verdienmodel. Dat commitment loopt af ultimo 2024 en respectievelijk 2025. De Provinciale bijdrage is structureel tot 2030, dus hoe stuurt de Provincie Limburg op continuïteit? Verder hebben we nog een

vraag ten aanzien van pagina 23: de arbeidsmigratie neemt toe. Is er inzicht in arbeidsmigratie/lage inkomens en kennismigranten/hoge inkomens? En kort, kleiner dan 6 maanden, middellang tussen de 6 en 24 maanden en een lang verblijf, langer dan 24 maanden? BMHC, verbetering van openbare ruimte. Eventuele investering door provincie op basis van de businesscase. Wat is de stand van zaken hieromtrent? Ik laat het even hierbij. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Koopman. Dan komen we nu bij de fractie van de BBB. Wie mag ik daar het woord geven? Sorry, ik ben heel even uw naam nog … Ja, de heer Queisen. Excuseer

De heer Queisen (BBB): Geen probleem. Dank u wel, voorzitter. Wij gaan ons beperken tot een aantal concrete vragen in verband met Greenport en Brightlands in het algemeen. Vraag 1 is: hoeveel zonnepanelen liggen er op welk areaal volle grond? Dus niet op daken. En wordt deze energie gebruikt of gaat deze eventueel verloren vanwege netcongestie? Een subvraag daar is: liggen er concrete plannen om het probleem van netcongestie op te lossen? En wat is de daarvoor gestelde termijn? Tweede vraag is: hoe vindt de communicatie met bezorgde burgers c.q. omwonenden omtrent de eventuele hinder die voorkomt uit de bedrijvigheid op de campus plaats? Wat zijn de mogelijkheden voor bewoners om hun bevindingen te delen? Op welke manier worden de voor het omliggende gebied nadelige gevolgen zoals vrachtverkeer, blinde muren, slagschaduw en zoemgeluid van windturbines, landschapsvervuiling door zonnepanelen op grond in kaart gebracht? Hoe is het gesteld met de biodiversiteit In de omgeving van de campus in vergelijking met pakweg tien jaar geleden, toen er nog agrarische activiteit plaatsvond? Hoe zorgt de gemeente Venlo ervoor dat Ontwikkelbedrijf Greenport, waar nu ook weer 800 ontheemden en seizoensarbeiders worden gehuisvest, in goede onderlinge synergie met de omgeving c.q. bewoners krijgt en houdt en welke rol heeft de Provincie hierin? En inzake Brightlands nog één concrete vraag over puntje 1.3 op pagina 148.

De voorzitter: Mijnheer Queisen, u heeft een interruptie van mevrouw Smeets van de SP.

Mevrouw Smeets (SP): Het is al de tweede keer dat ik het hoor, maar volgens mij hoeven we dadelijk 8.2 helemaal niet meer te behandelen. Dit gaat volgens mij over Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo. We hebben het nu over de campussen in het algemeen bij dit agendapuntpunt.

De heer Queisen (BBB): Ja, ik vond het moeilijk om ze uit elkaar te houden. En ik moet eerlijk zeggen, ik val hier ook in voor iemand. Dat is geen excuus, maar wellicht was het even zoekende van waar deze punten opgebracht moeten worden. Nou, het is in ieder geval zo dat ze dan straks niet meer opnieuw hoeven worden opgebracht te worden en is het aan de Gedeputeerde om … Ja. En nog één afsluitende vraag inzake Brightlands. Daar zien we dat de venture capital investeringen van 2021 waar dit nog 9,5 miljoen bedraagt in 2022 naar 1,3 miljoen zakken. En wij vroegen ons af wat daar de reden voor is, maar ook de gevolgen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Queisen. Dan is uw commissie aan het woord geweest. En dan wil ik nu graag het woord geven aan de Gedeputeerde die twintig minuten heeft voor de beantwoording van de vragen. Overigens … Excuseer, mijnheer de Gedeputeerde. Voordat ik het woord geef aan de Gedeputeerde zelf herinner ik mij nu ook dat ik volgens mij geen vragen heb gehoord aan de Statenonderzoeker, maar corrigeert u mijn gerust als ik dat toch gemist heb. Nee, inderdaad niet. Dan heeft inderdaad de Gedeputeerde het woord.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. En ook namens het College van harte gefeliciteerd met uw voorzitterschap. Dit is een nieuwe frisse periode. Ik zie ook dat we een nieuw fris

lettertype hebben gekregen op de bordjes. En ik kan u verzekeren: voor een brildrager voor mijn leeftijd is dat niet altijd even eenvoudig om dit lettertype te zien. Misschien in uw voordeel en in mijn nadeel, maar ik ga mijn best doen. Allereerst dank, voorzitter, voor de vragen zoals die gesteld zijn door de commissie. Ik denk dat er terecht wordt gesteld door een aantal van uw leden dat dit eigenlijk de eerste volwaardige Brightlands-rapportage is. We hebben het tot en met het vorige seizoen vooral gehad over de vormgeving van de rapportage. En nu is hij voor het eerst rijkelijk gevuld. En ik heb ook al een aantal suggesties gehoord in de bijdrage van uw commissie. En als u het goedvindt, neem ik die wel mee, ga ik daar niet expliciet op in en zie ik dat als verbetervoorstellen van uw commissie om die na een volgende rapportage mee te nemen. En zo leren we van elkaar en doen we het ook met elkaar, Ik begin per partij als dat mag, voorzitter. Dat was uiteraard de heer Pfoster als eerste die het spits afbeet rondom de campussen. Ja, kan het College toelichten hoe er voor de vier campussen maatwerktraject plaatsvindt? Ja, dat is feitelijk verwoord in de Statenbesluiten. Eigenlijk in de vorige periode, waar u misschien geen kennis van heeft kunnen nemen, maar daar hebben we het heel specifiek gehad over de maatwerkafspraken die we met elkaar maken. Ik kan u ook even separaat, als u dat wenst, even bijpraten over hoe dat in elkaar steekt. Maar dat is zeker de bedoeling dat we dat maatwerk ook vormgeven naar aanleiding van hetgeen dat we toen met uw Staten hebben gewisseld. Dus daar zit geen discrepantie in. Dat gaan we niet anders doen. Dan gaan we gewoon conform datgeen doen zoals we dat besproken hebben. Wat zijn de concrete plannen om de infrastructuur in stand te houden? Hoe kun je dat op een goede manier borgen? Ja, daar ziet u natuurlijk het verschil, als ik het zo mag zeggen, in de volwassenheid tussen de campussen. Dat staat ook duidelijk gerapporteerd. De kennisinfrastructuur wordt in ieder geval op de Chemelot Campus, als ik dat mag zeggen, echt vanuit de eigen businesscase geregeld. Dus dan moeten ze ook zelf de afweging maken hoe ze dat met elkaar gaan doen. En bij de andere campussen is de situatie zo dat er nog geen sprake is van zelfvoorzienendheid, en daar moeten we het dus gewoon op basis van afspraken met elkaar doen. Ook dat is weer dat maatwerk. Dat gebeurt overigens altijd in bijeenkomsten waar ook de aandeelhouders betrokken zijn, dus we houden het daar ook goed in de gaten als Provincie Limburg – dat was een beetje de onderliggende vraag bij u – dat wij onze rol zoals we die hebben afgesproken met uw Staten daar goed op invullen. Dus dat betekent ook datgene wat in het Statenbesluit met elkaar hebben besproken dat we dat met elkaar gaan invullen. En daarin staat natuurlijk, en dat was de afweging die we met elkaar gemaakt hebben toen het destijds ging over het toekomstperspectief van de campussen naar aanleiding van de BCI-rapportages waar de heer Hanegraaff het even heeft geraakt. Toen hebben we ook vastgesteld en afgesproken met elkaar dat de rol van de Provincie anders is dan bij de opstart van de campussen. Dus toen waren we initiërend, en nu worden we meer faciliterend, waarbij we ook … Feitelijk kunt u dat ook zien als een soort van een prikkel om ervoor te zorgen dat die zelfvoorzienendheid wordt geïnitieerd en er niet teveel wordt geleund, of achterover wordt geleund. Toen hebben we ook gezegd van nou, zorg er ook voor dat hier voor een deel die middelen niet weghaalt bij een Provincie, maar ook bijvoorbeeld in Brussel en in Den Haag. En daarom hebben we ook in het Statenvoorstel destijds opgenomen dat daar wat gaat om het verweer van extra middelen er een Brightlands Office komt naast de start-upfaciliteiten – kom ik zo meteen even op terug – die ervoor gaat zorgen dat we dus de positionering van Brightlands en het merk Brightlands beter gaan ontwikkelen en de kansrijkheid van aanvragen, met name ook op kennisinfrastructuur, in Brussel en in Den Haag gaan vergroten. Dus er zit wat meer een prikkel in de vorige Statenbesluiten naar de campusorganisaties toe om die kennisinfrastructuur, die gelden die ze daarvoor moeten gaan verwerven, die niet Alleen bij de provincie op te halen. En daarmee niet meer initiërend, maar meer faciliterend. Dus dat is in ieder geval een wat uitgebreider antwoord op de vraag van de heer Pfoster en ook een aantal andere vragen die ook bij de andere fracties naar voren kwamen hierover. En daar het gaat over onderwijs in de meest brede zin is het natuurlijk heel erg belangrijk dat alle onderwijspartijen in Limburg betrokken zijn en blijven. En ook buiten Limburg, overigens. Maar in de basis is het dus zo dat je dan gaat kijken naar het universitair onderwijs in

Limburg, het hbo-onderwijs in Limburg en uiteraard ook het mbo-onderwijs. Daar was ook even een vraag over van mevrouw Smeets, als ik het goed heb. Van: hoe borgen we dat? U heeft het ook met uw Staten gehad over het verder verweven van de doorlopende leerlijnen in de campussen. Dat is ook voorzien door het succesvolle initiatief dat op Chemelot is geïnitieerd dat CHILL heet en wat nu wordt ontwikkeld bij een aantal andere campussen om juist die mbo-betrokkenheid goed te borgen in alle zaken die spelen op die campus, alle onderzoeksvragen die daar voorbijkomen. En laten we wel wezen, ik snap ook enigszins wel het ongeduld van uw Staten als het gaat om resultaten. Dat ongeduld treft u ook aan deze kant van de tafel aan. Maar de besluiten die we hebben genomen tot de herfinanciering en de herijking van onze betrokkenheid bij die campussen is vrij recent, als je het zo mag bekijken. We moeten ook in die zin de campusorganisaties even de gelegenheid geven om daar gewoon ook op de acteren, maar ik vind het wel goed dat we hier op enige regelmaat met elkaar spreken en dat er ook ongeduld zit van uw kant om na te gaan of we ook voldoen aan die doelstellingen die we met elkaar hebben afgesproken.
U had ook nog een vraag van ja, hoe zit dat dan precies met die volwassenheid van die campussen? Ja, dat hebben we proberen uit te leggen in de rapportage zelf. Daarin zie je natuurlijk heel nadrukkelijk – en daar moeten we gewoon volgens mij geen doekjes om winden – dat Chemelot er gewoon goed voorstaat, er uitstekende ontwikkeling is en dat Chemelot in zichzelf kan voorzien. We zien een steeds sterkere ontwikkeling ook van de campus hier in Maastricht, en in Heerlen gaan we dat ook proberen te initiëren, inderdaad ook door de gebouwenaankoop, om daar natuurlijk ook een prikkel te geven. Greenport Venlo ontwikkelt zich op dit moment redelijk goed door naar datgene wat er gebeurd is. Dit is wel een pijl van 1 januari, maar in de tussentijd zien we wel dat daar ontwikkelingen plaatsvinden die in de goede richting gaan. Maar het zijn nog steeds drie campussen waar wij in ieder geval, en natuurlijk ook Chemelot-Campus, als aandeelhouder zeer nadrukkelijk bij betrokken zijn. Dus we volgen net zoals u de afspraken die we met elkaar gemaakt hebben. We zitten daar bovenop en we proberen ook daar waar het kan goed te sturen op de resultaten zoals we die hebben afgesproken, maar ook in de richting die we graag met elkaar op willen gaan daar het gaat om de campussen.
Partij Horizon. Gefeliciteerd mijnheer Loomans. Ja, u schetst: is het fair dat je natuurlijk de medewerkers of het aantal medewerkers van MUMC meeneemt? Strikt genomen niet, maar we willen wel de impact ook duidelijk maken van het MUMC. Op dit moment vinden er ook gesprekken plaats tussen UM en MUMC voor een verdergaande fusie hè? Dat is geen antwoord op uw vraag, maar we willen wel schetsen: dat zou best zo kunnen zijn dat daar uiteindelijk een wat sterker gremium gaat ontstaan en als ze fuseren, dan zijn ze ook een heel prominente aandeelhouder, een dubbele aandeelhouder in deze campus. Dus fair, niet helemaal. Ik denk dat we dat moeten opschuiven, dat we gewoon even moeten vermelden hoe het dadelijk is. Maar ik wil hier wel benadrukken – dat is niet uw vraag – dat vanuit het College in ieder geval de ontwikkeling die plaatsvindt in die gesprekken om die partijen met elkaar te versterken, dat we dat wel zeer bemoedigen, want ik denk dat daardoor een consortium kan ontstaan van UM en MUMC die een heel sterke aandeelhouder is van deze campus, maar ook een heel sterk merk is, als we het daarover mogen hebben voor Limburg zelf. Ik denk dat zij ook qua kracht daaraan winnen in hun positie in de Haagse discussies, als ik het zo mag zeggen en ook in de Brusselse discussies. Dus vanuit het perspectief van zelfvoorzienendheid vind ik het een goede ontwikkeling. Nogmaals, dat was uw vraag niet, we gaan het scheiden, maar ik kan me goed voorstellen dat als je naar het grotere geheel kijkt en je kijkt naar de toekomst dat je het een belangrijke ontwikkeling vindt. Maar we gaan het onderscheid maken tussen de campus en het MUMC.

De voorzitter: Mijnheer Loomans, u heeft een vraag voor de Gedeputeerde?

De heer Loomans (Horizon): Ja, u heeft het over die samenwerking dan tussen UM en MUMC, maar hoe moet ik nou precies die relatie dan zien tot die Brightlands Campus? Want ik neem toch aan dat een samenwerking dadelijk niet als één geheel Brightlands Campus heet of zoiets dergelijks. Dus hoe – ik snap de link niet helemaal – hoe dat nou een eenheid wordt.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: We hebben twee aandeelhouders in de campus die het gesprek met elkaar aan het aangaan zijn om te gaan samenwerken, vanuit dat perspectief, ja.
Dan kom ik bij de vragen van de Partij van de Arbeid, mevrouw Wolters. Ja, u heeft een vraag gesteld over, ik noem het even het leefbaarheidsfonds naar aanleiding van de motie die is ingediend. Dat heeft geen betrekking op de campusorganisatie, dus dat hebben we hier ook niet vermeld. Dat heeft te maken met de verduurzaming van de industriesite Chemelot, wat hierin niet gerapporteerd is. Dat staat ook buiten de campusorganisatie. Maar uw vraag had daar betrekking op. Ik snap uiteraard goed wat u bedoelt en ik kan me herinneren dat we volgens mij bij de financiële stukken vlak voor het reces daar nog een vraag van uw fractie op beantwoord hebben.
U vroeg wel: wat is de stand van zaken rondom de verduurzaming van de Brightlands Chemelot Campus? Wat is de stand van zaken? Nou, als we gaan kijken naar die opdracht van die Chemelot Campus, want als we gaan naar het begin van de campus, bij het tot stand komen, dan hebben we altijd gezegd: het is bedoeld om de regionale economie te ondersteunen, maar vooral ook bedoeld om een antwoord te geven op de maatschappelijke opgaven die er leven in Limburg. En dan heeft de BC als speerpunt om natuurlijk de innovatie op het gebied van verduurzaming vorm te geven. En dat betekent ook dat ze daar stevig op inzetten en er wordt op onderzoeksgebied enorm veel gedaan op het gebied van onderzoek naar circulariteit. Daaromtrent is een aanvraag ook vanuit het Groeifonds goedgekeurd van € 26 miljoen in de Brightlands Circular Space. Daar wordt heel veel onderzoek gedaan naar de rol van circulariteit, verduurzaming en in relatie tot de producten en de materialen die worden ontwikkeld op de campus zelf. Dus vanuit dat perspectief wordt er heel veel gedaan op het gebied van verduurzaming. Dat zegt niets over de stand van zaken van de industriesite Chemelot, dat moet u dus los zien. U had ook een vraag over de exitstrategie. We hebben een mededeling portefeuillehouder gestuurd en ik ben met u eens, die was een beetje aan de late kant, maar daarin hebben we in ieder geval antwoord gegeven op uw vraag, dus daar verwijs ik even gemakshalve naar.

De voorzitter: Ik wil de Gedeputeerde erop wijzen dat hij nog minder dan tien minuten heeft en wij zijn nog niet zo heel ver, als ik het goed heb, in zijn beantwoording. Dus als het mogelijk is wil ik u vragen om de beantwoording te gaan clusteren.

Gedeputeerde Satijn: Wij gaan in een sportstandje staan. D66, de heer Stone, welkom ook in deze commissie.

De heer Stone (D66): Dank u wel.

Gedeputeerde Satijn: Samenwerking tussen de campussen, ook daar is over gesproken in het Statenvoorstel. Daar wordt een Brightlands Office voor ingericht. Wat zich ook met name richt op het beter bekendmaken van de naam van Brightlands en ook het gezamenlijk voeren van campagnes – ook op het gebied van studenten –, dus feitelijk wat u signaleert, probeer daarmee tegen te gaan. We zijn ook nu bezig met de ontwikkeling van één grote Brightlands Campus, dus daar kan ik u in die zin in gerust stellen. En daarnaast vindt er ook op regelmatige basis een overleg plaats met alle stakeholders van de campussen. En dan is dat geen heel groot gremium kan ik u vertellen. Dat is de CEO van de campus, de voorzitter van de RvC van de campus, de Provincie Limburg, de

burgemeesters van de plekken waar de campus plaatsvindt, VNO/NCW … en het LIOF. Ik wist dat ik er nog eentje miste. Die zijn met elkaar op regelmatige basis in de slag om ervoor te zorgen dat die samenwerking goed op elkaar wordt afgestemd. Dat is zeer recent dat we dat naar aanleiding van uw Statenvoorstel en volgens mij ook een idee van uw Staten goed hebben ingericht en dat loopt nu. En hiervoor verwijs ik u ook naar de toekomstige rapportages, want daar zullen we ook op terugkomen. Dus uw zorg herken ik, maar die is als het goed is met de nieuwe inrichting misschien niet te voorkomen, maar er wordt een aantal stappen in gezet.
U had ook een vraag over Bright House, een bezettingsgraad 10%, eind 2022 is het gebouw voor 61% bezet en dat is de vierde kwartaalrapportage 2022. En de kantoorruimtes die zijn nagenoeg bijna compleet verhuurd op 98%. Dat is de stand van zaken op dit moment. U had de vraag over de organisatiekosten die zijn hoger dan begroot. Betreffende de campus in Venlo, die organisatiekosten vallen hoog uit, gezondheid. Dan een begroot verband met niet-voorziene kosten met betrekking tot werving, advies en tijdelijke inhuur en ook in verband met personele wisselingen. En dat zorgt er altijd voor dat je een net even iets hogere begrotingspost hebt dan normaal, omdat er veel wisselingen hebben plaatsgevonden en ook erg geworven moet worden. En uw vraag was of dat eenmalig was of repetitief. Nou, we zien nu dat er stabiliteit plaatsvindt, dus wat ons betreft is dat gewoon eenmalig geweest.
Dan ga ik naar partij LOKAAL LIMBURG. Voorzitter, is drie tot vijf jaar niet erg kort voor dergelijke definities? U had het met name over de definitiekwestie. We gaan uit van ten minste drie à vijf jaar en zijn daarbij niet alleen afhankelijk van een bijdrage van de Provincie en andere aandeelhouders. Je wilt natuurlijk een vooruitblik hebben dat je een redelijk houvast hebt met elkaar en dan leek ons een drie-tot-vijf-jaarniveau in ieder geval wel redelijk.
Wanneer beginnen we met het Statenprogramma? Begin 2024 is de planning. En wordt dat evenredig verdeeld over de campussen? Per campus is een specifieke aanpak waarvoor de campussen evenredig een bijdrage kunnen leveren en ontvangen. Dus probeer het centraal te coördineren en ook weer maatwerk te leveren.
Met betrekking tot de BC-herfinancieringen en leningen: lopen we daar risico's? Nou ja, uit de vergaande besprekingen tussen de directie van de campus met de banken blijkt dat de condities van de banken passen binnen de business case. Dan lopen we geen risico. En ook op het gebied van de herfinanciering hebben we geen risico's.
Hoe kijkt het College aan tegen de verminderde aandacht voor het mkb/BC, terwijl startups in oranje staan? Ja, het is terecht, want we zien dat de mkb'ers vaak de huur te hoog vinden. De aandacht die we ook iedere keer vestigen bij de directies van de campussen. We zijn eigenlijk – als je goed kijkt naar het begin – ook begonnen om de campusdirecties te wijzen op het feit dat het mkb juist een van de drijvende krachten is in onze provincie en ook echt hen betrekken. Dat blijft een continu aandachtspunt, dus wat dat betreft proberen we ze te – ja, te lokken klinkt zo verkeerd – proberen we ze te blijven bewegen zich ook te vestigen op die campussen. We zien wel dat ze op de campus komen, hè? Dus ze maken wel gebruik van innovaties, maar de echte verhuur is een punt van aandacht, dus daar proberen we ook met de campusdirecties goed aandacht op te vestigen.
Dan ga ik naar de heer Van Est. Kan de voortgangsrapportage van 2022/23 spoedig volgen, want hij heeft net als Gedeputeerde 185 pagina 's moeten doorploegen. De rapportage die hier vandaag ligt is de rapportage over 2022. We zullen die wel aanleveren conform de afspraak die we met u gemaakt hebben. Dat willen we doen natuurlijk uit eerbied voor de afspraken die we hebben, maar we hebben ook best wel wat tijd nodig om die rapportages samen te stellen. Dus hier ligt ook voor de eerste keer voor ons een oefening hoe we dat met elkaar doen, hè? Want dat is de eerste rapportage. We zien dat we toch wel behoorlijk wat informatie moeten integreren om te komen tot een eensluidend verhaal voor u, met de afspraak dat wij die voor 1 juli volgend jaar aanleveren. Dat zullen we ook doen en we zullen kijken om daar de kortst mogelijk de tijd voor te nemen, maar we hechten natuurlijk ook waarde – en dat vindt u ook belangrijk – aan volledigheid, juistheid. Anders gaan we daar met elkaar het

gesprek over voeren. U weet mijnheer Van Est, dat gesprek wil ik niet met u voeren daarover. In die zin, dan gaat u mij streng aanpakken. Maar we proberen in ieder geval zo snel mogelijk aan te leveren.
Wat wordt bedoeld met publieke onderwijsmiddelen? Hoe gaan we die versterken? Ja, dat zijn de Rijksmiddelen die sowieso al worden gealloceerd vanuit het Rijk voor onderwijsmiddelen. En we proberen dat te versterken, daar waar het ook onze beleidsprioriteit aangaat, hè? Dus ook de keuzes die u maakt als Staten, maar we zullen dat ook echt per programma moeten zien.
Worden daar geen projecten meer opgestart en geen publieke middelen meer geïnvesteerd? Ja, dat is afhankelijk van het project. We hebben natuurlijk gezegd dat het gaat over de onderwijsmiddelen. We hebben de keuze gemaakt bij het laatste Statenvoorstel we daar wat behoudender in zijn, juist ook om de campussen zelf te stimuleren tot die zelfzelfredzaamheid. Laten we ze dan gelijk vallen, zal ik maar zeggen, als dat niet de regel is? Dat is niet zo. Dat is weer dat maatwerk waar we het over hebben gehad, maar ten principale en ten primaire ligt de verantwoordelijkheid ervoor bij de campussen zelf, vanuit die prikkel die we met elkaar hebben afgesproken.
Moet u uit de lessons learned begrijpen dat veel voorwerk moet worden gedaan en stevig business cases moet vormen voor een dergelijke investering wordt gedaan? Ja, uiteraard, Dat zullen we ook wel eens met u delen en ook als het over dat maatwerk gaat, zullen we dat met u bespreken en zo nodig rapporteren. Dat is in ieder geval zeker de inzet van ons.
Dan de afkortingenlijst. Ja, die lijst is opgesteld op basis van volgorde van voorkomende rapportage. We kunnen er ook twee opnemen, eentje zoals we het doen en eentje op alfabetisch volgorde, eventueel nog twintig pagina's erbij. We gaan even met u in overleg hoe we dat met elkaar gaan doen. Het is niet de bedoeling om de rapportage nog uitgebreider te maken dan die al is. Maar ik vind het punt terecht, zeker als het gaat om de opzoekbaarheid van de afkortingen.
Ik kijk even naar de voorzitter, drie minuten? Dan ga ik naar mevrouw Smeets. Het wordt spannend. Welke acties … Staat er een sanctie op als ik er overheen ga?

De voorzitter: Dat hangt ervan af.

Gedeputeerde Satijn: Mevrouw Smeets: Welke acties worden ondernomen om alle aandeelhouders te laten meefinancieren? Ja, dat is natuurlijk het gesprek dat je hebt in de aandeelhoudersvergadering. Als je natuurlijk signaleert – dat staat ook in de rapportage – dat je een aantal aandeelhouders gefinancierd hebt op een bepaald moment, kan ik u geruststellen dat er op het moment, toen wij hier het gesprek met elkaar gingen voeren over de inzet van deze Provincie, wij natuurlijk ook die aandeelhouders recht in de ogen hebben gekeken en hebben gezegd: ja, weet je, wij gaan nu investeren en dat betekent ook iets voor jullie. Alleen het gaat over andere organisaties, vaak ook bedrijven. Die geven op dat moment dat commitment niet, maar die weten heel goed wat onze boodschap is geweest op dat moment, maar we zullen om ook u, maar ook de campus natuurlijk comfort te bieden, zo snel mogelijk laten weten als daar een besluit genomen is en blijven prikkelen in de aandeelhoudersvergaderingen dat in ieder geval de Staten of de Provincie Limburg het fijn zou vinden als daar een stukje, ja een vooruitblik kan komen hoe ze in die wedstrijd zitten.
U had ook een vraag over de mbo’ers. Die heb ik volgens mij al beantwoord. Ik ga ook in het licht van de tijd …
Een terugtrekkende beweging van DSM: nou we hebben DSM eigenlijk in de herfinancieringsopgave die we hier hadden – want dan stonden ze als aandeelhouders aan tafel – dat hebben ze volledig meegekregen in een herfinanciering voor de lange termijn. We weten natuurlijk dat DSM vanuit haar bedrijfsopvattingen een andere koers aan het kiezen is. Dat heeft nog niet geresulteerd in een, laat ik zeggen, negatief resultaat op de campusbetrokkenheid. Dus op dit moment is dat niet zo. Dus wat gaat komen weet ik niet. Op dit moment kan ik daar niets anders over zeggen dan dat heb ik gedeeld ten tijde van de handelingen hier voor het Statenvoorstel over de toekomst van de campussen.

Heeft de stagnatie van de bedrijvigheid in Greenport te maken met negatieve berichtgeving over de campus. Nee, daar hebben we geen indicatie voor.
Welke acties worden ondernomen om dit doel van de campusbewoners te behalen? Nou ja, de campus die biedt die ondersteuning in faciliteiten, begeleiding naar nieuwe medewerkers, financieringen en subsidies, dus probeer zoveel mogelijk die dienstbaarheid van die campus te borgen en daarmee ook de bewoners, ja, het zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Dus die toegevoegde waarde proberen we steeds meer te benadrukken. Dat begint ook op een aantal campussen beter te lukken, maar daar is zeker nog een weg te gaan.
In hoeverre dragen de projecten bij aan de staat en de ontwikkeling van de campussen? Projecten dragen bij aan en spelen in op de diverse ontwikkelingen in de samenleving. Ik zei u al: de oorsprong van de campussen bevinden zich natuurlijk in de maatschappelijke opgave die we met elkaar zien en dat is ook helemaal niet verkeerd om daar met regelmaat op regelmatige basis hier in dit huis met elkaar over te hebben. Die maatschappelijke opgaven die schuiven natuurlijk en zijn ook onderhevig aan externe factoren en die zijn zeker niet meer gelijk aan de tijd toen we begonnen met die campussen. Dus daar moeten we vooral met elkaar het gesprek over blijven voeren.
Dan kom ik bij de heer Sol van GroenLinks. Ja, die heeft een aantal opmerkingen gemaakt over circulariteit op de campussen. Nou, dat komt, ik heb zojuist al even wat inkleuring gegeven op datgene wat bij Chemelot gebeurd is. Dat is overigens wel een continu aandachtspunt, wat we ook in de aandeelhoudersvergaderingen meenemen. Dat heeft ook weer een beetje te maken met die maatschappelijke opgaven die aan het schuiven zijn. Alleen we moeten ook met elkaar realiseren dat hoe meer wij er over zeggen, – ik zeg het even plat, mijnheer Sol – en wensen/eisen natuurlijk bij die campusorganisatie neerleggen, zij zijn natuurlijk bezig met die focus van die campusontwikkeling, waar wij ze de initiële opdrachten voor hebben gegeven. Maar we herinneren ze in ieder geval met enige regelmaat ook aan het belangrijke onderwerp wat u hier aangeeft.
Dan toch even de klassieke vergelijking met Wageningen, zal ik maar zeggen: er zijn goede contacten vanuit Venlo met Wageningen. Wat wij terughoren – en dat hebben we ook in de commissiebehandeling destijds besproken – toen BASF toelichtte waarom zij in Venlo investeren en niet in Wageningen of niet meer in Wageningen moet ik zeggen, want dat hebben ze wel gedaan. Dus zeggen dat juist de hele ketenbenadering van Venlo uniek is en Wageningen wat meer op expliciete wetenschappelijke onderwerpen zit. Een hele brede universiteit en u heeft terecht gezegd dat is natuurlijk van wereldniveau. Alleen in Venlo benaderen we zaken vanuit de keteninzet en je merkt dat daar een aantal partijen juist heel veel interesse in hebben, dus daar zit wel degelijk verschil in. Er wordt gewoon samengewerkt met Wageningen. Laat dat ook helder zijn, dus het is niet dat ze zich tegen elkaar afzetten, zeker niet, maar het heeft een andere insteek. Er is ook verrijking mogelijk. Daar sturen we ook met name op, maar als je hebt vanuit de bedrijven is met name de ketenaanpak vanuit Venlo uniek ten opzichte van Wageningen.
Dan naar mevrouw Boven, Partij voor de Dieren: de rapportage geeft geen antwoord op de vraag of de gestelde doelen worden behaald. Ja, ik zou dat bijna willen bestrijden bij wijze van spreken, maar we zien natuurlijk wel dat er bij een aantal onderdelen in de rapportages dat juist wel gebeurt. Als u heel gerichte zaken heeft waarvan u zegt ‘ik vind dat onvoldoende’, laat ons dat ook even weten, want nogmaals dit was ook weer de eerste keer dat we het doen en we willen het zo goed mogelijk doen.
U vroeg ook of wij met zekerheid kunnen stellen of in het eerste halfjaar 2023 geen aanleiding is ontstaan voor aanvullende financiële verplichtingen zoals we die hebben gezien. Er was op dit moment geen aanleiding voor aanvullende financiële investeringen in het eerste halfjaar van 2023 In de campus van Venlo.
Wanneer wordt die exitstrategie aangeboden? U refereerde even naar de mededelingen Portefeuillehouders. Dat gaan we eind van deze maand doen.
Ik kijk even naar mevrouw Wolters.

De voorzitter: Mijnheer Satijn, ik heb u extra tijd gegeven. Ik wil u graag de mogelijkheid geven om de vragen te beantwoorden, omdat ik het ook heel belangrijk vind dat de commissie antwoorden op hun vragen krijgt. Maar als er toch enigszins vragen van technische aard zijn, proberen te skippen en het dan schriftelijk af te doen in het licht van de tijd. Ik heb u al extra tijd gegeven. Er is een vraag van heer Hanegraaff.

De heer Hanegraaff (CDA): Ik weet, we hebben haast, wat ik snapte, maar ik vind het heel belangrijk om de antwoorden van de vragen ook wel uitgebreid te krijgen. Wat maken die vijf minuten nou uit. Ik snap de procedurele redenen, maar ik heb ook wel gewoon behoefte aan beantwoording van de vragen snapt u. Dus ik probeer een beetje … Het is geen discussie van nu maar ik hoop dat u nog een klein beetje tijd geeft.

De voorzitter: Ja, dat snap ik. Ik neem die zeker mee en ik denk dat we die ook gewoon mee gaan nemen voor de volgende keer als we tijd gaan inplannen voor de behandeling van de voortgangsrapportage.
Dan ga ik de Gedeputeerde het woord geven en hem vragen om zo snel mogelijk nog de beantwoording af te ronden.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, ik ga daar nog sneller doorheen. Excuses, ik moet een beetje wennen aan het feit dat we nog sneller gaan. Maar ik vind dat goed hoor. Dat hebben we ook zo afgesproken, dus in ieder geval herkenning, maar ook erkenning.
Aangeven wat de consequenties zijn als indicatoren op rood zijn. Ja, het zijn campussen van ontwikkeling. Zodra het op rood staat, is het automatisch onderwerp van gesprek tussen de Provincie Limburg en de campus zelf.
Dan kom ik bij de heer Hanegraaff. U verzoekt om een technische sessie, naar aanleiding van de Buck-rapporten denk ik dat het ook goed is dat we u dat persoonlijk aanbieden of de Staten, want feitelijk al uw vragen zijn daaraan gerelateerd. Dus niet om flauw te doen, want u had zojuist een heel waardevolle inbreng, maar dan ga ik uw vragen, even als technisch behandelen en komen we daar even bij u op terug met uw welnemen.
Dan mevrouw Koopman: toelichting stand van zaken of het programma operationeel is of niet en zo ja, kan er iets over resultaat worden gemeld?
Samenwerkingsverband over de startups heb ik zojuist al beantwoord. Dat wordt voorbereid op dit moment, gaat in 2024 van start en dan kunnen we ook de eerste resultaten met elkaar gaan bespreken. Groei mkb-startups wordt niet behaald door hoge huisvestingskosten voor mkb. Wat vindt GS ervan? Nou de hoge huur heeft te maken met de beschikbare infrastructuur en de kosten die daarmee te maken hebben. Het is ook niet per se noodzakelijk dat mkb op de campus zit om natuurlijk gebruik te maken van innovaties. Wel is het belangrijk dat het totale bedrijf stijgt en dat is op zich het geval. Ik vind het nog steeds belangrijk – ik blijf dat markeren –, we zijn deze campussen ooit ook begonnen om het Limburgse mkb goed te bedienen. Dat blijft een focuspunt, dus ik neem ook iedere keer mee naar de campusorganisatie zelf toe: dat mkb moet en zal worden blijven betrokken bij deze campussen.
Commitment loopt 2025 af voor een aantal aandeelhouders. Stuurt de Provincie op continuïteit? Ja, heb ik zojuist ook al toegelicht. Daar praten we met enige regelmaat met de aandeelhouders over.
Is er inzicht in arbeidsmigranten, tijdelijke werknemers? Op het niveau van Limburg wel, maar niet op een niveau van de campussen, dus als u daar behoefte heeft aan specificatie, moeten we het daar even over hebben en dat we dat dan ook opnemen in de rapportage zelf.
BMHC, wat is de stand van zaken omtrent investering en business ontwikkeling openbare ruimte? Dat is een opgave die UM, UMC en de gemeente Maastricht gaan oppakken en daarvoor hebben ze in ieder geval bij het gemeentebestuur van Maastricht ook middelen voor opgenomen. Wij zitten daar als

agendalid bij die stuurgroep. Er wordt vrij regelmatig aan gewerkt, maar er zijn nog geen keuzes gemaakt. Maar men is er wel druk bezig om daar vorm en inhoud aan te geven. Maar die lead ligt echt bij de partners gemeente Maastricht UM en MUMC. Daar zijn we niet direct bij betrokken.
Dan de heer Zeedzen – welkom ook in deze commissie –: hoeveel zonnepanelen liggen er op welk areaal op grond en op dit moment worden er op gebouwen van de Chemelot Campus zonnepanelen gelegd? Hoeveel exact hebben we nu niet paraat. Maar dat kan ik wel voor u opsnorren en dan komen we daar even bij u op terug.
Liggen er concrete plannen om de netcongestie op te lossen? Dat is volgens mij een vraag voor het Ontwikkelbedrijf, maar die kunnen we dan straks ook wel even meenemen naar het volgende punt. En dat ging ook over een aantal andere vragen.
U vroeg wel hoe het met de biodiversiteit gesteld is rondom de campussen. Bij de campusontwikkeling wordt er in de openbare ruimte aandacht besteed aan de aanleg van groen en kwaliteit van de leefomgeving. Dat is hetgeen we daar met de campusorganisaties over hebben afgesproken.
De capital-investering 2022 is naar 1,3 gezakt, was de reden daarvoor? Dat fluctueert jaarlijks. Er is geen duidelijke reden voor, het fluctueert. Dat is in ieder geval wat we met elkaar zien. Daar is geen aanwijsbare reden voor.
De rol van de gemeente Venlo in Greenport. Het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo wordt zo meteen behandeld. Daar had ik het net over en de campus Greenport Venlo ligt op de grond van het Ontwikkelbedrijf, maar kent verder geen relatie. En de gemeente Venlo is aandeelhouder in de Campus Vastgoed Greenport Venlo en op mijn lijst was dit de laatste vraag voorzitter. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Dank u voor de beantwoording. Ik zie nog één vraag van de heer Stone van de fractie van D66.

De heer Stone (D66): Ja, ik weet dat we krap zitten in de tijd. Ik geloof dat een van mijn vragen overgeslagen was. Zouden we dat nu nog snel kunnen doen?

De voorzitter: Ja, als u mij heel even geeft, ik wil graag inderdaad even … Ik dacht al in de beantwoording alle vragen beantwoord te hebben gehoord, maar dat schijnt toch niet het geval te zijn. Dat is mevrouw Smeets en de heer Stone: zijn dat vragen die van technische aard zijn of …?

De heer Stone (D66): Nou, het ziet vooral op twee indicatoren die volgens het rapport onvoldoende waren en wij vragen ons af of dat in de volgende rapportage wel nog gegeven zal worden.

De voorzitter: De Gedeputeerde …

De heer Stone (D66): In dit geval was het indicator student op campussen. Die was niet volledig en inzet van financieringsinstrumenten die was niet voldoende betrouwbaar.

Gedeputeerde Satijn: Ik kom daar even op terug bij de heer Stone.

De voorzitter: En dan bedoelt u schriftelijk?

Gedeputeerde Satijn: Ja.

De voorzitter: Dat staat genoteerd. Mevrouw Smeets?

Mevrouw Smeets (SP): Ja, die van mij was volgens mij wat makkelijker, maar die ging over de verkoop of de aankoop van het pand van ABP.

Gedeputeerde Satijn: Daar kan ik kort over zijn …

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Excuses, dat traject loopt nog.

De voorzitter: Daar komt u ook nog schriftelijk op terug? Ja, dan is er nog een aantal vragen, dus waar de Gedeputeerde schriftelijk op terugkomt. Ik neem aan dat u daar niet veel tijd voor nodig heeft om die beantwoording op schrift te stellen.

Gedeputeerde Satijn: Die zijn binnen twee weken bij uw commissievoorzitter of bij de Staten. Sorry.

De voorzitter: Ik kijk heel even de commissiegriffier aan. Is het niet mogelijk om de beantwoording sneller paraat te hebben?

Gedeputeerde Satijn: Er wordt veel op gereageerd, ik wil voorstellen dat we maximaal twee weken nemen en zo snel als mogelijk.

De voorzitter: Dat is prima, dan noteren wij dat, dat u op de technische vragen die gesteld zijn daar binnen twee weken op terugkomt en indien mogelijk sneller.
Dan hebben wij een toezegging genoteerd. **Dat is de toezegging dat u een technische sessie gaat organiseren.** Ja, ik zou graag willen inventariseren of er nog meer Statenleden zijn die daaraan deel willen nemen, want dan kan het College dat meenemen.
Ja, en dan zou ik ook graag willen vragen: wilt u nog heel even uw hand opsteken, dat degenen die hun hand opsteken dat die ook daadwerkelijk komen naar die technische sessie.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Ja, indien dat op een vrijdag is, zeker.

De voorzitter: Mevrouw Jiménez Hastenrath vraagt aandacht voor het feit dat – en dat was in de vorige periode inderdaad vaker zo – dat er infosessies waren die niet georganiseerd waren op vrijdag. Maar ik ga ervan uit dat wij daarnaar streven. Binnen welke termijn gaat u die infosessie organiseren? De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ik kreeg het beeld voorzitter dat het niet heel urgent was, maar wel instrumenteel was, dus ik zou zeggen, dat gaan we zeker dit jaar nog doen en ik ga uiteraard overleggen met de Griffie op welk moment dat kan. En we hebben de wens vanuit deze commissie goed gehoord, dat wil niet vrijdagavond om elf uur.

De voorzitter: Mooi dan noteren wij dat als een toezegging dat er nog dit najaar een technische sessie georganiseerd zal worden voor uw Statencommissie.
Mevrouw Koopman had ook nog een vraag, is dat nog een nabrander? Of heeft dat betrekking op die technische sessie?

Mevrouw Koopman (VVD): Ik sloeg even aan op uw opmerking dat degenen die hun hand opsteken, dat die dan ook komen, maar er zit een aantal vertegenwoordigers die stand-in zijn, dus laten we zeggen dat iemand als vertegenwoordiger van de partij komt.

De voorzitter: Uiteraard, dat bedoel ik ook, dank u wel voor uw scherpte.

Dan concludeer ik nogmaals de toezegging af. Dat is de technische sessie die het College zal organiseren dit najaar nog en daar krijgt u dus nog bericht over. Dat was de enige toezegging die wij genoteerd hebben. Klopt dat ook? Ik keek even naar mijn linkerhand?

Spreker … [01.11.36]: Gepraat op de achtergrond.

De voorzitter: Ja, dat de vragen van de heer Stone en mevrouw Smeets nog beantwoord worden en volgens mij zitten daar ook nog vragen van …

Spreker … [01.11.49]: Gepraat op de achtergrond.

De voorzitter: Dan sluiten wij dit agendapunt af en dan dank ik ook de Gedeputeerde voor de beantwoording.

Spreker … [01.12.04]: Gepraat op de achtergrond.

De voorzitter: Mooi, want wij gaan naar agendapunt 8.2.

T9290 Gedeputeerde Satijn zegt toe om voor het einde van het jaar 2023 een technische sessie te organiseren voor PS met als onderwerp de Brightlandsrapportage 2023 - eerste voortgangsrapportage.

T9291 Gedeputeerde Satijn zegt toe om de openstaande vragen gesteld door de commissie aangaande de Brightlandsrapportage binnen 2 weken schriftelijk te beantwoorden.

8.2 4e Kwartaalrapportage BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo

De voorzitter: Ook voor dit agendapunt geldt dat analyse van de Statenonderzoeker in de nazending is meegestuurd. We bespreken ook dit agendapunt in één termijn en het voorstel is dat u per commissielid een spreektermijn heeft van drie minuten per fractie en ik zie een vraag van de heer Blijlevens.

De heer Blijlevens (JA21): Zouden we even een paar minuutjes kunnen wisselen?

De voorzitter: U heeft de behoefte om even te kunnen schorsen om te kunnen wisselen? Zijn er nog meer fracties die daar behoefte aan hebben, die moeten wisselen? Ja, ik, ik doe de introductie, ik weet niet of degenen die u moeten vervangen in de buurt zijn, maar ach kijk, ja. Dat is mogelijk, dan ga ik gewoon verder met mijn introductie en dan kunt u ondertussen wisselen.
Uw inbreng dient beperkt te worden tot eventuele wijzigingen of afwijkingen in de voortgang. Naar uw termijn is het woord weer aan de Statenonderzoeker voor de beantwoording van eventuele vragen, technische vragen waarna de Gedeputeerde het woord krijgt. En dat is ook weer 20 minuten.
Dan beginnen wij op een andere plek in de zaal en dan wil ik bij mevrouw Smeets starten van de fractie van de SP.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, we bespreken vandaag de voortgangsrapportage Q4 2022, maar ik was wel in de veronderstelling dat negen maanden na dato hè in 2023 dat we inmiddels wel Q1 al hadden kunnen bespreken. Maar dat was bij het vorige agendapunt ook en de vraag is een beetje, moeten we ons dan zorgen maken of is die rapportage ook al onderweg? En zoals ik in mijn vorige bijdrage aangaf is er natuurlijk veel te doen rondom Chemelot in het nieuws.

Limburg wacht nog altijd heel erg gespannen af naar het onderzoek dat Gedeputeerde Satijn is gestart of heeft laten instellen naar de gronddeal Californië BV en de SP vraagt zich af of de Gedeputeerde daar ook nu meer over zou kunnen zeggen.
Dan terug naar 2022 en de kwartaalrapportage van het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo, dat als hoofddoel heeft die gebiedsontwikkeling. Wie door Noord-Limburg rijdt, kan de ontwikkeling van het Ontwikkelbedrijf volgens mij zien en voelen. Eens was Venlo, Venray, Horst aan de Maas nog het meest en op de aangekochte en verkochte gronden verrijzen grijze kasten, windmolens, blokkendozen waar arbeidsmigranten werken en campingparken waar zij dan ook wonen. Economie prevaleert boven de leefbaarheid. Dat is een beetje het gevoel dat wij krijgen en de weerstand van bewoners die groeit en niet onterecht, denken wij. We vragen ons dan ook af welke stappen het Ontwikkelbedrijf in samenwerking met haar aandeelhouders zet om inwoners goed te informeren en zeggenschap te geven, ook in de besluitvorming. En PS heeft volgens mij in de pogingen gezegd: we moeten stoppen met verdozing van het landschap en eenzelfde strekking staat ook in het coalitieakkoord. En is de houding van een ontwikkelmaatschappij, inmiddels gelijk aan die van ons? En welke acties worden ondernomen in de acquisitie ook van het Ontwikkelbedrijf daarop? In de logistiek en agrifood zijn inmiddels zoveel mogelijk mensen uit Limburg aan het werk; men zoekt vooral ook goedkope handen uit het buitenland en vraagt meer en meer arbeidsmigranten. In tegenstelling tot het bouwen van woningen voor inwoners van Venlo, Venray en Horst aan de Maas worden nu shortstaylocaties gebouwd voor arbeidsmigranten. Of er zijn de plannen voor longstayinitiatieven die wij als SP ook zeer onwenselijk vinden, aangezien de afstand ook die de arbeidsmigrant heeft en de integratie die vaak ook niet lukt richting de samenleving en daarnaast is en blijft het onwenselijk dat arbeidsmigranten wonen en werken op hetzelfde terrein.

De voorzitter: Mevrouw Smeets, kunt u tot een afronding komen?

Mevrouw Smeets (SP): Zeker. Naast arbeidsmigratie heeft Noord-Limburg als gezondste regio ook nog een heleboel te doen rondom natuur en gezonde luchtkwaliteit. Er is 5 hectare in ontwikkeling gebracht dus in kwartaal 1 ’22 en in kwartaal 4 ’22. En ligt de focus dan meer op het realiseren van bedrijvigheid dan op natuur en landschap? Dat is de vraag.
En dan ook nog het vraagstuk rondom duurzame energie, is mijn laatste, is GS met de netbeheerder in overleg om te voorkomen dat de aansluiting geen jaren meer duurt. Zestig weken stond er in de rapportage en welke oplossingen liggen er ook in het vizier? Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Ja, dank u wel mevrouw Smeets. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Sol van de Fractie GroenLinks.

De heer Sol (GroenLinks): Dank u voorzitter. Eigenlijk een beetje in het verlengde van de bijdrage van mijn voorgangster hier, ik kan op zich niet zo heel veel met de voortgangsrapportage. Ik ben eigenlijk van mening dat Greenport Venlo op te weinig beleidsdoelen van deze Provincie aanhaakt. Het gaat inderdaad vooral over economie, gronduitgifte en de daarbij gerelateerde vastgoedactiviteiten en ik denk dat – en dat is dan misschien niet zozeer naar aanleiding van, of misschien niet zozeer over de voortgangsrapportage, maar wel naar aanleiding van – ik heb echt behoefte aan een wat bredere discussie over hoe we hier inzitten en waarom we dit eigenlijk doen. Even los van de voortgang en de risico’s die er nog aan vastzitten en daar wil ik het eigenlijk bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Boven van de Fractie van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Dank u wel voorzitter. Wij hebben een aantal vragen die eigenlijk in de lijn liggen van mijn twee voorgangers, maar ik ga ze toch even stellen. Op basis van figuur 2, pagina 2 van de analyse van de Griffie van de kwartaalrapportage, zijn we dan kennelijk wat betreft landschap en natuur voor 1114 van de 400 hectare afhankelijk van derden en compensatie van andere projecten. Hebben we dat dan niet in eigen hand? En we zijn erg benieuwd naar het antwoord of we dat niet in eigen hand hebben.
Bij de ingekomen stukken is een mail van natuur en landschapsorganisatie Behoud de Parel. Zij maken zich grote zorgen over de realisatie van de natuur en landschapsambities, terwijl alles volgens de voortgangsrapportage op rolletjes loopt. Kennelijk is hier een groot verschil in perceptie.
De vraag die wij hebben: kan de Gedeputeerde ons toelichten wat de verschillen in perceptie op de natuur en landschapsambities veroorzaakt? En 2: wat de provincie gaat doen om deze verschillen in perceptie op één lijn te krijgen?
Ook stellen zij vraagtekens bij het aantal arbeidsmigranten dat kennelijk nodig is voor de uitvoering van de plannen en de huisvesting van deze arbeidsmigranten. Daarover lezen wij niets In de voortgangsrapportage. Hoeveel arbeidsmigranten zijn nodig en hoe worden zij gehuisvest? Daar zouden wij ook graag antwoord op willen hebben. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Boven. Dan kom ik bij de Fractie van het CDA, dat is de heer Hanegraaff.

De heer Hanegraaff (CDA): Ik vond het rapport heel duidelijk. Ik heb geen technische vragen erover, politieke vragen zijn voor een ander moment.

De voorzitter: Dank u wel. Dan kom ik bij de Fractie van de VVD, mevrouw Koopman.

Mevrouw Koopman (VVD): Geen vragen. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan kom ik bij de Fractie van de BBB. Is het daar nog steeds de heer Zeedzen die het woord heeft en heeft u vragen op dit agendapunt?

De heer Zeedzen (BBB): Nee, zoals gezegd, Ik had mijn vragen al eerder gesteld, dus dat scheelt ons nu tijd. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Foster van … Ah, mevrouw Jiménez Hastenrath in dit geval van de PVV.

Mevrouw Jiménez Hastenrath: Ja, ik kan het wel kort houden: we hadden twee vraagjes. Allereerst chapeau voor het kopje Duurzame energie. Dat is dus blijkbaar wel mogelijk daken vol te knallen met zonnepanelen in plaats van weides, dat even terzijde. Waarom werden sommige grondtransacties eerder afgerond dan verwacht in 2021? Waren deze veranderingen het gevolg van verschuivingen en marktomstandigheden of andere factoren? En wel de belangrijkste vraag lijkt me, kunt u meer informatie verstrekken over de gronden die zijn verkocht, maar niet geleverd en waarom sommige van deze verkopen zijn ontbonden? Heeft het gevolgen voor onze algehele strategie voor de grondexploitatie? Want ja, we verkopen … [01.20.54] niet zomaar lijkt me. Misschien zijn er wel speciale redenen voor. Daar graag een antwoord op. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Jiménez Hastenrath. Dan geef ik graag het woord aan de fractie van de PvdA, mevrouw Wolters.

Mevrouw Wolters (PvdA): Voorzitter, over het algemeen hadden wij geen vragen behalve één: dat gaat over de ontwikkeling van Klaver Zeven. Inmiddels zijn we al bijna een jaar verder en we willen graag weten wat de status en de planning van de ontwikkeling van dat gebied is. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Stone van D66.

De heer Stone (D66): Dank voorzitter. Ja, wij hebben wel enkele vragen. Ten eerste, we lezen dat er binnen een natuur en landschap en duurzame energie weinig tot niets gebeurt, met uitzondering van een realisatie van 13 hectare groenlandschap en 12 hectare dat in ontwikkeling is genomen. Wat is de verklaring van het College hiervoor en wat is het perspectief? Gelet op de uitdaging waar we voor staan, ziet D66 wel enige urgentie op dit vlak. Ten tweede punt 4: tot dusver hebben alle klanten die al een verkoopovereenkomst hebben gesloten, tijdig een aanvraag voor elektriciteitstransport ingediend. Alle nieuwe aanvragen komen op een wachtlijst. Dat is een bedreiging voor de voortgang.
Wij begrijpen ook van ondernemers breder in de regio hoe groot deze bottleneck is wat de stand van zaken van deze wachtrij is. Zijn er geen andere opties? Is de provincie niet bereid te onderzoeken of hier pilots mogelijk zijn om dit op korte termijn daadwerkelijk op te lossen?
En tot slot punt 5: doordat de gebiedsontwikkeling ver is gevorderd zal het Ontwikkelbedrijf langzaam gaan afbouwen. Personeel zal flexibel ingezet moeten worden. Wat betekent dit concreet, ook voor de nabije toekomst? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Stone. Dan geef ik het woord aan de heer Van den Beucken van LOKAAL LIMBURG.

De heer Van den Beucken (LOKAAL LIMBURG): Neutraal-positieve financiële resultaten. Ik heb het gelezen. Ik denk te begrijpen wat daar staat en toch blijft dat een hele vreemde terminologie. Ik denk zelf – het stuk gelezen te hebben – dat het te maken heeft met afwikkeling van grondtransacties en het verschuiven in de tijd en vertroebelende factoren. Maar dat zou ik graag aan de Gedeputeerde vragen om ons dat nog eens in algemene zin te duiden wat daar precies mee bedoeld wordt. Dan ga ik even naar de stoplichtenrapportage. De collega voor mij, mevrouw Wolters, heeft al gevraagd over Klaver Zeven. Dat is – even kijken – oranje gekleurd. Dan heb ik een groengekleurde exploitatie, maar die is wat mij betreft wel heel erg lichtgroen en dat heeft te maken met natuurcompensatie. Ongeveer, uit mijn blote hoofd, 67 hectare waarvan 63 hectare via Park Sagerheide gerealiseerd moet worden. En als ik dan, ja toch wat perikelen de afgelopen jaren de revue laat passeren, ook de rechten over de transacties met zand, et cetera, et cetera, dan maak ik mij daar wel zorgen over en wij zouden toch niet graag hebben dat we op de een of andere manier met extra kosten opgezadeld worden die met deze perikelen te maken hebben. Dus ik weet dat het nu niet 2022 meer is, maar omdat we ook best wel achterlopen, zal ik maar zeggen, met de rapportage neem ik even een voorschotje en vraag ik aan de Gedeputeerde hoe hij daar dan tegenaan kijkt. En dan kom ik bij het laatste, want de perikelen met de netwerkcongestie die hebben natuurlijk wel invloed op de manier waarop ja, de voortgang, de financiële voortgang van het hele gebeuren plaatsvindt. En de oorzaak ligt daar eigenlijk extern aan is. Het is misschien heel naïef, maar is iets dergelijks claimbaar? Kunnen we daar iets mee? Dat is de vraag.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de Fractie van JA21, de heer Roso.

De heer Roso (JA21): Ja, dank u wel voorzitter. Ook vanuit mij even gefeliciteerd met het voorzitterschap van de commissie. Er zijn heel wat vragen gesteld. Ik ga niet, die ga ik allemaal niet herhalen. Ik had wel één vraag meer ook vooruitkijkend. Daar staat hier in deze update vanuit de Gedeputeerde dat er een staking gaat plaatsvinden van één van de deelnemingen, sorry. Is dat reeds

gebeurd en welke lessen zijn eruit getrokken en wat zijn de consequenties daarvan geweest richting ons toekomstig beleid? Dat was het voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. En dan komen we bij de laatste spreker van dit agendapunt, dat is de heer Van Est van 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Ja dank u voorzitter. Voorzitter, als je de tijd overschrijdt, dat je dan een straf krijgt die je niet weet, is bijna uitlokking om zo te zeggen. Dus ik zou zeggen van: benieuwd. Maar bij dit punt heb ik dat helaas niet dat ik de tijd kan overschrijden. Dus even een paar zaken. We liggen een beetje achter met de rapportages, dus we zijn heel benieuwd hoe dat verlopen is en hoe snel wij weer die rapportages bij kunnen trekken, zodat wij actueler zijn. Laat we zo zeggen weinig inhoud behalve bij … Laten we zeggen, als je kleuren gebruikt, probeer arceringen te gebruiken, want het is voor andere mensen soms heel moeilijk leesbaar.
Twee opmerkingen: over die netcongestie stond vermeld dat die mensen kunnen kiezen voor een gesloten systeem. Als ik het goed interpreteer, betekent dat dat je dan wel de stroom kunt krijgen, maar niet kunt terug leveren en dan wordt eigenlijk een afweging een soort bedrijfseconomische afweging. Is dat zo? En dan is de vraag van hoe zijn daar de ontwikkelingen in, of dat inderdaad de juiste interpretatie is. En tot slot ben ik gewoon in verwarring geraakt door de verschillende keren. Er wordt gezegd er is een resultaat van 14,2 miljoen. Dan staan er op een pagina de opbrengsten en kosten. En als jullie die aftrekken, dan kom je op 13,4 miljoen. En als je dan op pagina 7 bij de winst- en verliesrekening kijkt, dan staat er een realisatie van 11,6 miljoen. Ik vraag mij af van … Ik mis misschien iets – dat hoeft misschien nu niet uitgelegd te worden –, maar ik vind het wel vervelend als ik het voor aan het bereiden ben dat ik denk van wat mis ik nou, dat die getallen anders zijn. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan wij nu over tot de beantwoording. Ik heb als het goed is geen vragen voor de Statenonderzoeker gehad dus die hoef ik niet het woord te geven, maar dan geef ik ook onmiddellijk het woord aan de Gedeputeerde voor de beantwoording. U heeft twintig minuten, maar volgens mij komt u wel uit met die tijd.

Gedeputeerde Satijn: Wat dat betreft heb ik een slecht trackrecord, dat is mijn beeld voorzitter. Ik ga gelijk aan de slag. Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik wil ook aan uw commissie even laten weten dat naast mij – naast de uitstekende ambtenaren die ik heb – de heer Van Heugten uitgenodigd is. De heer Van Heugten is de directeur-bestuurder van het Ontwikkelbedrijf en hij zal ook het grootste deel van de inhoudelijke vragen gaan beantwoorden. Ik heb met hem niet de tijd afgesproken, maar hij heeft de voorzitter gehoord, denk ik. En wat dat betreft zal ik daarna de politieke zaken nog een keer duiden. Dan geef ik graag het woord aan heer Van Heugten.

De heer Van Heugten (directeur Greenport Venlo): Dank u wel voorzitter en dank u wel Gedeputeerde. Dank voor de uitnodiging om toelichting te geven. Er is een aantal punten dat ik kan toelichten over de grote gebouwen die verrezen zijn in het gebied Greenport Venlo, waar onder andere de SP-fractie over sprak. Ja, dat is de ontwikkeling van de afgelopen jaren. Logistiek heeft een enorme ontwikkeling meegemaakt, denk aan de onlineverkopen. Maar waar ligt nu de focus. Heel nadrukkelijk is er met vier aandeelhouders afgesproken dat wij voor het laatste gedeelte, met name voor Klaver 7, de focus vooral gaan leggen op lokale en regionale bedrijvigheid. Dat doen we al met twee andere Klavers. Er zijn ook al ruimtes voor lokale en regionale bedrijventerreinen, bedrijvigheid die daar specifiek op kan landen en specifiek bedoeld is voor agribusiness-bedrijven. Maar ook is afgesproken dat we geen gronden meer uitgeven aan grote logistieke dienstverleners, tenzij er een heel bijzondere reden voor zou zijn, en dat zal dan met aandeelhouders worden afgestemd. Dus die

focus is nadrukkelijk ook vanaf dat moment verlegd. Welke doelen streven we nu na. Het zijn eigenlijk drie doelen. Huisvesting van bedrijven die moet leiden tot economische groei en werkgelegenheid, een duurzame omgeving met zo duurzaam mogelijk opgewekte energie en een natuurlijke omgeving, een natuurlijk ingepast landschap. Veel vragen gingen over hoe het dan zit met de natuurontwikkeling. We zien dat die min of meer gelijke tred houdt, maar van de andere kant, het schiet niet op volgens een aantal mensen in de omgeving. Natuurontwikkeling is erg lastig, in die zin dat je daar afhankelijk bent van de grondeigenaren die mee moeten werken. De agrariër die grond heeft die in het Beekdal ligt en waar wij graag natuur zouden willen maken, ja, daar zul je met elkaar in overeenstemming moeten komen. Dat is veel tijdrovender. Dat is veel praten, veel zoeken. Het andere, waarom veel mensen weinig zien van de natuurontwikkeling, is omdat die heel erg versnipperd is. De grote bedrijventerreinen zijn geclusterd in een groot gebied, maar de natuur wordt over een heel groot gebied verspreid. Een stukje bos hier, een stukje hei daar, een stukje landschapsontwikkeling op een andere plek. Met andere woorden, het is niet aan een cluster zichtbaar waar dan die natuurontwikkeling plaatsvindt. En het laatste moeilijke is, dat natuurontwikkeling natuurlijk een heel lange groeiperiode nodig heeft. Als je vandaag natuur maakt, zie je pas over vijf of tien jaar het resultaat en veel mensen willen het liefst na een jaar of na anderhalf jaar al het resultaat zien. Dus we hebben veel communicatie uitgezet richting de omgeving. We hebben een fietsroute uitgezet, we gaan wandelingen met IVN doen, we hebben de gemeenteraadsleden uitgenodigd voor het bezien van projecten in de landschapsontwikkeling. Er worden dus wel degelijk meters gemaakt. We zullen dan ook kijken hoe we dat nog beter kunnen communiceren en zichtbaar kunnen maken om te laten zien dat er daar ook wel zaken gebeuren. Werkgelegenheid, veel vragen over arbeidsmigranten en ook het beeld dat eigenlijk op Greenport Venlo alleen maar arbeidsmigranten aan het werk zijn. Nou uit CBS-cijfers kun je dat niet destilleren. We hebben wel enquêtes gehouden onder de bedrijven aan wie grond verkocht is. Op dit moment werken er zo'n 10.000 mensen op dat gebied, wat wij de laatste vijf, zes jaren in ontwikkeling hebben gebracht. Dus in de grotere bedrijven die daar zitten, maar ook de kleinere bedrijven aan wie we verkocht hebben. De verhouding tussen arbeidsmigranten en niet-arbeidsmigranten is ongeveer één op drie. Dat wil zeggen van de 10.000 werknemers zijn er ruim 3.000 arbeidsmigranten, maar zijn er bijna 7.000 mensen uit de regio die daar werken. Dus bijna 7.000 gezinnen, families en mensen uit de regio vinden werk op dat terrein en ongeveer 3.000-3.500 arbeidsmigranten, dat is de verhouding van de laatste cijfers die wij hebben. En hoe is dan de huisvesting geregeld. Nou, de huisvesting is voor een deel door de bedrijven zelf geregeld. De bedrijven willen dat ook heel graag, maar zien dat er heel weinig opties zijn om dat te realiseren omdat er schaarste is aan plekken die politiek en maatschappelijk aanvaardbaar zijn voor de huisvestingslocatie van arbeidsmigranten. Er werd even gevraagd naar de locatie arbeidsmigranten van de gemeente Venlo. Dat is buiten het Ontwikkelbedrijf om, dat is een particulier initiatief van een huisvester die een vergunning heeft gekregen van de gemeente en daar worden dan ook achthonderd shortstayplaatsen gerealiseerd. Elektra is een belangrijk punt dat u aangedragen heeft. Hoe zit het met de netcongestie. Nou de netcongestie is daadwerkelijk een probleem omdat bedrijven als ze zich nieuw vestigen en ze hebben een grootvermogenaansluiting nodig, minstens tot 2027 in de wachtrij staan. Althans dat is de brief die Enexis op dit moment naar een nieuwe aanvrager stuurt. U moet minstens tot 2027 wachten en hopen dat we dan de netcongestie hebben opgelost. Dat levert voor veel bedrijven problemen op. Er zijn bedrijven die proberen op een alternatieve manier in hun elektra te voorzien. Dat betekent dat zij het zoeken in zonnepanelen met batterij in combinatie met een aggregaat als achtervang. Mogelijk ook met andere oplossingen zoals waterstoftoepassing. Maar dat zijn allemaal nog experimentele en voorzichtige onderzoeken en experimenten. Als Ontwikkelbedrijf hebben wij contacten gezocht met Enexis en wij zijn nu bezig om een wat grootschaliger onderzoek te doen hoe de diverse bedrijven samen kunnen werken. Want de netcongestie is voor een heel groot deel geen fysieke congestie, maar een contractuele congestie. Er is veel te veel gecontracteerd. En hoe kun je nou die overcontractering heroriënteren, herorganiseren, zodat ook nieuwkomers gebruik

kunnen maken van de beschikbare ruimte op een net maar die contractueel niet is toegestaan. Nou, de elektriciteitswet moet daarvoor aangepast worden. Daar moeten veel zaken voor geregeld worden en we zijn in ieder geval ook als Ontwikkelbedrijf actief om te kijken hoe we ondernemers daarin kunnen ondersteunen en welke rol we daar ook zelf actief in kunnen nemen. Want geen elektra-aansluiting betekent dat je de komende vier jaar ook geen gronden meer verkoopt. Zo simpel is het eigenlijk ook. Dan is er nog even gesproken over gesloten aansluiting. Nou Enexis biedt aan, u kunt wel een aansluiting krijgen, dat wil zeggen, dan ligt er een kabel tot aan uw kavel, maar dan zit er geen stroom op. En dan moet u wachten tot dat er weer een stroomleverantie mogelijk is. Overigens is er netcongestie tweezijdig. Het geldt voor aanvragers die stroom nodig hebben, maar het geldt ook voor aanvragers die stroom willen leveren aan het net. Voor beide is het de netcongestie die op dit moment een blokkade vormt. Dan over de financiële resultaten en de verschuivingen in de tijd. Ja, wij moeten een inschatting maken wanneer onze omzet gerealiseerd zal zijn. Het verkoopproces is eigenlijk zodanig dat wij een koopovereenkomst maken met de koper van de grond. Op dat moment moet de koper een bouwplan zien te hebben en moeten we weten wie de gebruiker is, zodat we weten welk gebouw er komt, welk bedrijf daarin komt te zitten en of dat ook een reële arbeidsinvulling is. Daarna, als de koopovereenkomst gesloten is, gaat de bouwplanprocedure in werking. Men gaat vergunning aanvragen, men gaat zijn financiering rondmaken en vervolgens gaat men een aannemer zoeken en gaat men de bouw realiseren. En op dat moment wordt bij ons pas de levering van de gronden gedaan. Dan gaan we naar de notaris, dan krijgen wij het geld en dan komt de grond ook ter beschikking. Dus dan heeft de koper een vergunning, dan heeft hij zijn financiering, dan is alles rond, want dan weten we ook dat er op dat moment meteen gebouwd gaat worden. Maar die periode tussen het sluiten van een koopovereenkomst en daadwerkelijk alles rond hebben, die is de laatste jaren enorm onzeker geworden. Vergunningprocedures zijn ingewikkelder geworden. Als een beroep is ingesteld, de rechtspraak is overbelast, zijn er lange doorlooptijden. Bij gemeenten is de vergunning capaciteit soms beperkt. De financiering is soms geheroriënteerd omdat de rente is gestegen. De bouwkosten zijn gestegen. Dat is de reden dat ook enkele ondernemers zijn afgehaakt, zoals u ook in de rapportage zag. Gestegen bouwkosten, gestegen rente, lange vergunningsprocedures, onzekerheid over überhaupt het verkrijgen van de vergunning, dat maakt dat ondernemers soms hun bouwplan weer terugtrekken en dan is de grond weer ter beschikking. Dat is ook de reden waarom het eigenlijk financieel neutraal is. Als de grond door iemand niet wordt afgenomen, dan komt de grond weer terug bij het Ontwikkelbedrijf of hij blijft bij het Ontwikkelbedrijf en is die dus weer opnieuw in de markt. Als je naar de grondexploitatie kijkt die zo'n 30, 40 jaar duurt, dan maakt het in feite niet zo uit of die grond nou in 2021 of in 2022 of in 2023 wordt geleverd. Aan het einde telt die voor de grondexploitatie als opbrengst mee en de kosten die ertegenover staan, zijn gewoon constant en worden daar niet door beïnvloed of nauwelijks door beïnvloed. Dat betekent dat we een verschuiving kunnen hebben omdat toevallig een bedrijf zegt dat het fiscaal heel goed uit zou komen om toch te proberen in december nog bij de notaris te zitten, terwijl een ander bedrijf zegt dat het beter uitkomt om in januari bij de notaris te zitten. Daar kunnen allerlei redenen voor zijn, maar het kan voor ons een enorme verschuiving in onze omzet en onze resultaten van dat jaar zijn, maar niet over de lange periode gezien. Dan hebben we de perikelen van Parc Zaarderheiken. Voor Parc Zaarderheiken is de grond verpacht aan Stichting Heyerhoven, een ontwikkelaar en exploitant van een golfbaan, die tevens alle natuur en beheer en natuuraanleg in dat gebied doet. Dus het gebied is veel groter dan alleen sec de golfbaan. Ja, de ondernemer heeft tweeënhalf jaar moeten wachten op een onherroepelijk bestemmingsplan. Dat heeft wel de nodige vertraging opgeleverd. Inmiddels zijn de uitvoeringswerkzaamheden gestart. Maar er zijn natuurlijk nog een aantal keren procedures gevoerd over handhaving ten aanzien van de dassenwerkgroep die daar om handhaving heeft gevraagd. Een aantal keren zijn de werkzaamheden stilgelegd. Met andere woorden, het uitvoeringstraject loopt met horten en stoten. Op zich is de ontwikkeling en beheer in geheel voor rekening en risico van de ontwikkelaar. Dus in feite heeft het Ontwikkelbedrijf daar ook geen last van. Of de golfbaan nu een

jaar eerder of een jaar later klaar is, financieel maakt dat voor ons geen verschil. Mochten de ontwikkelingstaken en mocht Stichting Heyerhoven even niet doorgaan, ja dan zullen wij zelf de natuur ter hand moeten nemen en missen we de pachtopbrengsten. Dan praten we wel over forse financiële consequenties voor het Ontwikkelbedrijf. Dus zo lang als alles doorgaat, in welk tempo dan ook is het verder geen punt van zorgen. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja dank. Dank ook vanuit mijn positie naar de heer Van Heugten voor de beantwoording van de vragen. Dan staat nog een aantal vragen open aan de politiek als ik het zo mag zeggen. En dan probeer ik zo goed als het kan de antwoorden van de heer Van Heugten eruit te filteren. Ik begin even bij de SP, mevrouw Smeets. Wanneer komen de andere kwartaalrapportages, wanneer worden die gepubliceerd. Nou, dat is aanstaande. De reden lag in het feit dat wij even capacitair in onze organisatie wat lastig zaten. Daarvoor neem ik de verantwoordelijkheid, dus dat komt zo snel mogelijk naar u toe. Q1 en Q2. U had ook gevraagd of er nog nadere informatie is op het dossier Californië. Het antwoord is nee. Zodra dat er wel is, komen we uiteraard op de lijn bij uw Staten. En welke stappen neemt het Ontwikkelbedrijf om de omgeving mee te nemen. Ja, daar heeft de heer Van Heugten ook al even bij stilgestaan. Daar vindt regelmatig overleg plaats met de omwonenden, met betrokkenen en zover wij dat vanuit onze rol als aandeelhouder kunnen zien, wordt er ook iedere aandeelhoudersvergadering keurig door de directeur op teruggekomen en over gerapporteerd. Een belangrijke vraag van u is of de houding van het Ontwikkelbedrijf dezelfde is als de onze, ook als je het hebt over politiek, voortschrijdend inzicht, coalitieakkoorden. Het antwoord is in die zin altijd ja, want we gaan natuurlijk als een van de vier aandeelhouders met ons staande beleid richting de aandeelhoudersvergadering. Maar we zullen er wel met andere aandeelhouders over eens moeten worden wat die koers is. Het is dus niet zo dat wij daar monotoon naar binnenlopen en alles kunnen bepalen.
Even zien, elektriciteit is aan de orde geweest. Ja, de heer Sol, die gaf aan dat hij graag een bredere discussie wil voeren, Waarom doen we dit, als ik het zo mag kortsluiten. Ik neem aan dat u daar het initiatief toe gaat nemen, want dat staat echt los van deze rapportage. Oké. Dan kijk ik even naar de vraag van de Partij voor de Dieren daar waar het ging over de groen- en natuurontwikkeling. Die is beantwoord, even kijken ...

De voorzitter: Mevrouw Boven, u heeft een vraag of een interruptie.

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Volgens mij is de eerste vraag niet beantwoord, over een toelichting op pagina 2 van de Griffie-analyse. Want wij begrijpen het blokje niet wat daaronder staat, wat daar de implicaties van zijn.

Gedeputeerde Satijn: De organisatie heeft dit onderscheid niet meer opgenomen in de kwartaalrapportage. De Statenonderzoeker heeft dit wel opgenomen in de analyse. Wij gaan dat gewoon met de Statenonderzoeker nog even overleggen en we kijken of we dat kunnen inpassen in de volgende rapportage. Het onderscheid is voor ons niet helder, dus het verschil wordt gemaakt tussen gerealiseerd en in ontwikkeling. Dat is volgens mij daar waar uw vraag op gericht is. Het gaat over de ...

De voorzitter: Mevrouw Boven.

Gedeputeerde Satijn
114 van de 400 hectare afhankelijk van derden.

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Ja er staan dus vier kolommetjes en bij een van die kolommetjes staat een toelichting onderaan. Er staat dat de natuurcompensatie in de kleur van 114, dat die afhankelijk is van derden, van andere projecten en wij begrijpen niet wat daar nu eigenlijk staat.

Gedeputeerde Satijn: De heer Van Heugten komt daar even op terug.

De voorzitter: U komt daarop terug.

De heer Van Heugten: Ik kan dat kort nog even wat beantwoorden, voorzitter. Het landschapsplan wordt betaald uit de grondexploitatie en nog enkele subsidies die we op natuurgebied kunnen krijgen. Maar een deel van de compensatieverplichtingen die bijvoorbeeld bouwprojecten in de gemeente Venlo of in de Horst hebben, die mogen we ook in dit gebied landen. Bij voorkeur zelfs, en dan wordt het landschapsplan ook met die middelen gerealiseerd. Dus het is een kwestie van iemand die bijvoorbeeld een woningbouwproject heeft en daarvoor natuur moet compenseren, dan draagt hij de natuurcompensatie aan ons over en wij realiseren die dan in het landschapsplan.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Boven, ik neem aan dat de beantwoording nu duidelijk is en mocht het niet zo zijn, dan is het misschien handig om daar gewoon even een schriftelijke vraag over te stellen. En dan kan er ook wat uitgebreider op teruggekomen worden. Ja, dank u wel. De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel voorzitter. Ik probeer ook even met het licht op de tijd te zien wat we nog hebben openstaan na de toelichting van de heer Van Heugten. Het is over de netcongestie gegaan, dat was ook een vraag van de BBB. Zonnepanelen, die liggen voornamelijk op de daken van de gevestigde bedrijven. Dat heeft de heer Van Heugten ook al even kort toegelicht. Ook als het gaat over de rol van arbeidsmigranten in relatie tot de omgeving. Even zien, de vraag van de PVV over de grondtransactie is ook beantwoord. Waarom zijn bepaalde grondverkopen niet ontbonden, is ook beantwoord. Klaver 7 stand van zaken, ook even op terugkomen. Ja, dat is samen met de andere aandeelhouders in het Ontwikkelbedrijf wat op dit moment de koers bepaalt en om te komen tot een bestemmingsplan voor deze Klaver. En hierin speelt natuurlijk de gemeenteraad van Horst aan de Maas een heel belangrijke rol.

De voorzitter: Mevrouw Wolters, u hebt een vraag voor de Gedeputeerde.

Mevrouw Wolters (PvdA): Ja, want de heer Van Heugten gaf net aan dat er gekeken wordt naar lokale en regionale bedrijvigheid. En dan wilde ik even ter verduidelijking hebben dat het ook in de ruimtelijke situatie niet gaat om dusdanige grote loodsen. Want ook lokale ondernemers ‘aigen van hier’ zoals we dat zeggen in Limburgs hebben soms behoefte aan een heel grote loods. Dus wij willen even ter verduidelijking hebben dat dit niet gaat over heel grote gebouwen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dat is in die zin juist. Wat we hebben gezien vanuit twee aandeelhouders, met name de aandeelhouder Venray en de aandeelhouder Horst aan de Maas, is dat zij in de verdere realisatie van de grondexploitatie een ander standpunt hebben ingenomen dan aan het begin van de grondexploitatie. Het is zo dat zij heel erg nadrukkelijk aandacht hebben gevraagd voor de regionale ondernemers, de lokale ondernemers als je het zo wil bekijken. En er is inderdaad een andere

behoefte dan datgene wat we bij het begin van de grondexploitatie met elkaar hebben vastgesteld. Dat is overigens ook teruggerapporteerd aan u. Maar dat is wel de discussie die op dit moment gaande is, zeker in Horst aan de Maas en ook in Venray geen ander traject in de grondexploitatie. En de heer Van Heugten wil daar nog graag even een aanvulling op doen.

De voorzitter: De heer Van Heugten.

De heer Van Heugten: Bij bestemming is uitgegaan van de maximale grens van vijf hectares zoals ook in uw Omgevingsvisie is ingesteld, geldt overigens niet voor Greenport Venlo maar we gaan daar wel van uit. Ik nodig u overigens uit om 21 september, u heeft die uitnodiging gekregen, op werkbezoek te komen bij het Ontwikkelbedrijf. U kunt dan meer gedetailleerd kennisnemen van de laatste stand van zaken en vragen stellen over de zaken die daar spelen. Dus bij deze nog even, misschien als voorloper naar de sessie die u graag nog met de Gedeputeerde zou willen, handig om daar gebruik van te maken.

De voorzitter: Dank u wel, dan geef ik het woord verder aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel. Dat is een beetje reclame voor de inzet van het Ontwikkelbedrijf. Dan even zien, ik probeer even geen redundantie te doen. De partij van LOKAAL-LIMBURG en ook van volgens mij de heer Stone, ging over het resultaat, zoals dat gerapporteerd is. Dat is boekhoudkundig. De 14,2 is het resultaat voor belastingen en 11,6 is het resultaat na belastingen. Zo moet u dat in ieder geval in het overzicht lezen. U had ook een vraag, mijnheer Stone, hoe het nu zit met de organisatie van het Ontwikkelbedrijf. Omdat we zien dat het einde van het grondexploitatiestuk in zicht komt, maar ook de uitgeefbaarheid van het aantal kavels. Op dit moment wordt daar ook rekening mee gehouden. Dat heb ik besproken met de heer Van Heugten als directeur hoe daarmee om te gaan. Dus wat we zien is dat de organisatie als zodanig gekrompen is. Die heeft op dit moment vier medewerkers op de loonlijst met een flexibele schil eromheen. Die kan natuurlijk ook makkelijk afgebouwd worden op het moment dat het nodig is vanuit de inzet vanuit de organisatie zelf. Volgens mij zijn dan alle politieke vragen beantwoord als ik het goed heb voorzitter. Ik zie de heer Stone nog met een vinger.

De heer Stone (D66): Ik ga meteen mijn eerste keer heel lastig doen.

De voorzitter: De heer Stone, ja u had het woord graag gewild.

De heer Stone (D66): Sorry, ja.

De voorzitter: Via uw voorzitter alstublieft.

De heer Stone (D66): Bij punt 4 had ik een vraag moeten stellen. We hadden het over de congestie op het net en een vraag die ik wel nog had was, is de Provincie bereid te onderzoeken of hier pilots mogelijk zijn om dit op korte termijn op te lossen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: In die zin bespreken we, als het over de ontwikkeling gaat op het gebied van het Ontwikkelbedrijf, dat met de directie. Dat is niet een directe rol die wij hebben, want we zijn natuurlijk wel aandeelhouder. En volgens mij heeft de heer Van Heugten daar ook net antwoord op gegeven, tenzij hij nog behoefte heeft om daarop terug te komen. Maar volgens mij is het zo in de

rolverdeling die je hebt als aandeelhouders, wij constateren dat en de heer Van Heugten constateert dat natuurlijk zelf ook want het gaat over zijn exploitatie, dat we in samenspraak komen tot een inzet die vooralsnog altijd door het Ontwikkelbedrijf zelf wordt genomen. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zie nog de heer Van den Beucken en de heer Roso. Kan ik daaruit opmaken dat er nog vragen zijn die niet beantwoord zijn? Ja.

De heer Van den Beucken 9LOKAAL-LIMBURG): Dank u voorzitter. Niet helemaal voldoende beantwoord eigenlijk meer. Ik heb even nog een technische vervolgvraag, want er werd op enig moment gezegd dat grote logistieke hallen, megahallen, in principe na enig moment niet meer mogelijk zijn, tenzij daar een goede reden voor is. Misschien wel een vermetele vraag, maar wat moet ik me daarbij voorstellen, bij een goede reden.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

De heer Van Heugten: Met de aandeelhouders loopt op dit moment de discussie dat we in principe afgrenzen op vijf hectare maar dat het best kan zijn dat ook een lokaal bedrijf een ruimtebehoefte heeft die groter is dan vijf hectare. Of dat er een bedrijf zich lokaal dan wel regionaal dan wel van buiten de regio aandient, waarvan de hele regio zegt, als dit bedrijf zich hier wil vestigen dan vinden we dat het toch gerechtvaardigd is om dat in een groot gebouw of een veel grotere plot te laten landen. Hoe dat gedefinieerd moet worden, dan praten we over regionale meerwaarde. Wat is dan het begrip regionale meerwaarde, daarover zijn we met onder andere de gemeenten en de Provincie in overleg. En hoe gaan we dat dan toepassen. Vooralsnog is er dus terughoudendheid en geen acquisitie op grote logistieke dienstverleners die zich weer zouden willen vestigen. Daar zit in feite een stop op. Maar als er zich kansen voordoen waarvan de hele regio zegt, voor dit bedrijf willen we een uitzondering maken, dan moeten we die bespreekbaar kunnen maken en kijken of we het daar eens kunnen worden en dat het wel een plek kan krijgen.

De voorzitter: Dank u wel, de heer Roso.

De heer Roso (JA21): Ik had een vraag gesteld, eigenlijk vooruitkijkend met betrekking tot de staking van een van de deelnemingen. Wat is ermee gebeurd. Wat zijn de lessons learned. En hoe gaan we die meenemen naar de toekomst toe.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja ik herken de vraag. Excuses mijnheer Roso. Dat ging inderdaad over de inzet bij bijvoorbeeld de energiedeelneming die we hebben gehad. Uiteraard is het zo dat dat allemaal met elkaar wordt besproken. Dus ook in de aandeelhoudersvergadering komt dat aan de orde. En zeker een van de kritische punten nu is de vraag wat we daar nou aan hebben gehad. En wat hebben we ervan geleerd. Dat wordt altijd meegenomen. En er wordt ook heel selectief omgegaan met de inzet op nieuwe deelnemingen. Dat is altijd een afweging van de aandeelhoudersvergadering, maar uw punten zijn terecht. Dat wordt ook besproken in de aandeelhoudersvergadering en wordt ook meegenomen naar de toekomst toe.

De voorzitter: Dank u wel. Ik neem aan dat er nog een verduidelijking nodig is, het is niet de bedoeling om een tweede termijn te gaan voeren. De heer Roso.

De heer Roso (JA21): Nee, alleen voor mij ter verduidelijking. Ik heb het niet over uw portefeuille van GS, maar ook als het met andere portefeuilles te maken heeft, in hoeverre we die dan gaan meenemen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Voorzitter, we hebben het hier natuurlijk over deze rapportage. Kijk als we natuurlijk een discussie gaan voeren over de deelnemingen, dan wil ik die best met u aangaan. Maar het spreekt voor zich, iedere deelneming die we hier doen, doen we vanuit een bepaald startpunt en dat startpunt wordt altijd met u besproken. Dus in die zin zijn we altijd kritisch op elkaar, daar waar we als provinciale overheid deelnemingen doen, ook vanuit zonen en dochters zou ik willen zeggen. Met het creëren van kleinzonen en kleindochters is dat een punt dat we heel scherp met elkaar in het vizier houden. Dus wat dat betreft loopt het altijd langs de lijnen met de afspraken die we hier met uw Staten maken en de rapportages die daaromtrent worden opgeleverd. En laten we u alle voorwaarden en randvoorwaarden die zich voordoen in de discussie die we met u hebben. Dus wat dat betreft voorzitter, spreekt het voor zich dat we dat als College samen met uw Staten blijven doen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan heb ik een toezegging genoteerd, klopt dat. En dat was een toezegging in verband met de kwartaalrapportages, Q1 en Q2. Die zou u zo spoedig mogelijk toezenden aan de Statencommissie.

Gedeputeerde Satijn: Binnen twee weken.

De voorzitter: Dank u wel. **Dan staat deze toezegging genoteerd dat u dus de kwartaalrapportages van Q1 en Q2 binnen twee weken aan de Staten toezendt.** Waarvoor dank. Dan wil ik graag voorstellen, want dit agendapunt kunnen we dan afsluiten, dat wij nog agendapunt 9 gaan behandelen en dat wij daarna de vergadering schorsen voor een lunch. Dan kan ik de Statenonderzoeker vragen om de zaal te verlaten. Ik zie dat mevrouw Demollin-Schneiders de plaats ingenomen heeft in de bankjes van het College. Ik weet niet helemaal goed of ik het vorige agendapunt goed heb afgesloten dus dat doe ik dan bij deze want mij is gezegd dat ik dat wel heel goed moet doen. Ik sluit agendapunt 8.2.

T9292 Gedeputeerde Satijn zegt toe de kwartaalrapportages van Q1 en Q2 van 2023 van het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo binnen 2 weken aan PS toe te sturen.

8.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

De voorzitter: Agendapunt 8.3, daarvoor hebben wij geen rondvraag, mededeling of actualiteit uit IPO.

9 KWALITEIT OPENBAAR BESTUUR

9.1 Nabespreking AV IPO van 27-6-2023

De voorzitter: Dan komen wij bij agendapunt 9, kwaliteit openbaar bestuur. Bij punt 9.1 ...

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Voorzitter ...

De voorzitter: Dat is mevrouw Depondt-Olivers.

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Mag ik een ordevoorstel doen. U zegt, na dit punt gaan we lunchen. Zou het een optie kunnen zijn dat we die twee laatste puntjes ook nog even behandelen. Mijn inschatting is dat die niet zo heel lang hoeven duren.

De voorzitter: En dan heeft u het over de RUD-begroting en het punt van de rondvraag. Wat mij betreft is dat prima, maar dan keek ik even naar de rest van de commissie, want die zitten hier al wat langer.

De heer Sol (GroenLinks): Ik had zelfs voorgesteld om agendapunt 10.2 af te voeren. Dus wat dat betreft ben ik het daar wel mee eens.

De voorzitter: Dan inventariseer ik even. Want ook gelet op het feit dat er een inspreker is op het agendapunt kreeg ik nogmaals ingefluisterd, het agendapunt dat op het laatst op de agenda staat. Als wij dat nu naar voren halen, dan zou het best kunnen zijn dat de inspreker te laat is. Ik kijk heel even naar de griffier. Het is uiteraard aan uw commissie of u de lunch na de commissie wil doen of niet. We gaan even contact opnemen met de inspreker om te horen of die wat vroeger hier kan zijn en dan informeer ik u daar zo dadelijk nog over. Maar dan gaan we nu eerst door naar behandeling van agendapunt 9.1 U heeft kennis kunnen nemen van het conceptverslag van de AV IPO van 27 juni jl. Ik kijk rond, zijn er vragen voor de heer Bloi, want die is namens ons bij de AV IPO aanwezig geweest en die zou eventueel vragen over dat verslag kunnen beantwoorden. Ik zie een vraag, ik maak gewoon het rondje hoor, de heer Van Est van 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Ja dank u wel voorzitter. Voorzitter, ik heb er eigenlijk een vraagje over. Er staat dat over de scenario's 2 en 3 wordt gesproken en dat voorstellen worden gedaan. En dan wordt er gesproken dat we pas in het eerste kwartaal 2024 verder gaan spreken over die scenario's 2 en 3. Het is eigenlijk in juni besproken en dan vraag ik me af, waarom duurt dat zo lang om dat op te pakken. Waarom laten we een half jaar verloren gaan om dat op te pakken. Dus dat is eigenlijk gewoon de concrete vraag. Het is een belangrijk punt om het gebeuren te verbeteren en dan denk ik: waarom laten we het een half jaar rusten.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Est. Mijnheer Bloi, kunt u daar een toelichting op geven.

De heer Bloi (VVD): Ik zal het proberen. Het is een hele tijd geleden. Volgens mij was het ook omdat je nu in een transitie zit met een nieuw dagelijks IPO-bestuur. En daarnaast heeft de directeur ook gevraagd om hem even de tijd te geven om de scenario's een en twee gewoon te implementeren. En dan komt hij met een uitgebreider voorstel voor die andere scenario's.

De voorzitter
Dank u wel. Zijn er verder nog vragen vanuit uw commissie, mevrouw Smeets, mevrouw Boven, de heer Sol, mevrouw Depondt-Olivers of de heer Hanegraaff. Wie is het bij de fractie. Ja, mijnheer Zeedzen, heeft u een vraag over ...

De heer Zeedzen (BBB): Geen vraag, wel een kort statement dus dat hoeft de heer Bloi niet te beantwoorden. Ten aanzien van het lijvige IPO-wensdocument ‘Naar een slagvaardige samenwerking’ missen wij een aantal heel wezenlijke uitgangspunten. Namelijk vereenvoudiging, effectiviteit en doelmatigheid. De slagvaardigheid raakt nu ondergesneeuwd door scenario's, extra terugkoppelingen, evaluaties en inventarisatierondes, functies en uitvoering, meerjarige focus, kennisteam, structuren, vervolgproces en communicatielijnen. Een vrij verstikkende manier van het beter willen doen. De

opdracht zou moeten zijn, hoe krijgen we meer voor elkaar in minder tijd. En niet het aanpassen van structuren en werkwijze om het veranderen van gedrag tot stand te brengen. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Loomans, mevrouw Berghorst, de heer Stone, mijnheer Van den Beucken.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Een heel kort vraagje voorzitter aan de heer Bloi. Want we hebben natuurlijk ook andere scenario's die volgens mij eerst bekeken gaan worden. En ik heb de indruk dat die minder onder het vizier liggen, scenario nul en één, voordat je verder gaat en zwaardere maatregelen gaat nemen om die positie te versterken. Kunt u daar iets over zeggen. Hebt u daar een idee bij, een gevoel hoe dat daar reilt en zeilt, hoe men daar denkt over die scenario's. Ik kan me voorstellen ...

De voorzitter: De heer Bloi.

De heer Bloi (VVD): Voor zover ik het helder heb, gaat men er naar kijken. Maar hoe en tot hoe diep, ik heb geen idee.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Roso. Dank u wel. De heer Bloi, dat was mijn volgende vraag, wilt u nog verdere toelichting geven.

De heer Bloi (VVD): Nou toelichting misschien niet maar even ingaan op het statement. Ik nodig u hartelijk uit en de rest ook om 3 en 4 oktober naar het IPO-congres in Zuid-Holland te komen om het daar ook onder de aandacht te brengen.

De heer Zeedzen (BBB): We zullen als fractie zeker een afgevaardigde ...

De voorzitter: Mijnheer Zeedzen via uw voorzitter alstublieft.

De heer Zeedzen (BBB): Sorry voorzitter. Voorzitter, ik had graag het woord en ik zou ...

De voorzitter: Mijnheer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Wij gaan namens de fractie zeker een afgevaardigde sturen. En bedankt voor de tip. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Geen probleem. Dank u wel.

9.2 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

De voorzitter: Dan kunnen wij doorgaan naar agenda punt 9.2. Overigens wil ik ook nog melden dat er contact is geweest met de inspreker, die kan er pas om een uur zijn dus we gaan toch schorsen. Drie kwartier om even te kunnen lunchen en de benen te strekken en dan zetten wij de vergadering voort naar agendapunt 9.2. Het spijt me, mevrouw Berghorst. De fractie van de VVD, de heer Bloi, heeft een punt voor de rondvraag ingediend. Het punt voor de rondvraag staat beschreven op de agenda. Ik geef de heer Bloi kort de gelegenheid om zijn vraag toe te lichten. De heer Bloi.

De heer Bloi (VVD): Dank u wel. De vraag staat vrij concreet in iBabs. Wat onze fractie opviel is dat in de laatste maanden Limburg best positief in het nieuws stond. Op lijstjes beste toeristische

bestemming, populairste bestemming bij het binnenlands toerisme. Op een gegeven moment was er geen hotelkamer en geen plek meer op een camping te krijgen. En als je dat dan vergelijkt met het jaarlijkse onderzoek van de Atlas Nederlandse Gemeenten, dan strookt er iets niet met elkaar. Wij maken hier dagelijks, wekelijks beleid om Limburg vooruit te helpen. Limburg als provincie, de inwoners, maar ook onze gemeenten en wij als VVD-fractie, zouden daarom ook weleens Atlas Research willen uitnodigen en in gesprek gaan om na te gaan hoe ze hun onderzoeksvraagstellingen formuleren en wat wij eventueel kunnen doen om het bij te sturen zodat Limburg niet altijd weer helemaal onder aan die lijstjes te bungelt. En voor de rest staat het volgens mij concreet uitgelegd.

De voorzitter: Dank u wel. Dan wil ik graag even inventariseren of de commissie graag wil ingaan op het verzoek van de heer Bloi. Dat wil ik graag bij hand opsteken en dan kunnen we even inventariseren hoeveel geïnteresseerden er zijn. Ja dank u wel. Dan wil ik namens de commissie aan de Gedeputeerde vragen of dit ook georganiseerd kan worden voor de commissie. En ik wil graag vragen, dat heb ik zojuist bij het vorige agendapunt ook gedaan, degenen die hun hand op hebben gestoken, om ook echt aanwezig te zijn bij die bijeenkomst. Mevrouw de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Demollin-Schneiders: Dank u wel voorzitter. We hebben naar de vraag gekeken en wat we zien is dat er een aantal indicatoren wordt gebruikt die op zichzelf redelijk opmerkelijk zijn. Bijvoorbeeld een goede indicator is die van de nabijheid van water of de zee. Ja, dat is er in Limburg niet, dus dan scoor je al relatief lager. Dus ik snap het punt, ook een terecht punt. Het is ook een beetje gek, althans je voelt dat dat niet een juiste afspiegeling is van ons als provincie. Dus ik vind het punt dat hier naar voren wordt gebracht valide en we zullen er mee aan de slag gaan. Waarbij ik wel wil aangeven dat Atlas Research een commercieel bedrijf is en zij dit ook niet in opdracht van iemand anders opzetten. Maar het effect is wel dat hier een hele werking vanuit gaat. Dus ik wil er wel voor waken dat we niet een opdracht aan dit bedrijf zouden moeten geven. Maar zo heb ik de vraag ook niet begrepen. De vraag is erop gericht om met dit bedrijf in gesprek te gaan om te kijken hoe de indicatoren worden bepaald. En zou het misschien een idee kunnen zijn om daar een juiste afspiegeling van alle provincies voor te hanteren. Maar in ieder geval in allereerste begin het ophalen van informatie hoe dat zij die indicatoren bepalen: hoe ze dat meten, hoe ze dat duiden, hoe ze dat uitleggen. Maar dat willen we graag gaan oppakken. Worden we zelf ook alleen maar beter van.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw de Gedeputeerde. Dan heb ik genoteerd dat u een toezegging hebt gedaan. Kan ik die zo ...

Gedeputeerde Demollin-Schneiders
Dat is correct voorzitter, ik heb een toezegging gedaan.

De voorzitter
En u zei ook op korte termijn, daar willen we graag een termijn aan verbinden uiteraard.

Gedeputeerde Demollin-Schneiders
Ik begrijp de vraag, maar ik wil daar een beetje slag om de arm houden omdat ik dit met de afdeling moet gaan bepalen. Dus ik weet niet of dat twee weken kan zijn of twee maanden. Ik wilde even kijken wat het idee was van de inbrenger van de rondvraag, zodat we daar in ieder geval geen verwachtingen creëren en zodat ik ook even weet wat de richting kan zijn.

De voorzitter
Ja dan kijk ik nog heel even naar de heer Bloi.

De heer Bloi (VVD): Zorgvuldigheid voor snelheid.

De voorzitter: Oké staat ...

Gedeputeerde Demollin-Schneiders: Dank u wel.

De voorzitter: Voor de volledigheid, want zo is het hoe we dat hier in het huis doen, toch een termijn. Wat schat u redelijk of wat is mogelijk om daar toch een termijn aan te verbinden.

Gedeputeerde Demollin-Schneiders: Nou, ik zou zeggen minimaal twee maanden. We moeten dat voorbereiden, dan moet het gesprek worden ingepland en daarna moet er goed en zorgvuldig gekeken worden hoe dit tot stand komt. En dan zal er een uitkomst zijn die ik hier kan presenteren. Vanaf dat moment, zeg maar, kan de Staten ook kijken of dit aanleiding geeft om dit punt verder vorm en inhoud te geven.

De voorzitter: Ja als ik u zo hoor dan denk ik dat Q1 2024 redelijk is.

Gedeputeerde Demollin-Schneiders: Dat is redelijk.

De voorzitter: Prima dan noteren we **deze toezegging dat u in Q1 van 2024 de uitkomsten van het gesprek met Atlas Research presenteert.** Dan kunnen we dit agendapunt afronden en dan schorsen wij nu kort, drie kwartier voor de lunch waarna wij verdergaan. Ja ik weet dat mevrouw Depondt-Olivers maar we hebben een inspreker om 1 uur die erop rekent dat hij op dit agendapunt kan inspreken dus wij houden de vergadering op deze op dit ritme aan. Mevrouw Berghorst had u nog een punt van orde.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja want als u nu schorst en de inspreker komt om 1 uur en die staat bij 10.2 en we moeten nog 10.1 behandelen dan staat de inspreker dadelijk ook te wachten.

De voorzitter: De inschatting is dat dat geen probleem zou moeten zijn. Maar als uw commissie dat wil, dan kunnen we het ook omgooien. Ook dat zou ook dan geen probleem zijn. Dat we dan in eerste instantie de inspreker aan het woord laten en daarna agendapunt 10.1 behandelen. De heer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Ja we hebben inderdaad een aantal inhoudelijke vragen betreffende agendapunt 10.1 maar ik zou inderdaad akkoord kunnen gaan met het om wisselen van de agendapunten.

De voorzitter: Maar ik wil u er graag op wijzen dat 10.1 bedoeld is voor het indienen van een zienswijze op de begroting van Limburg en het niet de bedoeling is om vragen te gaan stellen. Het is echt de bedoeling om een zienswijze te formuleren. Ik weet dat dat moeilijk is. We hebben dat in de commissie RLN de afgelopen periode ook telkens gehad, maar ik denk dat wij dat gewoon kunnen. Dan schors ik nu de vergadering.

T9293 Gedeputeerde Demollin-Schneiders zegt toe een technische informatiesessie voor Provinciale Staten te organiseren met Onderzoeksbureau Atlas Research over de jaarlijks uitgebrachte Atlas voor gemeenten, vóór eind Q1 2024.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, ik wil zo dadelijk graag beginnen, dus de mensen die niet in de zaal zijn maar er wel moeten zijn, wil ik graag verzoeken om zo snel mogelijk hierheen te komen, dan kunnen wij over een halve minuut, een minuutje beginnen. Maar ik constateer dat iedereen er is, waarvoor dank. Dan heropen ik de vergadering.

10 FINANCIËN EN OVERHEAD

10.1 Aanbieding ontwerpbegroting 2024 RUD Limburg Noord, e-mail RUD Limburg Noord

De voorzitter: We zijn aangekomen bij agendapunt 10.1: Aanbieding ontwerpbegroting 2024 RUD Limburg Noord, e-mail RUD Limburg Noord. Zoals staat in de toelichting op iBabs, is het aan uw commissie om eventuele zienswijzen in te dienen. En ik ga eerst uw commissie langs om mogelijke zienswijzen op te halen. Als er zienswijzen zijn dan worden die een voor een voorgelegd aan uw commissie, en die worden dan in stemming gebracht. Ik wil u ook meegeven dat zienswijzen kort en duidelijk moeten zijn voor aleer dat wij ze kunnen meegeven. De zienswijzen die een meerderheid hebben gekregen van deze commissie, worden schriftelijk aangeboden bij de RUD Limburg Noord. Dat gezegd hebbende, ik ga even het rijtje af om te kijken of er fracties zijn die een zienswijze hebben, en ik begin bij de fractie van de BBB. Wie mag ik daar het woord geven? De heer Zeedzen, heeft uw fractie een zienswijze voor de begroting van de RUD Limburg Noord?

De heer Zeedzen (BBB): Nou, we zijn aan het stoeien met het woord zienswijze, want dat blijkt niet nieuw te zijn. Nee, als het zienswijzen betreft, dan hebben wij op dit moment geen toevoeging. Dank je wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Koopman van de VVD.

Mevrouw Koopman (VVD): Dank u wel. Geen vanuit onze fractie. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Hanegraaff van het CDA.

De heer Hanegraaff (CDA): Voor ons ook helemaal niks.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Sol van GroenLinks.

De heer Sol (GroenLinks): Geen.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Plusquin van de fractie van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja.

De voorzitter: U heeft een zienswijze. Ga uw gang.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Dank u wel, voorzitter. Jammer genoeg is het, als je het hebt over wat nodig is vanwege het alarmerende rapport van de Commissie Van Aartsen, een herhaling van zetten van wat wij nu zien. Dat rapport over de slechte staat van de omgevingsdiensten in Nederland is alweer van tweeënhalf jaar geleden. Werk aan de winkel dus, en daar is ook landelijk geld voor, € 18 miljoen zei mevrouw Van Toorenburg vorig jaar. Maar ik lees in het antwoord van de begroting dat het nu tweeënhalf jaar later opnieuw een beleidsarme begroting is. De consequenties van Van Aartsen zijn wel in beeld gebracht en besproken in het algemeen bestuur van de RUD, maar

nog steeds niet structureel verwerkt in de begroting. Daarvoor krijgen we dan misschien een aanvullende begrotingswijziging, maar voorzitter, dat verhaal hoorden wij vorig jaar ook, precies hetzelfde. Dus onze vraag is waarom duurt het zo lang, tweeënhalf jaar en nog steeds niet de daad bij het woord gevoegd. De partij voor de Dieren vindt het onaanvaardbaar en daarom willen wij als zienswijze indienen dat die aanvullende begroting, met de volledige uitgewerkte consequenties van de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen, met 100% zekerheid er nog dit jaar komt. Aanbevelingen die eerder door de Staten en het College zijn overgenomen, en dan niet op het laatste moment maar tijdig, om in 2024 als RUD op niveau te kunnen werken. Want geld uittrekken is één ding en de mensen daarvoor krijgen in deze tijd is weer een ander ding. Ja, dit is onze formele zienswijze. Ik kan hem ook nog mailen als dat makkelijker is.

De voorzitter: Ja, want ik was me net af aan het vragen hoe kort en bondig deze zienswijze nu was, want ik heb geprobeerd om mee te noteren. Ik denk dat het vooral om de eerste zin ging van uw zienswijze, om de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen mee te nemen.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, ik zal het even herhalen, voorzitter. Dat is misschien wel zo makkelijk. De volledig uitgewerkte consequenties van de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen willen wij 100% zeker tijdig dit jaar hebben, dus zodat de RUD in 2024 op niveau kan werken.

De voorzitter: Ja, dus ik herhaal nog heel even: uw zienswijze is dat u de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen graag zo snel mogelijk verwerkt wilt zien, en eigenlijk tegen het eind van dit jaar, zodat volgend jaar, 2024 Q1, dat ook meegenomen kan worden In de werkwijze van de RUD Limburg Noord.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Structureel, ja.

De voorzitter: Structureel, ja. Dan kijk ik even naar de griffier of wij die zo genoteerd hebben?

De commissiegriffier: Genoteerd.

De voorzitter: Dank u wel. Dan maak ik nog heel even het rondje af gemakshalve, en dan brengen we deze zienswijze zo dadelijk in stemming. Mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, er verandert dadelijk natuurlijk heel veel met die Omgevingswet, en we zijn ook heel erg benieuwd hoe het gaat met de personeelstekorten en hoe die worden opgelost en welke taken ook in 2024 wel of niet kunnen worden uitgevoerd. Er staat ook iets over een SPUK-uitkering, en die SPUK-uitkering, daar staan middelen voor gereserveerd, maar gaat dat over één jaar of gaat dat over alle vier de jaren? En het lijkt er ook op dat het goedkoper wordt het komend jaar, maar de jaren erna weer duurder. Formeel even de zienswijze, die wensen wij niet in te dienen, en we wachten de definitieve begroting of de realisatiebegroting ook af.

De voorzitter: Ja, dank u wel. aangezien u...

Mevrouw Smeets (SP): Ik wou toch wat vragen.

De voorzitter: Ja, sorry. Dat was het mevrouw Smeets? U heeft dus geen zienswijze ingediend, alleen maar vragen. Ik wil u er nog graag aan herinneren, uw commissie ook, dat op 25 november een technische sessie over de RUD is gepland. De heer Van Est, heeft u een zienswijze?

De heer Van Est (50PLUS): Nee, voorzitter, wij hebben dit keer geen reden om af te wijken van het advies van de Gedeputeerde Staten, dus dat doen wij ook graag, en we zijn benieuwd naar de technische sessie. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Roso. De heer Schoenmakers.

De heer Schoenmakers (LOKAAL-LIMBURG): Nee, voorzitter, wij nemen de vragen mee naar de commissievergadering.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Stone.

De heer Stone (D66): Nee, voorzitter, wij zien geen aanleiding om iets in te dienen.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Geen aanleiding voor een zienswijze, wel het nadrukkelijke verzoek om bij die technische sessie ook eens met elkaar na te denken over of wij nou eigenlijk blij en tevreden worden van de manier waarop we die omgevingsdiensten in Limburg ingericht hebben en of dat nou ook naar behoren functioneert.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Berghorst. De heer Loomans.

De heer Loomans (Horizon): Geen formele zienswijzen, maar we zouden ons wel af kunnen vragen of, als de implementatie van de conclusies uit het rapport Van Aartsen versneld kan plaatsvinden, de partijen die hier de financiering of budgettering voor de omgevingsdienst leveren, ook bereid zijn de benodigde gelden daarvoor ter beschikking te stellen. Of dat in de vorm van een zienswijze te gieten is weet ik niet, maar daarmee zou je de RUD wel helpen om, zo snel als enigszins mogelijk is, het uit te voeren, niet gehinderd door budgettaire problemen.

De voorzitter: Maar het gaat met name echt om zienswijzen, dat wil ik u op uw hart drukken, over de begroting. Technische vragen en een uitgebreide discussie over de RUD en inderdaad, wat mevrouw Berghorst zegt, hoe ze zijn ingericht, het lijkt me een goed idee om dat in een technische sessie te gaan behandelen. De heer Claassen, heeft uw fractie zienswijzen?

De heer Claassen (PVV): Ja, en die heeft toch meer te maken met een openstaande vraag die nooit beantwoord is door het vorige College. We zien dat er een landelijke loonsverhoging is van 6%, en dat het RUD een loonsverhoging opvroeg van 7,24%. We vragen ons af waarom dat is, want ik denk dat wij ook een verantwoordelijkheid hebben naar de lagere overheden, en dat heeft natuurlijk weer effect op hoe de gemeentebegroting eruitziet. Dus de vraag is, voordat we een zienswijze afgegeven aan de Gedeputeerde: waarom hanteren we hier in de begroting een loonsverhoging van7,24% terwijl het landelijk 6% is? En afhankelijk van de antwoorden zal de zienswijze zijn om een loonsverhoging door te voeren van 6% in plaats van 7,24%.

De voorzitter: Dank u wel. Dan kan de Gedeputeerde misschien kort even antwoorden op de vraag van de heer Claassen, want dat is nodig voor het indienen van een zienswijze. En dan wil ik daarna graag de zienswijze van eventueel de heer Claassen en van mevrouw Plusquin van de Partij voor de Dieren in stemming brengen.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter. Relatief technische informatie hebben we op dit moment niet paraat, zeg maar, waarom dat is. Dat kunnen we wel de heer Claassen gewoon ook nasturen. Dat is verder geen probleem.

De voorzitter: Maar dan concludeer ik daarmee dat de heer Claassen geen zienswijze kan indienen. De heer Claassen.

De heer Claassen (PVV): Ja, er wordt ons gevraagd een zienswijze in te dienen, terwijl wij het wellicht niet eens zijn met, althans wij als fractie, en ik hoop dat anderen daar ook een bepaald idee bij hebben, waarom we hier een hogere loonsverhoging toekennen dan de rest van Nederland doet, en we dus daarmee de gemeenten ook op zadelen met hogere kosten. En als wij die verantwoordelijkheid willen nemen dat we dat doen, moet je vooral geen zienswijze indienen en dat steunen. Wij denken dat daar wel een belangrijk aspect speelt waar we iets van zouden moeten vinden als volksvertegenwoordigers, ook in onze verantwoordelijkheid richting de lagere overheden. Dan ga ik het gewoon zo doen, als u het toestemt, om te zienswijze in te dienen om geen loonsverhoging tot 7,24% te hanteren in de begroting, maar conform de landelijke loonsverhoging, en dan is dat de zienswijze.

De voorzitter: Dank u wel. Dan herhaal ik even de zienswijzen, en dan begin ik eerst bij de zienswijze van de heer Claassen. Dat is wel zo gemakkelijk.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja.

De voorzitter: Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel, voorzitter

De voorzitter: Had u nog een vraag daarover of gaat het over uw zienswijze?

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Nou ja, goed, ik hoorde de Gedeputeerde inderdaad ingaan op de zienswijze van de PVV, maar als hij een toezegging kan doen op onze zienswijze, dan hoeft ie natuurlijk niet in stemming gebracht te worden.

De voorzitter: Maar dat is niet de manier waarop het nu zal werken, want de bedoeling is dat wij als commissie eventueel een zienswijze indienen op de begroting. En er gaat ook een brief uit, dus als er een zienswijze is, dan gaat ie ook gewoon de deur uit. Mijnheer Van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Voorzitter**,** de zienswijze horende van de Partij voor de Dieren, zou ik het toch prettig vinden als er een reactie kwam van de Gedeputeerde hoe zij daartegenaan kijkt. Laten we zeggen, er wordt iets voorgelegd…

De voorzitter: Dat kan, ja. Als u graag een reactie wilt van de Gedeputeerde op de zienswijze van mevrouw Plusquin…

De heer Van Est (50PLUS): Voor de beeldvorming om een besluit te nemen.

De voorzitter: Ja, om uw oordeel te kunnen .. Ja, prima, dan geef ik nog graag even de Gedeputeerde het woord om te reageren op de zienswijze van de Partij voor de Dieren.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter, ik wilde eigenlijk ook wel op wat meer mensen reageren als het mag. Ik weet even niet in welke volgorde u dit wil doen, maar het zou misschien helpen om wat vragen te beantwoorden die ook gesteld zijn, om de weging van de zienswijzes, van beide misschien wel.

De voorzitter: Dan wil ik u vragen om daar kort op te reageren.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Laat ik het aangeven in de richting van mevrouw Plusquin en ook, volgens mij was het mevrouw Berghorst. Wat vinden we daar nou van? Laten we maar gewoon heel eerlijk zijn: dit is een unieke RUD in Nederland. En de Provincie heeft haar taken, provinciale taken, ondergebracht, voor de hele provincie, bij de RUD Zuid-Limburg. Eigenlijk de enige bijdrage die de Provincie Limburg doet aan de RUD Noord, en ook eigenlijk de enige, ja, ik zou bijna zeggen invloed die we daarin hebben, is dat een zestiende deel van de gemeenschappelijke regeling is voor het coördinatiecentrum wat er zit, en dat is maar een echt een heel beperkte club fte. En voor het overige, alle mensen die daar zitten, die zitten bij de gemeenten aan tafel. Ik zou een klein stukje kunnen reageren in de richting van de heer Claassen waar mijn vermoeden zit waar het verschil in zit. En dat is natuurlijk ook dat er, ja, als het gaat over personeel, een zoektocht is om aan personeel te komen, en het zou kunnen zijn dat dit een van de manieren is om dat te doen. **Een klein beetje speculeren, maar het antwoord kunnen we u altijd nog nazenden.** Maar eigenlijk is onze provinciale bijdrage niet meer dan aan het coördinatiecentrum. In de richting van mevrouw Berghorst. Wanneer gaan we dan daarmee aan de slag? U krijgt een technische sessie. **Het College gaat sowieso naar aanleiding van het coalitieakkoord ook breder kijken naar hoe we omgaan met VTH. Daar gaan we binnenkort ook in het College over spreken en uiteraard komen we er daarna ook bij u op terug.** Ja, de ontwikkelingen die de Commissie Van Aartsen heeft, die zien wij ook. Daar staan ook een aantal criteria bij. Dat gaat over robuustheid. Dat gaat over omvang. Dat gaat over onafhankelijkheid en nog een aantal andere. En, ja, daar zullen we het gesprek over aan moeten gaan. **Dat is eigenlijk op dit moment even de stand van zaken, en we komen er op een later moment ook graag met uw Staten de discussie over voeren.** Daarmee denk ik dat ik gereageerd heb op beide zienswijzen.

De voorzitter: De heer Sol, heeft u nog een vraag voor de Gedeputeerde?

De heer Sol (GroenLinks): Ja, mag ik dit zien als een toezegging dat het College het agendapunt inrichting VTH binnenkort een keer agendeert hier voor de Staten?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Nou ja, in die zin, **we zijn sowieso van plan om daarmee te komen, dus in die zin een toezegging in uw richting.** Het was ook, zeg maar, ons eigen voornemen om met onze kijk op VTH te komen naar aanleiding van het coalitieakkoord, ook naar aanleiding van het rapport Zuiderkamer. Dat heeft dan te maken met RUD Zuid-Limburg, ook met betrekking tot de aankomende Omgevingswet die eraan zit te komen op 1 januari. Dat heeft voor toezicht en handhaving natuurlijk ook gevolgen, en uiteraard ook de gevolgen die voortvloeien uit het rapport van de Commissie Van Aartsen. En, **dat zullen we allemaal meenemen in het gesprek wat we met uw Staten gaan voeren.**

De voorzitter: Dank u wel. Als er dan verder geen vragen zijn vanuit de commissie, dan wil ik graag de zienswijze in stemming brengen, en dan begin ik eerst met de zienswijze van de fractie van de PVV. Dat is dat de loonsverhoging geen 7,24% moet zijn maar conform landelijke normen en dat is

6%. Kunt u bij het handopsteken aangeven of u het eens bent met deze zienswijze? Degenen die ja zeggen, steken nu hun hand op. Dat zijn vier van de zeventien aanwezige leden. Dan hebben wij daar geen meerderheid voor. Dan gaan wij nu naar de zienswijze van mevrouw Plusquin. Dat is dat het rapport van Van Aartsen volledig uitgewerkt wordt of meegenomen wordt in de begroting van de RUD, zodat er het komend jaar ook structureel mee gewerkt kan worden. Ik kijk nog heel even naar de aantekeningen van de commissiegriffier: Dat de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen zo snel mogelijk structureel verwerkt worden. Het liefst voor het eind van het jaar. Dat is de zienswijze van de Partij voor de Dieren. Mag ik bij handopsteken inventariseren wie voor deze zienswijze is?

De commissiegriffier: Ze moeten even duidelijk de hand opsteken.

De voorzitter: Duidelijk de hand opsteken alstublieft. Mevrouw Plusquin, ik mag aannemen dat u zelf ook voor het indienen…?

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja.

De voorzitter: Ja.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Nou ja, dat is natuurlijk de reden ook … [3:18:11]

De commissiegriffier: Zes stuks.

De voorzitter: Dan tellen wij zes van de zeventien. Daar is dan helaas ook geen meerderheid voor, dus de beide zienswijzen kunnen niet worden ingediend. Dan wordt vanuit onze commissie geen zienswijze ingediend en dan gaat de brief ook zonder zienswijze de deur uit vanmiddag.

De commissiegriffier: … [3:18:35]

De voorzitter: Ik moet nogmaals even naar de Gedeputeerde kijken. U heeft een toezegging gedaan. Kunnen we daar ook een termijn aan hangen?

Gedeputeerde Van Caldenberg: Houdt u mij ten goede over de exacte datum, maar wij proberen dat zo snel mogelijk. We gaan binnenkort naar het College, dat zal waarschijnlijk deze maand nog zijn. En hoe dat dan per se in de route gaat daarna, daar heb ik nog even geen zicht op, maar, ja, **ik verwacht dat we binnen nu en een paar maanden dat kunnen doen.**

De voorzitter: Dan concludeer ik in Q1, 2024?

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, is prima.

De voorzitter: Ja, is dat haalbaar?

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja.

De voorzitter: Prima, dan noteren we dat zo. Dank u wel.

T9289 Gedeputeerde van Caldenberg zegt toe in gesprek te gaan met Provinciale Staten over de inrichting van VTH.

10.2 Mijnwaterproject Heerlen

De voorzitter: Dan gaan wij over naar het volgende agendapunt. Dat is het agendapunt 10.2: Mijnwaterproject Heerlen. Dit agendapunt werd geagendeerd vanuit de PVV-fractie, de heer Claassen. Het verzoek voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld in het reglement van orde. De motivatie voor dit agenderingsverzoek heeft u kunnen lezen in de toelichting bij dit agendapunt. Maar eerst ga ik even het woord geven aan de inspreker, dat is de heer Verstraelen namens de Eurohandelsonderneming BV. Mijnheer Verstraelen, u spreekt vanaf het spreekgestoelte en u heeft vijf minuten het woord.

De heer Verstraelen (inspreker namens Eurohandelsonderneming BV): Dank u wel. Geachte voorzitter, Ik ben Kai Verstraelen en ik spreek vandaag namens de Eurohandelsonderneming BV. in Heerlen. We zijn een tuinretailbedrijf in Heerlen met circa 70 medewerkers en we bestaan bijna 30 jaar. De laatste vijftien jaar zijn wij met de gemeente in gesprek over het faciliteren van de uitbreidingsplannen aan de rafelranden van ons bedrijf. Om deze uitbreiding mogelijk te maken, hebben wij een bestemmingsplanwijziging nodig die ons in het verleden ook door bestuurders is toegezegd. Totdat deze bestemmingsplanwijziging is doorgevoerd, hebben wij in het verleden de toezegging gehad dat er, totdat de uitbreiding gerealiseerd is, niet gehandhaafd zou worden op het vigerende bestemmingsplan uit 2015. Tot onze verbazing draaide vanaf 2020 het college van burgemeester en wethouders rigoureus van koers door ons een voornemen tot handhaven op te leggen. Een belangrijk punt in dit voornemen tot handhaven was dat wij onze parkeerplaats, die ons eigendom is, moesten ontruimen. En die parkeerplaats hebben wij reeds meer dan twintig jaar in gebruik. Uiterst merkwaardig dat na voorgaande toezeggingen er na al die jaren opeens een handhavingstraject werd gestart. De week na dit voornemen tot handhaven benaderde Mijnwater ons om in overleg te komen over het ter beschikking stellen van onze gronden, waaronder de zojuist genoemde parkeerplaats, voor het Mijnwaterproject. Er werd ons een tracé getoond dat over onze parkeerplaats en onder ons bedrijf doorliep. Wij deelden Mijnwater mee dat wij best wilden meewerken, maar dat wij graag een alternatief tracé om onze handelsactiviteiten heen zouden zien. Wij waren met Mijnwater dan ook in goed overleg om een aangepast traject te kiezen. Ook gaven wij aan dat er op onze percelen een voornemen tot handhaven van de gemeente Heerlen lag, en dat dit handhaven het ons niet toestond om gronden te vervreemden. En ook bij het toestaan van werkzaamheden door derden zou alle verantwoordelijkheid voor ons zijn. Om medewerking toe te zeggen aan Mijnwater, stelden wij dan ook de voorwaarde dat wij samen met Mijnwater en de gemeente Heerlen aan tafel komen om duidelijke afspraken te maken over deze samenwerking, en zo de risico's voor ons bedrijf af te zekeren. Wij vroegen Mijnwater om deze gesprekken te organiseren. Op maandag 3 juli 2023 werden wij gebeld door mevrouw Doedel, de directrice van Mijnwater. Dit was de eerste keer dat wij met mevrouw Doedel in contact kwamen. Ze deelde ons mede dat de gemeente niet met ons in gesprek wilde en dat zij niets kon betekenen met betrekking tot onze voorwaarden dat wij met de gemeente en Mijnwater om tafel wilden om afspraken te maken over onze eventuele samenwerking in plaats van de handhaving die er nu plaatsvond. Ook met de Provincie wilde zij niet in gesprek. We zouden zelf maar contact met de Gedeputeerde Van Caldenberg zoeken als wij dat kansrijk vonden. Wij moesten vandaag voor 18.00 uur aan mevrouw Doedel mededelen of wij onze samenwerking desondanks wilde, doorzetten, en dan als compensatie maar een bedrag noemen. Wij deelden haar na intern overleg een half uurtje later mee dat het niet om geld ging, maar dat wij niet konden instemmen terwijl ons dit voornemen tot handhaven boven het hoofd hing. Mevrouw Doedel deelde ons toen mee dat ze per direct de onderhandelingen met ons staakte…

De voorzitter: Mijnheer Verstraelen, mag ik u verzoeken om de namen in uw betoog toch achterwege te laten.

De heer Verstraelen: Oké. Letterlijk daags na het stopzetten door Mijnwater van de onderhandelingen met ons, ontvingen wij van de gemeente de last onder dwangsom, en dus het bekrachtigen van het handhavingstraject door de gemeente Heerlen. Tot onze verbazing was dit het laatste gesprek dat wij met Mijnwater hadden. Wij vernamen in de media dat er gekeken werd naar een alternatief tracé. Een nieuw tracé leidt onvermijdelijk tot vertraging, enorme meerkosten voor de gemeenschap en nieuwe risico's; totaal onnodig. Met een of twee gesprekken met alle drie partijen, gemeente Heerlen, Mijnwater en Eurohandelsonderneming, zouden wij er toch makkelijk uit zijn gekomen. Wij vinden het niet te bevatten dat deze duidelijke oplossing niet door partijen wordt gebruikt, maar dat er gekozen wordt voor een geldverslindend alternatief met veel nieuwe onzekerheden en veel vertraging. Wij verzoeken het College dan ook dringend in deze casus te bemiddelen, zoals de rol van het middenbestuur ook in het verleden al succesvol is gebleken. Met een beetje goede wil van de Provincie, gemeente en Mijnwater, kan bij wijze van spreken volgende week met ons overeenstemming worden bereikt. Hiermee kunnen een hoop extra kosten voorkomen worden.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Verstraelen. U mag even blijven staan, want als er nog verduidelijkende vragen zijn vanuit de commissie, dan kunt u daar nog eventueel antwoord op geven. Dan begin ik even links. Nee? Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, ik zou er graag een reflectie van het College op zien. En ja, ik weet niet of dat nog toegevoegd kan worden op de stukken of anders schriftelijk, maar ik zou eigenlijk ook graag - ja, dat is geen vraag aan de inspreker en gezien de tijdsdruk… - willen weten wat de gevolgen zijn op die soorten, op dat gebied? Wat zijn ook de natuuronderzoeken die hebben plaatsgevonden?

De voorzitter: Ja, maar dat is geen verduidelijkende vraag voor de inspreker begrijp ik.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Nee, maar wel alvast…

De voorzitter: Nee, maar dan mag u dat zo dadelijk in uw termijn ook gewoon meenemen. Mijnheer Sol, heeft u een verduidelijkende vraag? Mijnheer Hanegraaff? Mevrouw Koopman? De BBB-fractie? De fractie van de PVV?

De heer Claassen (PVV): Ja, dank u wel voor het inspreken. Begrijp ik uit uw betoog dat voor het oorspronkelijk bedoelde traject, dat zou onder uw terrein, onder uw gronden doorgaan, wel overleg met u is gevoerd of dacht de gemeente of Mijnwater dat dat niet uw gronden waren?

De heer Verstraelen: Nee. Mijnwater heeft ons t.z.t benaderd en wij zijn toen met Mijnwater in gesprek gegaan. De gemeente heeft niet met ons gesproken over het hele project.

De voorzitter: Dat was uw enige vraag, mijnheer Claassen?

De heer Claassen (PVV): Aan de inspreker.

De voorzitter: Aan de inspreker uiteraard, ja. Mijnheer Loomans? Mevrouw Berghorst, u had een vraag.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, u komt bij ons, bij Provinciale Staten. Dat is natuurlijk hartstikke prima. Heeft u ook zelf contact gezocht met de gemeente Heerlen hierover?

De heer Verstraelen: Ja.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Wat was de respons dan?

De voorzitter: Mijnheer Verstraelen.

De heer Verstraelen: Wij komen met de gemeente niet in gesprek gedurende het handhavend traject, wat we ook proberen, dus vandaar dat ik ook hierheen kom.

De voorzitter: Mijnheer Stone? Mijnheer Schoenmakers, heeft u een verhelderende vraag?

De heer Schoenmakers (LOKAAL-LIMBURG): Ja, voorzitter, even voor de inspreker, die heeft het over toezeggingen. Zijn die mondeling, schriftelijk? Is daar allemaal documentatie van?

De voorzitter: De heer Verstraelen.

De heer Verstraelen: Beide, zowel mondeling als schriftelijk en daar zijn ook afschriften van, ja.

De voorzitter: De heer Roso? Dan dank ik de inspreker, en u mag terug en plaatsnemen op de publieke tribune.

De heer Verstraelen: Dank u wel.

De voorzitter: Dan gaan we verder met de behandeling van dit agendapunt. Als eerste mag de heer Claassen desgewenst een korte toelichting geven op zijn ingediende verzoek. Daarna wordt de Gedeputeerde in de gelegenheid gesteld om antwoord te geven op het verzoek en de vragen. En hierna zullen wij dit onderwerp behandelen in één termijn, waarbij het voorstel is om een spreektijd te hanteren van drie minuten per fractie, te beginnen bij de PVV. En tenslotte krijgt dan de heer Van Caldenberg, de Gedeputeerde, de gelegenheid om in zijn termijn alle vragen te beantwoorden. Mijnheer Claassen, heeft u behoefte aan een korte toelichting?

De heer Claassen (PVV): Ja, een korte toelichting en vragen aan het College. Ik denk dat de inspreker duidelijk heeft gemaakt dat er een ondernemer is die met de rug tegen de muur staat en blijkbaar ook in geschil is met het College in Heerlen. Daar gaan wij niet over, maar wij gaan wellicht wel richting het College over wat voor gevolgen dat heeft voor Mijnwater, want wij dragen wel bij aan Mijnwater. En u weet dat de PVV niet heel enthousiast wordt van Mijnwater, maar wij worden ook niet enthousiast van overmatige kosten voor, ja, wat ons ook op het bordje komt. En wij voorzien dat door wat er nu gebeurt, wij wel opgezadeld worden als burgers met extra kosten. En ik denk dat uit de antwoorden die we eerder hebben gekregen op schriftelijke vragen ook duidelijk geworden is dat het College zegt van ja, maar wij hebben daar niks mee te maken. Maar er vindt wel bestuurlijk overleg plaats tussen de Provincie, en de portefeuillehouder dus, met Mijnwater. Het lijkt mij echt onwaarschijnlijk dat de casus daar niet besproken is. Ik denk ook dat we verantwoordelijkheid hebben, want het gebied, zoals de inspreker zei, kent ook rafelgebieden. En die rafelgebieden, als je dan kijkt naar de omgevingsvergunning, dan heeft de Provincie daar wel iets over te vinden en te zeggen, dus het zou heel vreemd zijn als nu wordt gezegd van ja, wij hebben daar niks mee te maken. En ik denk dat ook evident is dat als binnen dat conflict dat er speelt wordt gezegd van ja, wij kunnen niet

meewerken want er ligt een handhavingsverzoek op, dat de dag daarna al meteen de handhaving met zo'n order, ik heb het gezien, op de mat ligt bij de ondernemer. Dat kan niet in een avond verzonnen zijn. Dus dat er een wisselwerking is tussen wat Mijnwater wil en wat de gemeente wil, is wat ons betreft evident duidelijk, maar zij komen er niet uit. En daar heb ik dadelijk een vraag over, een gunvraag, aan de Gedeputeerde, maar eerst nog even wat technische vragen als het mag, anders zijn mijn drie minuten dadelijk om.

De voorzitter: Ja, want dat wilde ik net vragen.

De heer Claassen (PVV): Ja.

De voorzitter: Zojuist heeft u uw toelichting gegeven.

De heer Claassen (PVV): Ja.

De voorzitter: Als u wilt, kunnen wij dus nu dan uw spreektermijn in laten gaan.

De heer Claassen (PVV): O, gewoon, mijn spreektermijn gaat nog in?

De voorzitter: Ja.

De heer Claassen (PVV): Dan laat mijn spreektermijn maar ingaan.

De voorzitter: Ja.

De heer Claassen (PVV): Want ik wil het ook zo kort en bondig mogelijk houden, want het is al heel wirwarrig genoeg.

De voorzitter: Prima.

De heer Claassen (PVV): Ik stelde net de vraag aan de inspreker dat Mijnwater dacht daar onder die gronden door te kunnen gaan. Maar volgens mij ging het College Heerlen ervan uit dat dat hun gronden waren of provinciale gronden, maar het was blijkbaar eigenlijk eigendom van Eurohandelsonderneming. Is dat verhaal bekend bij het College, in ieder geval bij degene die aan de bestuurlijke tafel zit van Mijnwater, dat dat speelde? En de rafelranden, daar is de Provincie en het waterschap bevoegd, dus wij zijn er echt van overtuigd dat er - misschien niet door de heer Van Caldenberg maar wel zijn voorganger - ambtelijk overleg moet zijn geweest over het aanleggen van dat tracé of mogelijk een alternatief tracé. Kan het College dat bevestigen? En, ja, weet u, er lag van de week bij de mensen in Heerlen [een brief] dat er een alternatief tracé was, en daarin staat dat, ja, natuurlijk allemaal vragen, je kunt de app downloaden en dat soort dingen allemaal om dingen te zien, dat ze binnenkort gaan beginnen. 18 september beginnen ze aan een alternatief tracé, vele malen, honderden meters langer dan dat het oorspronkelijk was, en op het eind raakt het ook een beschermd waterwingebied en een natuurgebied. En het oorspronkelijke tracé is veel korter. Dat gaat onder Eurohandelsonderneming door. Maar omdat nu dat daar speelt, doen we hem helemaal om, en volgens mij kost om meer geld. Dat ten eerste. En als het onder Eurohandelsonderneming was gegaan, dan had het nu al kunnen beginnen, maar elke week dat er gewacht wordt, kost dat duizenden euro's geld. Ik vraag me af wie dat gaat betalen? Dus we hebben de wachttijd, de verlenging van het tracé wat meer geld kost. En dat past nu nog allemaal netjes binnen het kader, maar we weten allemaal dat straks op het eind van het verhaal wordt gezegd: we hebben een miljoen

tekort. En er wordt aan uw allen gevraagd: kunnen we nog een miljoentje meer ophoesten? En dat hadden we dus kunnen voorkomen, denk ik. Het rare is dat als men in september gaat beginnen en het is een alternatief tracé, dan vragen wij ons af hoe dan die vergunning daar verleend is, want daar heeft de Provincie wel een rol in. En we vragen ons dan ook af, dat zou GroenLinks van ons moeten waarderen, en dat is niet dat we tegenhouden dat het op de agenda komt, maar dat wij ons zorgen maken om de natuurlijke habitat daar. Daar schijnt van alles rond te lopen, kikkers met strepen, zonder strepen, salamanders. Er vliegt van alles door de lucht, uilen, noem maar op.

De voorzitter: Mijnheer Claassen, uw tijd is om, dus kunt u tot een afronding komen.

De heer Claassen (PVV): En wij vragen ons af of de Gedeputeerde op de hoogte is of daar een vergunningverlening is en of daar ook voldaan is aan alle ecologische eisen? En, ja, daar zijn we benieuwd naar. En we hebben in de schriftelijke vragen gesteld, ik sluit af: dit tracé met de omweg, met de duur van de verlenging, hoeveel meerkosten dat oplevert voor het project Mijnwater en wat dan, vooruitgekeken, de mogelijk consequenties zijn van dit hele gebeuren? En we roepen echt de Gedeputeerde op om, net als wat hij deed toen hij aan deze kant van de zaal zat, openheid voor de burger, voor de burger opkomen, middenbestuur moet de burgers ondersteunen, dat nu als Gedeputeerde ook waar te maken en zijn rol te pakken als middenbestuur.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Claassen. Even voor de helderheid naar de Gedeputeerde toe: u mag straks eerst reageren op de toelichting en u mag ook daarna reageren of antwoorden op de vragen. Dan ga ik nu naar de fractie van de heer Loomans, Horizon. Heeft u een inbreng?

De heer Loomans (Horizon): Nou, u zei daarstraks zelf dat u na de heer Claassen eerst de Gedeputeerde aan het woord wilde laten.

De voorzitter: Ja.

De heer Loomans (Horizon): En ik zou heel graag zijn reactie horen voordat ik vragen heb.

De voorzitter: Ja, als dat het brede gevoel is in de commissie, dan doen we dat inderdaad eerst. Dan eerst even reageren op de toelichting, of in ieder geval het verzoek van de heer Claassen op de grondvraag.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter, dank u wel. Dank ook aan de heer Claassen en uw commissie voor de gelegenheid om hier iets over te kunnen zeggen. Ik heb ook gevoel voor datgene wat de inspreker hier heeft verteld, maar ik moet hem ook in die zin teleurstellen in datgene wat wij hier vanuit het College van GS kunnen doen. Er spelen simpelweg eigenlijk twee zaken die we voor u kunnen onderscheiden. Dat is enerzijds het geschil tussen de gemeente Heerlen die handhavend optreedt bij Eurohandelsonderneming, en daarvan is de burgemeester van Heerlen het bevoegd gezag. Het College van GS heeft daar geen rol en zou ook niet die rol op zich willen pakken om daar te gaan overrulen, los van het feit dat we die mogelijkheid ook niet hebben. Het andere wat er speelt is dat er een onderhandeling is geweest tussen Mijnwater en Eurohandelsonderneming, en daar is ook in die zin, op basis van de afspraken die wij met uw Staten hebben, geen rol weggelegd voor het College van GS. Want in feite de afspraak die we gemaakt hebben met Mijnwater via het LEF is dat Mijnwater met een eigen directie en een eigen raad van commissarissen hun bedrijfsvoering voert, en daar hebben wij ook in die zin bestuurlijk geen bemoeienis mee. En mijn eerste reactie zou dan ook zijn om die twee zaken niet met elkaar te vermengen, los van dat wij er überhaupt geen rol in hebben. Dat dus in eerste instantie.

De voorzitter: Dank u wel, Dat is uw reactie op het agenderingsverzoek neem ik aan. Want dan gaan we nu over naar de eerste en enige termijn van alle andere fracties, want de heer Claassen heeft zijn termijn al gehad. Mijnheer Loomans, heeft u naar aanleiding van die beantwoording nog een eerste termijn?

De heer Loomans (Horizon): Ja, het is lastig om in deze situatie, waar het College eigenlijk al aangeeft dat wij vanuit de Provincie heel weinig kunnen doen, dan in een keer nog een nieuwe suggestie uit de hoed te kunnen schudden. Het is in ieder geval een heel trieste situatie als ik het allemaal zo hoor. En, ja, wat hier de gouden oplossing is, ik wou dat ik het wist. Ik hoop dat een van mijn collega's dan nog een suggestie heeft, maar ik wacht eventjes af.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Berghorst? Mijnheer Stone? Mijnheer Schoenmakers?

De heer Schoenmakers (LOKAAL-LIMBURG): Een opmerking, voorzitter. Het is natuurlijk wel zo dat we met maatschappelijk geld hier spelen, en we hebben een maatschappelijke noodzaak om te verduurzamen, dus daar hebben we toch wel ook een morele rol in. En als we aan de andere kant straks een rekening krijgen, en de heer Claassen attendeerde er al op, die straks vele malen duurder is, we hebben wel met maatschappelijk geld te maken. Dus daar waar ruimte zit, zou ik toch de Gedeputeerde oproepen om te kijken of we toch niet iets kunnen betekenen zodat voor alle partijen, dan zullen ze niet allemaal 100% gelijk kunnen krijgen, maar in ieder geval ergens een modus wordt gevonden omdat we toch met maatschappelijk geld te maken hebben, en dat we toch tegen zo laag mogelijke kosten dat allemaal in werking zetten. En nog dank aan de inspreker voor het inspreken en de bijdrage.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Roso.

De heer Roso (JA21): Ik wil vooral de spreker danken voor zijn woorden en voor de rest heb ik geen aanvullende vragen.

De voorzitter: Dat is helder. Dank u wel. Mijnheer Van Est van 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, dank u, voorzitter. Gelukkig dat we hier geen stuk van 152 pagina's wat mogelijks is te bestuderen, maar laat ik daar kort in zijn. Ik dank ook de inspreker voor het inspreken en duidelijkheid te geven. De Gedeputeerde geeft terecht aan dat hij geen formele bemoeienis heeft. Maar als de vraag is bemiddelen, dan is dat niet echt een vraag van formele bemoeienis maar te kijken van zijn er nog mogelijkheden om dit conflict op te lossen. En dat laat ik graag aan de Gedeputeerde zelf over of hij dat kan doen zonder enige vorm van verplichting, maar als het in het belang is van burgers en vertrouwen in de politiek terug te krijgen, zouden we dat niet moeten nalaten. Ergens in februari stond er echt zo'n heel groot masterplan, getekend en dergelijke. En nu hebben we één onderdeeltje van dit masterplan waar dit op voorkomt, en de vraag die dan bij 50PLUS rijst: hoeveel gaan we er nog tegenkomen in dat kader? Nu is het deze onderneming, dadelijk zijn er andere burgers, er zijn andere ondernemingen, dus ik vraag in hoeverre wij niet dadelijk het risico lopen met een project waarvan de bedoelingen goed zijn, maar waar de financiële draagkracht wel eens te wensen overlaat. Waar lopen wij straks allemaal tegenaan, en kunnen wij nu voorkomen dat we straks in de toekomst problemen krijgen met anderen? En Ik weet dat in de discussie in de vorige periode er nog gesproken werd over een derde strategische partner. Dat was toen allemaal geheim. Dat mocht je niet inzien, en ik weet niet hoever het daarmee staat? En is er een andere partij nu, een derde strategische partner die misschien ook invloed heeft, misschien uit andere

motieven, om dat te doen? Dus dat zijn eigenlijk mijn vragen. Dit snap ik. Ik probeer te zeggen: ik zou de Gedeputeerde oproepen van als er mogelijkheden zijn om te praten en om iets wat vast zit los te wrikken, kan dat zonder een formele bevoegdheid, want dat snap ik heel goed. En laten we wel zorgen dat we eigenlijk nu eens heel goed naar dat masterplan kijken. Dat wij niet iedere keer hier insprekers hebben die zeggen: en nu lopen wij weer hiertegen aan. Dat zou mijn opmerking wel zijn.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Wolters Gregório.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja, dank u wel, voorzitter. Het krantenartikel in De Limburger brengt uiteraard onrust met zich mee als we de inspreker horen. Dank voor het langskomen met uw verhaal. We hebben de beantwoording van de vragen ook gelezen wat betreft het project Mijnwater. Het geeft ook weer wat geruststelling dat daarin staat dat geen vertragingen of excessen geld zijn voorzien. Desalniettemin ben ik wel ook benieuwd naar de vraag die de heer Claassen had over de vergunningverlening van het lopende traject. En ook om als PS, en ik denk ook GS, niet voor verrassingen te komen te staan, is mijn vraag aan de Gedeputeerde welke rol GS op zich kan nemen in dit dossier. Eén om te zorgen dat er niet nog meer, ja, prikkelbare situaties ontstaan om het zacht uit te drukken, maar ook om ons een goed beeld te geven van ja, waar staan we nu zeg maar, en hoe ziet dat traject er nog uit. Mijn collega refereerde er ook al aan dat we niet nog meer verontruste Limburgers hier in het spreekgestoelte over hoeven te hebben staan. Dus dat zou onze fractie ook wel iets waard zijn als we daar misschien een rol in kunnen pakken. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Dank u wel, voorzitter, ook van hieruit dank aan de insprekers en aan de beantwoording van de Gedeputeerde. Ja, wij zouden het wel kunnen waarderen als de Gedeputeerde een toezegging zou kunnen doen om een overzicht te maken van de financiële consequenties van dit verhaal voor Mijnwater, voor de Provincie, en ook de ecologische consequenties van die omlegging. En mijn buurman had het net over de vergunningverlening, maar, ja, wij zouden ook wel willen weten: welke natuurwaarden zijn ermee gediend of worden daarmee geschonden? En überhaupt hebben we natuurlijk kortgeleden nog Mijnwater in zijn geheel behandeld in de Staten. Ik zou het ook waarderen als we daar een update van krijgen in de commissie, dus niet het werkbezoek maar gewoon echt wel een concrete update over het financiële stuk. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Sol.

De heer Sol (GroenLinks): Dank u, voorzitter. Ja, een update over de status van Mijnwater als geheel lijkt me sowieso een goede zaak, maar ten aanzien van deze casus geen vragen.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Hanegraaff.

De heer Hanegraaff (CDA): Ja, ik heb ook één vraag, maar dat is eigenlijk in opvolging van wat gezegd wordt, een versterking daarvan, dat ik ook wel benieuwd ben naar de verdere update en vooral de financiële consequenties, want ik vind het ook wel te makkelijk om te zeggen: het is niet onze formele bevoegdheid. Ik snap dat natuurlijk wel en je moet ook daarmee oppassen, maar als het echt om heel grote kosten gemoeid gaat, ja, dan is het natuurlijk wel handig als we daar een soort van informeel in ieder geval het gesprek aangaan. Dus in die oproep zou ik willen doen, maar dat hangt ook een beetje af van wat die echte kosten dan zijn.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Koopman.

Mevrouw Koopman (VVD): Ja, ook dank aan de inspreker voor het inspreken, en voor de beantwoording zojuist van de heer Van Caldenberg. Heel duidelijk, niet de twee stromen verwisselen. En daarnaast sluit ik me aan bij vorige sprekers. Een update is natuurlijk nooit verkeerd om een goed overzicht te krijgen.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie van de BBB, de heer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, bijna alles is al gezegd. Ik kan alleen maar zeggen dat ik het met mijn collega-Statenlid eens ben. Ook wij zouden graag de financiële onderbouwingen zien en ook de ecologische impact van de wijziging in het traject. En, ja, wat ik toch nog wil meegeven, ik heb het antwoord van onze Gedeputeerde gehoord, maar ik vind het toch als relatieve buitenstaander moeilijk om het handhavingsverzoek en het Mijnwater-verhaal los te koppelen, en zo zal zullen veel van de burgers dat ook zien in Limburg. Het is ook om die reden denk ik belangrijk om te kijken of daarin bemiddeld kan worden. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan hebben wij iedereen aan het woord gehad van deze commissie. Dan kan ik de heer Van Caldenberg het woord geven namens het College.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter, ik denk dat het vanuit rechtsstatelijk oogpunt even goed is om aan te geven dat, en u heeft er eigenlijk net al bij de RUD over gesproken: Commissie Van Aartsen, onafhankelijkheid van toezicht en handhaving. En dat is denk ik ook wel van belang. Het bevoegd gezag om te kunnen handhaven, ligt in dit geval bij het primaat bij de gemeente Heerlen, bij de burgemeester. Daar heeft de Provincie geen rol en die wensen we ook niet te nemen. Ik zou het ook heel erg merkwaardig vinden als wij vanuit onze eigen VTH-taken of vanuit de RUD-taken handhavend optreden omdat er ergens iets misgaat in deze provincie, en dat we vervolgens om economische redenen, welke dat dan ook zijn, die van onszelf, dan tegen de handhaving gaan zeggen: dat mag niet. Dat is niet de rol die wij voor ons zien als College. Dat is die kant. Dan is het misschien goed om ook nog wel wat zaken ten aanzien van Mijnwater op te helderen, want ja, het tracé wordt wat langer. Of daar meer kosten mee gemoeid zijn, is een aanname, maar die kunnen wij op dit moment nog niet staven. Het tracé is langer, maar de boringen die voor het alternatieve tracé moeten worden gedaan, zouden mogelijk wel goedkoper kunnen zijn. Daar hebben we nog geen duidelijkheid over. Ik zou uw Staten willen adviseren om niet dit postzegelstukje van het hele tracé van de uitbreiding van Mijnwater in die zin te beoordelen, maar te kijken naar het geheel. **Daarover gaan we u graag informeren, want we hebben volgende week al, en dat is niet specifiek Mijnwater maar LEF als geheel, een infosessie voor u gepland,** en stel daar ook vooral uw vragen. En op uw eigen verzoek uit Provinciale Staten zit er ook een tour, een infosessie in specifiek over Mijnwater. Die komt er ook binnenkort aan. **En sowieso hebben we de reguliere voortgangsrapportages bij het LEF, waar we met elkaar daarover gaan spreken.** Even kijken, ja, dus in de richting van de heer Van Est …

De voorzitter: Ik zie een interruptie van de heer Claassen (PVV).

De heer Claassen (PVV): Ja, voorzitter, dat is wel heel erg makkelijk. Ik begrijp het wel. Als ik daar zou zitten, zou ik dat misschien ook zo zeggen. Maar het is heel erg makkelijk, want volgens mij werd er aangegeven, en volgens mij was het ook aan de hand, dat als er nu niks aan de hand was, Mijnwater al bezig was met boren en de pijpen aanleggen. En dat was allemaal aanbesteed. Volgens mij is het zo dat als iets aanbesteed is en dat degene die dat moet gaan doen al de hijskranen klaar heeft staan en dan te horen krijgt u kunt niet beginnen, dat dat elke week geld kost. En wat wij volgens

mij met elkaar hier vragen is: wat kost dat dan nu dat er niet gestart is enkele weken geleden? Dat zouden we vragen. Maar volgens mij kost dat wel geld, en u doet dat nogal erg makkelijk af van het zal allemaal wel meevallen. Weten we niet, maar we willen het wel weten. Wat kost het nu meer aan geld? En het is langer, het tracé. Ja, dat klopt, maar elke meter langer is meer geld, dus ook daarvan zouden wij graag willen weten: die hoeveelheid meter, hoeveel meter is dat, en wat gaat ons dat meer kosten? En omdat wij dus een financiële partner zijn in dat hele verhaal, en het gaat allemaal via netwerken, het zal wel, betaalt uiteindelijk de burger. En wij zitten hier voor onze burger. Zou het ook gewoon heel erg voor de hand liggend zijn door niet te interveniëren in de handhaving, dat wordt ook niet gevraagd, maar gewoon op zijn boeren-Limburgs te zeggen: wat is hier nou aan de hand? U zou toch al kunnen beginnen vorige week. Want het kost de burger geld. En dan krijg ik allemaal gedoe in de Staten. Dat kunt u gewoon vragen. Dat is toch bestuurlijk overleg? En de vraag die nog openligt, en ik hoop dat er ook antwoord komt: is er überhaupt bestuurlijk overleg geweest door uw voorganger over deze casus? En waaruit blijkt dat het dan niet zo zou zijn? Want volgens mij hebben wij op papier dat het wel zo is, en u heeft eerder gezegd dat het niet was.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Dat laatste is in ieder geval niet het geval. Er is geen bestuurlijk overleg in ieder geval tussen de Provincie, en vanuit het College van GS, met Mijnwater. Dat is er niet. Sorry? Nee. Ja, u gaat vervolgens toch weer zaken met elkaar vermengen, want het is een eigenstandige bevoegdheid van Mijnwater om de beslissingen te nemen vanuit hun directie over waar zij de investeringen doen. Daar zit een raad van commissarissen op. De aandelenverhouding is ook voor een belangrijk deel bij Enpuls gelegd, een andere eigenaar dan het LEF, en zij gaan hierover, niet wij. En zij hebben vanuit de governance die met uw Staten is afgesproken, ook de beslissing genomen om een alternatief tracé te gaan uitwerken. Ja, dat kan zijn dat daar meer kosten bij komen, maar op het geheel van Mijnwater kan het ook wel zijn dat er ook op sommige onderdelen meevallers zijn, en die zullen we in die zin in zijn totaliteit aan u op enig moment ook rapporteren. Even kijken, de heer Claassen, en volgens mij ook de heer Wolters Gregório**,** stelden nog een vraag over de vergunningverlening. Dat is een separaat onderdeel wat hier nog bij hoort, want we hebben aan de ene kant handhaving, aan de andere kant heb je Mijnwater en aan de andere kant heb je nog de uitbreiding van het bestemmingsplan. De uitbreiding van het bestemmingsplan is ook bevoegdheid van de gemeenteraad van Heerlen, de gemeente Heerlen. De Provincie komt weer in beeld op het moment dat daar een wijziging optreedt, maar ook dan hebben we vanuit toezicht en handhaving of vanuit Mijnwater niet de rol. Maar dan hebben we de rol vanuit de portefeuille van collega Theuns, vanuit Ruimte, en dan zullen we ieder voorstel zoals elke andere gewoon beoordelen. Dat is een latere fase, maar daarvoor zal er eerst een besluit moeten zijn van de gemeenteraad van Heerlen dat luidt dat wij dat willen aanpassen. Dat kunnen wij niet zomaar overrulen als wij dat zouden willen.

De voorzitter: Ik zie weer een interruptie van de heer Claassen.

De heer Claassen (PVV): Ja, dan probeer ik het te begrijpen, want de portefeuillehouder is niet aanwezig, maar toch is er een bewonersbrief dat ze gaan starten, en die komt een paar weken nadat het een feit is dat er op het originele tracé niet gestart kan worden. Dan moet er in dat proces over wij gaan dan de route omleggen, we gaan door waterwingebied waar de Provincie iets over te zeggen heeft, de waterschappen iets over te zeggen hebben, bij u bekend moeten zijn dat ze dat gaan doen. En dan moeten de vragen, de uitvragen in ieder geval, ook bij u bekend zijn. Van dit zijn we van plan, wat hebben we daarvoor nodig? Waarvoor moeten we bij u zijn? Waarvoor moeten we niet bij u zijn?

De voorzitter: De heer Van Caldenberg.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Het zijn de aandeelhouders sowieso, hè, die ook een vergunningaanvraag doen. Overigens moet ik me corrigeren. Mijnwater heeft een eigenstandige directie, geen RvC. Dat moet ik even corrigeren. Maar als dat past binnen het bestemmingsplan, is het bevoegd gezag ook van de gemeente Heerlen, en toetst de gemeente Heerlen aan het bestemmingsplan wat past binnen onze omgevingsvisie et cetera en omgevingsverordening. En het bestemmingsplan moet daar sowieso aan voldoen, maar voordat dat bij ons op het bordje komt is een later moment en dan zullen we ernaar kijken, maar dat hebben we in deze fase nog niet gedaan. Daar heeft het College ook geen standpunt over ingenomen.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg, mag ik u vragen uw betoog of uw beantwoording van de vragen te continueren.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, volgens mij heb Ik denk ik wel zo'n beetje alle vragen beantwoord, voorzitter. De vraag van de heer Van Est. Even kijken, ja, volgens mij komt er nog meer. Ik hoop dat ik uw onrust een beetje heb kunnen wegnemen. De vraag is hoeveel dit is, wat er komt en of het komt? **Daar waar er zeg maar op een project van deze omvang gewerkt wordt, komen er soms meevallers en soms op andere punten juist ook wel weer voordelen. Daar gaan we met u over in gesprek.**

De voorzitter: Er is een interruptie van de heer Van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, voorzitter, even naar aanleiding hiervan. Kijk, mijn vraag is niet helemaal op niks gebaseerd. Wij hebben volgens mij in februari nog een flinke dotatie moeten doen aan het hele project, en Mijnwater volgens mij € 1,66 miljoen. Laat ik het zo zeggen, dat lijkt op - dat is natuurlijk een beetje gechargeerd als je het zo zegt - het geld is binnen dus wij kunnen weer. Dat zal niet de bedoeling zijn, maar het is wel een zaak dat wij de vinger aan de pols moeten houden, want dit is al een project wat, laat ik het zo zeggen, toch moeilijkheden had. Anders hadden we in februari dat besluit niet hoeven te nemen. En Ik heb ook gevraagd van is daar nu die derde strategische partner waar toen over gesproken werd? Is die er nu al, want dan zou ik het wel in ieder geval willen weten, want die kan misschien ook nog andere belangen hebben waardoor misschien deze projecten, ja, wat harder doorgeduwd worden dan ze misschien anders zijn. Dus daarvoor die vraag en ook mijn bezorgdheid nog. En ik hoop heel snel te zien hoeveel projecten er nog staan in dat masterplan en waar de obstakels dan zijn, zodat we dat van tevoren weten en niet op het moment dat de hijskranen klaar staan en er dan nog iets gedaan moet worden.

De voorzitter: Mijnheer Van Est, ik heb geen verdere vragen genoteerd, klopt dat?

De heer Van Est (50PLUS): Ik heb aangegeven waar mijn zorgen zijn en de vraag was: die zorgen zijn nog niet weggehaald.

De voorzitter: En daar vraagt u nog een reactie op van de Gedeputeerde. De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter, juist om te investeren in de uitbreiding van de infra heeft uw Staten een besluit genomen. Dat heeft uw Staten gedaan en daarin zijn keuzes gemaakt en daar is een project. Dat is Mijnwater, toch misschien wel het meest vergevorderde warmtenet van Nederland, het meest kansrijk misschien ook wel. Daarvoor heeft uw Staten geld gegeven. Mijn advies zou zijn: blijf dat ook goed kritisch volgen. Dat zou ik zeker ook doen. Alleen, ik zou u ook wel terug willen geven, de vraag is eventjes of u dat op dit casusniveau moet doen of dat u dat in een

groter verband op de totale investering moet doen. Die keuze is uiteraard aan u. Maar ja, mijn advies zou zijn: kijk naar de totale investering en wat dat volgt, want in projecten als deze, gebeuren er in de uitvoering natuurlijk altijd zaken waar je aan moet bijsturen, en daarvoor is Mijnwater primair zelf de organisatie die daar de keuzes in moet maken. En binnen de governance afspraken die we met elkaar daarover hebben, is de rol van Provinciale Staten en het College van GS er natuurlijk eentje die op relatieve afstand staat.

De voorzitter: Mijnheer Claassen, u had nog een laatste interruptie.

De heer Claassen (PVV): Ja, tot slot, want wat mij verbaast is u downplayt het naar een casus, maar volgens mij is dat niet een casus. Het gaat erover dat, wat terecht wordt gezegd, we € 1,5 miljoen steken in het project Mijnwater, waar wij als PVV helemaal niet in geloven. Nou goed, de meerderheid wel, maar er gaat € 1,5 miljoen daarnaartoe en dan gaat het erover of diegenen die dan met die € 1,5 miljoen aan de slag gaan, en wat daar nog meer bij hoort, dat wel een beetje goed doen en of zij op de juiste manier met ondernemers en burgers omgaan. En dan is het geen casus, want ik vind het een heel belangrijk signaal als ik hoor wat de inspreken vertelt over hoe eigenlijk gecommuniceerd wordt en om toch te zeggen, wetende dat er ergens een handhavingstraject ook gaat liggen: zeg maar wat je ervoor nodig hebt. Dat is onbehoorlijk bestuur, en u bent daar medeverantwoordelijk voor als portefeuillehouder. En wij hebben de plicht om u daarop aan te spreken en dan kunt u dat niet afdoen, en ik hoop dat u dat met me eens bent, van ja ... En het verbaast me dat uit uw mond komt aandeelhouders, governance, weet ik wat allemaal, waar u tot een paar maanden geleden allergisch op reageerde, en u het nu zelf gebruikt om onder de dingen uit te komen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, nogmaals is het van belang om het handhavingsbesluit echt los te zien van Mijnwater. Ik kan het niet vaak genoeg blijven herhalen in de richting van de heer Claassen. En uw Staten heeft mij op deze positie gekozen en gevraagd om de regels, die u zelf heeft vastgesteld, uit te voeren. Daar kunnen we opvattingen over hebben, kunnen we met elkaar heel veel discussies over voeren, laten we dat ook vooral blijven doen, maar u moet niet van mij gaan verwachten dat ik de regels die u vastgesteld heeft niet ga uitvoeren. Als u andere regels vaststelt, dan ga ik die graag voor u uitvoeren.

De voorzitter: Dank u wel. Er is nog een interruptie van de heer Wolters Gregório en de heer Schoenmakers. De heer Wolters Gregório.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja, dank u wel, voorzitter. Voor mijn eigen gemoedsrust en misschien voor meer mensen in de zaal wil ik u vragen of we misschien een update kunnen krijgen over het hele project en wat ons nog allemaal te wachten staat? En misschien dat er voor de heer Claassen en anderen ook kan worden meegenomen hoe met dit specifieke geval is omgaan.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Nou, wat we …

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Sorry, voorzitter, het is uw huis. Wij hebben sowieso toegezegd, want dat is de relatie die wij hebben. **Wij hebben een relatie met het LEF. Daar hebben we volgende week een infosessie over.** Dat is de afspraak die we gemaakt hebben over hoe gaan we om met de governance. Het LEF moet dan weer toezien op Mijnwater, en Mijnwater heeft ook zijn

eigenstandige bevoegdheden. **Dus wij gaan u informeren over het LEF.** U heeft zelf al gevraagd voor onze sessie over … **Er komt een aparte informatiesessie over Mijnwater. Die gaan we voor u doen, en stel daar vooral alle vragen die u heeft.** En, ja, ik zie dat met vertrouwen tegemoet.

De voorzitter: De heer Schoenmakers. Dank u wel, Gedeputeerde.

Schoenmakers (LOKAAL-LIMBURG): Het was dezelfde vraag.

De voorzitter: Mooi, prima. Dan constateer ik dat wij dit agendapunt kunnen afsluiten. Er zijn geen toezeggingen gedaan. Er komen wel twee informatiesessies aan, maar die staan al op de agenda van deze commissie. Dan dank ik de Gedeputeerde.

10.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

Dan komen wij bij het laatste agendapunt van deze vergadering. Nou, excuseer, de commissiegriffier wijst mij er weer fijn op dat ik ook het agendapunt dat we niet behandelen toch moet benoemen voor de notulen. Dat is agendapunt 10.3: Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO.

11 Sluiting

Dan gaan wij naar het laatste punt. Dat is dus de sluiting, We zijn aan het einde gekomen van deze eerste openbare commissievergadering (ESA) Economie en Samenleving. Ik dank u hartelijk voor uw komst en ik zie u graag weer terug bij de volgende commissievergadering op 6 oktober aanstaande. Dan sluit ik hierbij de vergadering om 14.01 uur.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Complimenten aan de voorzitter.

Vastgesteld in de vergadering van 6 oktober 2023,

De commissiegriffier,	De voorzitter,
Van Dijk	Mertens

provincie limburg | Limburgs Parlement

Concept Notulen Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) van 8 september 2023

Inhoud

Voorzitter **3**

1 Opening, mededelingen voorzitter en vaststelling agenda **5**

2 Spreekrecht externen **5**

3 Notulen **5**

4 Overzicht aanbevelingen, moties en toezeggingen **6**

5 Voorraadagenda **6**

6 Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen **6**

7 CULTUUR EN MAATSCHAPPIJ **6**
7.1 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO 6

8 REGIONALE ECONOMIE **6**
8.1 Brightlands Rapportage 2023 - eerste voortgangsrapportage 6
8.2 4e Kwartaalrapportage BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo 24
8.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO 35

9 KWALITEIT OPENBAAR BESTUUR **35**
9.1 Nabespreking AV IPO van 27-6-2023 35
9.2 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO 37

10 FINANCIËN EN OVERHEAD **39**
10.1 Aanbieding ontwerpbegroting 2024 RUD Limburg Noord, e-mail RUD Limburg Noord 39
10.2 Mijnwaterproject Heerlen 45
10.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO 57

11 Sluiting **57**

Presentielijst van de leden van de commissie ESA voor de vergadering van 8 september 2023

Voorzitter
Mertens, mevrouw mr. K.G.M.

Griffie
Van Dijk, J.H.M.
Mortel, mevrouw E. van den
Schulkens, mevrouw J.A.M.

Aanwezig:

Leden	**Partij**
Berghorst, mevrouw mr. A.	PvdA
Bijnen, H.M. van	PVV
Blijlevens, R.P.	JA21
Bloi MA, J.M.	VVD
Bommel, C.P.G. van	BBB
Claassen, drs. R.A.B.	PVV
Depondt-Olivers, mevrouw M.L.H.	CDA
Goossen, I.J.G.	BBB
Hanegraaff, dr. M.C.	CDA
IJpelaar, W.A.J.	CDA
Jiménez Hastenrath, mevrouw C.L.	PVV
Koopman M SEN, mevrouw S.N.	VVD
Loomans, ir. P.J.M.	Horizon
Plusquin, mevrouw P.S.M.L.	Partij voor de Dieren
Smeets, C.A.H.	SP
Sol MSc, H.P.A.	GroenLinks
Wolters, mevrouw L.C.C.M.	PvdA
Wolters Gregório, J.	SP
Zeedzen, D.	BBB

Afwezig
--

Het College van Gedeputeerde Staten
Caldenberg, M. van
Demollin-Schneiders, mevrouw E.A.M.B.
Satijn, S.H.M.

Burgercommissieleden

Beucken, L. van den	LOKAAL-LIMBURG
Boven, mevrouw ir. I.	Partij voor de Dieren
Coumans, C.J.P.	BBB
Est, drs. A.M.B. van	50PLUS
Pfoster, D.D.W.	PVV
Roso, R.L.W.	JA21
Schoenmakers, H.G.J.	LOKAAL-LIMBURG

Stone, J.J.W. D66

Overige onbekende sprekers
Agendapunt 8.1:
Mevrouw Van den Mortel, Statenonderzoeker

Agendapunt 8.2:
Mevrouw Van den Mortel, Statenonderzoeker
De heer Van Heugten, directeur Greenport Venlo

Agendapunt 10.2:
Inspreker de heer Verstraelen, directeur Eurohandelsonderneming

Notulist
Het Notuleercentrum

1 Opening, mededelingen voorzitter en vaststelling agenda

De voorzitter: Goedemorgen allemaal. Mag ik u vragen om uw plaatsen in te nemen? Dan kunnen wij kijken of er quorum is. Dan kunnen wij gewoon op tijd starten met deze vergadering. Dank u wel. Wij hebben quorum, dus wij kunnen starten met de vergadering. En dan wil ik jullie ook allemaal even heel officieel welkom heten bij deze allereerste vergadering van de commissie Economie en Samenleving, ook wel ESA genoemd. Wij kunnen hierbij ook de vergadering officieel openen. Op advies van de facilitaire dienst vergaderen wij vandaag in deze Statenzaal omdat het hier een stuk frisser is dan boven in de Veldekezaal, mocht u zich afvragen waarom wij vandaag hier zitten. Ik herinner u even aan de vergaderorde. U voert het woord vanaf uw eigen plek. Interrupties gaan ook vanaf uw eigen plek. En u dient uw hand op te steken als u het woord wilt. En u krijgt het woord als ik u het woord heb gegeven. Rond lunchtijd gaan we schorsen voor een korte lunch van drie kwartier ongeveer. En die is zoals gebruikelijk in het Prandium.

De rondvragen, daar kom ik nu bij. Zoals u heeft kunnen lezen, heeft de heer Bloi namens de fractie van de VVD een punt ingediend voor de rondvraag. Ik stel voor om dat te behandelen bij agendapunt 9.2. Zijn er vanuit de commissie nog rondvragen? Nee. Zijn er vanuit GS mondelinge mededelingen of zaken die vanuit het IPO gemeld moeten worden? Nee.

Dan komen wij bij het vaststellen van de conceptagenda. Kunt u als commissie instemmen met deze agenda? Ja. Kijk, ik heb een punt van de heer Sol van de fractie GroenLinks.

De heer Sol (GroenLinks): Dank u, voorzitter. Ik zou willen voorstellen om agendapunt 10.2 van de agenda af te voeren, want we hebben geen stukken. Het is mij daarom volstrekt onduidelijk waar dit over zou moeten gaan.

De voorzitter: Ja, u heeft het over het agenderingsverzoek van de fractie van de PVV. Dan is het mijn taak om als voorzitter te inventariseren of daar een meerderheid voor is in de commissie om het agendapunt inderdaad af te voeren van de agenda. Ja, ik wil u er ook nog graag aan herinneren dat er ook een inspreker is op dat agendapunt. Ik ga even bij handopsteken inventariseren wie voor of tegen het voorstel is. Wie is er voor het voorstel van de heer Sol om het agendapunt van de agenda te voeren? Ik zie drie handen. Wie is tegen het voorstel? Ik zie een meerderheid. Een meerderheid is tegen het voorstel van de heer Sol. Dan wordt het voorstel niet van de agenda afgevoerd. Als er dan verder geen opmerkingen zijn vanuit de kant van de commissie, dan kan ik de agenda ongewijzigd vaststellen.

2 Spreekrecht externen

De voorzitter: Wat betreft de externe sprekers heeft er zich een inspreker gemeld vandaag voor de vergadering, en dat is de heer Verstralen van Eurohandelsonderneming BV. Hij zal direct inspreken voorafgaand aan het agendapunt 10.2.

3 Notulen

De voorzitter: Dan komen wij bij punt 3 van deze vergadering, dat is het punt van de notulen. Wij moeten deze notulen vaststellen. Dat zijn de notulen van de commissievergadering van 2 en 9 juni 2023. In de notulen van 9 juni heeft een wijziging plaatsgevonden en dat betreft de doorvoering van de naam op pagina 51. Dat gezegd hebbende vraag ik u of u de notulen van de vergadering van 2 en 9 juni kunt vaststellen. Dat is het geval.

4 Overzicht aanbevelingen, moties en toezeggingen

De voorzitter: Dan komen wij bij agendapunt 4. Dat is het agendapunt overzicht van aanbevelingen, moties en toezeggingen. Zijn er op- of aanmerkingen op de lijst van moties, toezeggingen of aanbevelingen? Ik kan u meedelen dat er per abuis twee toezeggingen, namelijk 9270 en 9271 stonden op de lijst van de toezeggingen van de commissie LEO. Die hebben betrekking op de basisrapportage van Maastricht Aachen Airport. Die moeten uiteraard op de lijst van ESA staan en dat wordt ook zo gewijzigd. Dan constateer ik hiermee dat uw commissie de lijsten heeft vastgesteld.

5 Voorraadagenda

De voorzitter: Komen wij bij agendapunt 5, dat is de voorraadagenda. Voordat ik die aan uw commissie voorleg, heb ik daar wel enkele opmerkingen bij. Zoals bekend hebben wij met ingang van deze Statenperiode een Agendacommissie die de concept- en de voorraadagenda van de commissies en PS doorspreekt en die daar ook over advies uitbrengt. De Agendacommissie adviseert om de voorraadagenda vast te stellen. Kan ik de voorraadagenda met uw goedkeuren vaststellen? Dan is dat het geval.

6 Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen

De voorzitter: Het volgende agendapunt is de lijst ingekomen stuk en uitnodigingen. Kan ik die ook vaststellen? Dat is het geval.

7 CULTUUR EN MAATSCHAPPIJ

7.1 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

De voorzitter: Dan gaan wij naar de inhoudelijke behandeling, dat is agendapunt 8. Ik kijk nog heel even naar de commissiegriffier. Die wijst mij erop dat ik punt 7 ook gewoon netjes moet aftikken. Dat is het punt Cultuur en Maatschappij en het punt 7.1: rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO.

8 REGIONALE ECONOMIE

8.1 Brightlands Rapportage 2023 - eerste voortgangsrapportage

De voorzitter: Dan komen wij dus nu bij agendapunt 8: Regionale Economie. Dat is de Brightlands-rapportage 2023, de eerste voortgangsrapportage. De analyse van de Statenonderzoeker is in de nazending meegestuurd. En de Statenonderzoeker is ook aanwezig om eventuele technische vragen over de analyse te beantwoorden. Wij bespreken dit onderwerp in één termijn, waarbij ik eerst het woord geef aan de commissie. Ik stel voor dat wij een spreektijd hanteren van drie minuten voor iedere fractie en drie interrupties voor iedere fractie. Hierna kan de Statenonderzoeker eventueel technische vragen over de analyse beantwoorden. En daarna geef ik het woord aan de Gedeputeerde, en die krijgt van mij twintig minuten. Omwille van de duidelijkheid vraag ik u om in uw bijdrage een duidelijk onderscheid te maken tussen de onderdelen bijdragen aan beleidsdoelen en de ontwikkelingen daarop, de campussen en Brightlands en de projecten over campussen. Dat gezegd hebbende begin ik bij de Fractie van de PVV. Wie mag ik daar het woord geven? Dat is de heer Pfoster. Zie ik het goed?

De heer Pfoster (PVV): Dat klopt, voorzitter. Voorzitter, dank. Na een afwezigheid van bijna vier jaar in dit Huis was het weer even wennen om in de materie te duiken van de Brightlands-campussen. En ik wil beginnen door te zeggen dat deze rapportage voor ons weer goed in elkaar steekt en prima te volgen is. Deze rapportage werpt namelijk een blik op wat we tot nu toe hebben bereikt en welke stappen we nog moeten zetten. En ik wil graag aan het College een aantal beleidsmatige vragen stellen, waarbij ik vooral mijn inspiratie heb geput uit paragraaf 2.6. En zoals het College terecht opmerkt, heeft elke campus een uniek pad met een eigen leercurve. En ik ben vooral benieuwd om meer inzicht te krijgen in de voortgang en de optimalisatie van deze campussen, zodat we daarop kunnen voortbouwen en de volgende fase met enthousiasme en met het vastberadenheid kunnen tegemoet treden. Dan begin ik bij vraag 1. Het gaat over het onderwerp diversiteit en maatwerk. Kan het College toelichten hoe er gewaarborgd wordt dat van de vier campussen het maatwerktraject eruitziet? Rekening houdend met hun unieke karakteristieke en ontwikkelpaarden. Er wordt gerefereerd in het stuk naar het onderzoek van BCI en de Provinciale inzet tot 2020. Die is ook eerder vastgesteld. Maar hoe wordt dat geborgd in het verdere traject? Dan de instandhouding van de kennisinfrastructuur. Wat zijn de concrete plannen om de kennisinfrastructuur op de campus in stand te houden en actueel te houden? Er staat namelijk in het stuk dat als bijvoorbeeld de koppeling met het onderwijs ontbreekt je moet uitwijden naar publieke middelen. Maar het kan bijvoorbeeld zijn dat als de koppeling er niet is, dat je dan een kleine uitdaging hebt. Dus ik vraag me af hoe die kennisinfrastructuur op een goede manier kunt borgen in dit stuk. En welke stappen worden ondernomen om alternatieve financieringsbronnen aan te boren voor de instandhouding van faciliteiten zoals laboratoria en onderzoeksruimtes? Het College schrijft in het stuk van ja, we kunnen bijvoorbeeld mededingen in calls. Europese aanbestedingen, nationale aanbestedingen. Maar het kan zijn dat je bepaalde calls kunt verliezen En dan zou je dus bijvoorbeeld een uitdaging hebben met betrekking tot de financiering. Dat brengt me tot het volgende punt, namelijk de verdienmodellen van de campusorganisaties. Kan het College misschien inzicht geven in de specifieke verdienmodellen van de verschillende campussen?

De voorzitter: Mijnheer Pfoster, ik wil u heel even zeggen dat u nog een veertigtal seconden heeft in uw termijn.

De heer Pfoster (PVV): Ja, ik kom tot een afronding, waar ook inderdaad de belangrijkste punten … En kan het College ook iets zeggen over de toekomst voor het ontwikkelen van verdienmodellen voor de jongerencampussen? En daar hou ik het even bij, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de fractie Horizon. Dat is de heer Loomans.

De heer Loomans (Horizon): Ja, dank u wel, voorzitter. Dit is de allereerste rapportage voor deze Brightlands-campussen. Het is een omvangrijk document, er staat heel veel in. Er is ook inmiddels al een analyse gemaakt door de Griffie, en de Gedeputeerde heeft al aangegeven dat hij alle verbetervoorstellen die daarin staan, heeft overgenomen. Dus wat dat betreft gaat het de goede kant op. Ik hoop in ieder geval dat volgende rapportage alleen de verschillen ten opzichte van deze basisrapportage gaat behelzen, want anders krijgen we iedere keer een document met ontzettend veel pagina's. Ik heb niet veel inhoudelijke opmerkingen, alleen eentje over de pagina 11. Daar staat: ‘indicator aantal werkzame personen’. En daar valt mij op dat voor de Health Campus worden daar alle medewerkers van het MUMC meegenomen. En dat zijn er dan bijna 14.000. En dat geeft een heel erg vertekend beeld ten opzichte van de andere drie campussen. Want ja, als je gelijke monniken, gelijke kappen zou willen doen, dan zou je dus ook alle medewerkers van de Greenport en alle medewerkers van Chemelot mee moeten nemen, dus ik denk dat het een stuk eerlijker zou zijn en

transparanter als hier een andere methode gevonden wordt om voor de Health Campussen het aantal medewerkers mee te nemen, dat dan de vergelijking eerlijker te maken is. En daar wou ik het bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de fractie van de PvdA. Dat is mevrouw Wolters.

Mevrouw Wolters (PvdA): Dank, voorzitter. Meteen vers in deze commissie en meteen een onderwerp waar ik op moet vervangen, dus ik ga mijn best doen. Wij hebben vooral vragen met betrekking tot de campus rondom Chemelot. In 2021 bij het vaststellen van de programmabegroting diende de Partij van de Arbeid een motie in waarin verzocht wordt om samen met de partners binnen de European Circular Hub een plan te ontwikkelen om de omwonenden actief te betrekken bij een duurzame toekomst van Chemelot en daar ook bij het instellen van een leefbaarheidsfonds. Daar kunnen we niks over terugvinden in dit rapport, dus wij zouden graag weten wat de actuele stand van zaken is van die motie en of het mogelijk is om in de voortgangsrapportages ook te rapporteren over de voortgang van aangenomen moties met betrekking tot deze campussen. Vervolgens hebben we ook een vraag over verduurzaming, een van de grootste opgaven van Chemelot. Daar zien we relatief weinig over terug in deze voortgangsrapportage. En toch zouden we daar graag wat meer terugkoppelen op willen. Dus ja, dan zijn de volgende vragen die wij daarover hebben: wat is de stand van zaken rondom de verduurzaming van Chemelot? Hebben wij daar eigenlijk afspraken over gemaakt met Chemelot over deze verduurzaming? En is het mogelijk om in een volgende voortgangsrapportage te rapporteren hoe het met de verduurzaming van Chemelot? En voor september 2023 zou de exit strategie conform CIS 3.0 aan PS worden voorgelegd. En we hadden even een vraag over wat dan de stad van zaken is rondom dat stuk. En dat was het. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de fractie van D66. Dat is de heer Stone.

De heer Stone (D66): Dank u wel, voorzitter. Ook voor mij de eerste keer, dus lekker spannend. Complimenten voor dit stuk. Overzichtelijke opzet en gebruik van indicatoren. Steeds meer inzichtelijk zo. En dat is in het verleden weleens anders geweest. Normaliter mogen we bij een voortgangsrapportage alleen kijken naar de verschillen met de voorgaande edities. Dat is in deze eerste editie anders. We nemen even de vrijheid om te zeggen dat D66 trots is op de Limburgse campussen. Deze voortgangsrapportage laat zien waarom we dat mogen zijn. Ze groeien en dragen wezenlijk bij aan de economie en welvaart van onze regio en de toekomst. We zien steeds meer studenten en stageplaatsen, en steeds meer private partners dragen bij aan de groei door het investeren in de ontwikkelingen die er plaatsvinden. We hebben wel een aantal vragen. Ten aanzien van de indicator Samenwerking tussen Campussen, die is er bij de beschrijving van de afzonderlijke campussen weergegeven. Wat D66 mist en zich telkens afvraagt: als het bijvoorbeeld gaat om het behouden en werven van studenten is het nadrukkelijk niet de bedoeling dat campussen met elkaar gaan concurreren. Nu is de inhoud per campus natuurlijk verschillend, maar als ze allebei tegelijkertijd een onlinecampagne draaien, concurreren ze met elkaar en dat is weinig effectief.
Zou het niet logischer zijn om bijvoorbeeld wervingscampagnes centraal aan te vliegen? Gebeurt het al? En als dat zo is, hoe dan? We lezen dat een aantal indicatoren zoals vastgesteld in het Statenvoorstel nog niet beschikbaar zijn. Studenten op Campus is niet voldoende volledig, inzet van financieringsinstrumenten niet voldoende betrouwbaar. D66 zou beide indicatoren in een volgende rapportage wel graag zien. Kan uw College aangeven of dat mogelijk is? En zo nee, hoe krijgen wij hier dan wel inzicht in? Ten aanzien Brigthouse, specifiek de exploitatie. Wij lezen dat Bright House per 1 juli 2021 in gebruik is genomen, maar de bezettingsgraad voor de labs en opslagruimte is nog altijd ongeveer 10%. Klopt het nog steeds? Wat is hiervoor de verklaring en wat gaat er gebeuren om

dat te verhogen? En tot slot, de organisatiekosten zijn € 240.000 hoger uitgevallen dan begroot, onvoorziene kosten voor werving, advies en tijdelijke inhuur. Zijn deze kosten voor de komende periode opnieuw te verwachten of daadwerkelijk eenmalig? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van den Beucken van de fractie LOKAAL-LIMBURG.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dank u**,** voorzitter. Ja, ook wat betreft onze fractie is de opbouw en de leesbaarheid van de rapportage best wel een compliment waard, zeker als je kijkt naar de lijvigheid en de complexiteit van de campussen. De analyse van de Griffie komt ook goed van pas, die is ook prima, steekt prima in elkaar. De reactie van het College erop kunnen wij ook waarderen, dus dat zit wel goed. Een positief iets dat Lokaal-Limburg opmerkt, is dat de toenemende rol van de mbo'ers op de Brightlands naar voren springt en dat smaakt wat ons betreft naar meer. Wij vinden dat een zeer prettige en goede ontwikkeling. Als we dan eens kijken naar de definitie van een stabiele exploitatie van de campusorganisatie dan wordt er gesproken over een vooruitzicht voor stabiliteit voor tenminste drie tot vijf jaar. En daar ben ik eens even over gaan filosoferen, want als je kijkt hoe lang zo'n campus draait vanaf de jeugdige fase naar de ontwikkelfase en naar de volwassenheidsfase, dan bestrijkt dat velen decennia. En dan krijg je de vraag: is drie tot vijf jaar eigenlijk niet een beetje kort voor dergelijke definities? Wij zouden graag van de Gedeputeerde horen waarom dat zo gesteld is en hoe het College daar tegenaan kijkt. Veel indicatoren die we zien in de rapportage zijn bemoedigend, maar wel enigszins zijn we ongerust over de achterblijvende start-ups. En we kijken met belangstelling wel uit naar het start-up-ontwikkelprogramma. Volgens mij hebben we dat vorig jaar hier ook besproken toen we enkele besluiten genomen hebben. En de vraag is: wanneer zou dat start-up-programma operationeel worden? Een andere vraag is: wordt het dan evenredig verdeeld over campussen? Of wordt er naar rato van achterstand en behoefte, die aandacht en die middelen verdeeld over de campussen? De bedrijvigheid groeit en bloeit, aldus het rapport. Er is veel reuring, veel dynamiek, en het saldo is positief tussen vertrekkende en vestigende bedrijven. Maar dat neemt niet weg dat het denk ik heel verstandig is om ook vooral de focus te houden op het hoe en waarom bepaalde bedrijven afvloeien uit de campussen. Dus daar moet je wel van leren, denk ik. En dat mag niet onder de radar verdwijnen

De voorzitter: Mijnheer Van den Beucken, u heeft nog iets minder dan een minuut

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Oh, wat gaat de tijd hier snel. Dan moet ik even uitwijken naar de Brightlands Campus Chemelot. Nou, die heeft dus voldoende kritische massa om de eigen broek op te houden. Dat is hier algemeen bekend. We zien een aantal ontwikkelingen; de DSM gaat vertrekken. Maar ook hebben we herfinanciering van bancaire leningen. Nou, vraag ik me af in de huidige stijgende rentesituatie of daar enige risico's verbonden zijn die daar wat roet in het eten zouden kunnen gooien. Het oranje licht brandt daar voor start-ups, en opvallend is dat de Brightlands Campus daar reageert dat er vooral gekeken moet worden naar werkgelegenheidscijfers en dat het mkb daar wat naar de achterkant verdwijnt. Wij vinden dat wel jammer. En ik zou graag van de Gedeputeerde te horen krijgen hoe het College daar tegenaan kijkt. En daar laat ik het bij.

De voorzitter: Dank u wel. Dat is netjes binnen de tijd. Dan geef ik nu het woord aan de heer Blijlevens van de fractie JA21.

De heer Blijlevens (JA21): Dank u wel, voorzitter. Goede rapportage. We hebben op dit moment geen opmerking en geen vragen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Van Est van 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, dank aan alle opstellers van de stukken, maar u zult het mij niet kwalijk nemen dat het behoorlijke kluiven zijn voor Statenleden of burgercommissieleden, en zeker voor kleine fracties. Laat ik toch even iets beginnen over de Q4-rapportages, zoals die in de stukken staat. Het is een beetje laat dat wij begin september 2023 nog de voortgangsrapportage van 2022 op de agenda hebben staan. En ik denk dat we het eigenlijk heel snel over Q2 2023 zouden moeten spreken, zeker gezien de genoemde ontwikkelingen die in die Q4-rapportage staat. En wat betreft die mitigerende maatregelen aan deze rapportage, die zijn toch wel een beetje nietszeggend. Het is mogelijk dat er meer kosten gemaakt worden dan in de begroting wordt voorzien, en de maatregel is dan: maak minder kosten waar het kan. En wat betreft het resultaat, er zijn veel lasten doorgeschoven naar volgend jaar

De voorzitter: Mijnheer Van Est, ik zie een interruptie van mevrouw Koopman. Mevrouw Koopman.

Mevrouw Koopman (VVD): Dank u wel, voorzitter. Ik vroeg me af, toen u uw eerste vraag stelde, of u ook de mededeling portefeuillehouder heeft meegenomen.

De heer Van Est (50PLUS): Die heb ik meegenomen, maar het lijkt mij toch goed om het even te kenschetsen, zodat wij dat nu heel snel die rapportage gaan zien voor de komende tijd. Ja?

De voorzitter: Mijnheer van Est, u mag uw verhaal voortzetten.

De heer Van Est (50PLUS): 50PLUS blijft moeite houden met vage termen als ‘behoorlijke impact op financiële resultaten of grotendeels’. Maak het concreter. Tot zover die Q4. Ten aanzien van de voortgangsrapportage hebben we een mooi informerend stuk van de Griffie gekregen. Het was een behoorlijk kritisch stuk over het rapport en de Gedeputeerde nam die ze aanbevelingen meteen over. Moet je dan nog die 152 pagina's door gaan lezen? Ik beperk mij tot enkele zinsneden. Er staat dat die koppeling in het onderwijs ontbreekt, en dan zullen altijd publieke middelen nodig blijven. En nu zijn in het overgrote deel onderwijsmiddelen ook publieke middelen. Maar wat wordt er dan bedoeld? Gaan wij die relatie onderwijs-campus versterken? En welke acties zijn dat dan? En ten aanzien van de dekking staat ook dat de dekking uit andere bronnen moet komen dan vanuit de Provincie. Maar wat indien niet? Worden er dan geen projecten meer opgestart? Zijn de projecten die maar alleen door de Provincie gefinancierd worden dan niet succesvol? En moet ik uit de Lessons Learned, waar staat dat specifieke expertises onontbeerlijk zijn en stabiele governance met passende deskundigheid nodig is, begrijpen dat er eerst veel voorwerk moet worden gedaan, een stevige businesscase moet staan, voordat je aan dergelijke investeringen begint?

De voorzitter: U heeft nog iets minder dan één minuut.

De heer Van Est (50PLUS): Nou, ik heb ook nog maar één kolommetje, voorzitter. Laat ik afsluiten met bijlage 6: de afkortingenlijst in volgorde van voorkomst van de Brightlands-rapportage rapportage. Het deed me denken aan de vroegere tv series ‘starring in order of appearance’. Waarom niet gewoon een alfabetische afkortingenlijst? Want voor een woordzoeker ga ik wel naar de dagelijkse puzzel van ons regionale dagblad. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Est. Dan geef ik nu graag het woord aan de fractie van de SP, dat is mevrouw Smeets

Mevrouw Smeets (SP): Dank, voorzitter. En fijn om ook weer terug te zijn en eindelijk in ESA te vergaderen. En natuurlijk met een prachtige nieuwe voorzitter, dus gefeliciteerd ook met deze rol. En wat betreft de rapportage Brightlands zal ik het beperken tot het doel, maar ook de campussen en de projecten. Te starten met specifiek dan ook het beleidsdoel, de stabiele exploitatie van de campusorganisatie, waarvan drie van de vier nog niet zelfvoorzienend zijn. En dat vinden we toch ook wel zorgelijk. Dat vraagt natuurlijk ook tijd. Maar de SP vraagt zich af welke acties worden ondernomen om ook de aandeelhouders de komende tijd ook mee te laten financieren. Er is geld geregeld vanuit de Provincie tot 2029, maar vanuit de aandeelhouders niet. En we vragen ons wel af hoe dat ook zit aan de kant van de aandeelhouders. En daarnaast blijft de SP ook waakzaam op het toevoegen van voldoende mbo'ers en vakkrachten. En het toevoegen van het mbo op die campussen zou wat ons betreft dan ook wel een heel passend zijn. Dus we vragen ons af welke acties daarin worden ondernomen. Dan Chemelot. De SP hoort heel graag meer over de terugtrekkende beweging van DSM die op termijn – en we vragen ons eigenlijk af welke termijn dat is – Chemelot verlaat, en dan ook haar rol als aandeelhouder. GS zouden daarover geïnformeerd worden en wij vragen ons af of dat inmiddels gebeurd is. Dan greenport. De campus en het omliggende gebied groeit, maar laat nog onvoldoende groei zien in uitgifteverhuur, campusvastgoed, bedrijven en arbeidsplaatsen. Greenport was de afgelopen tijd niet zo positief in het nieuws, en heeft de stagnatie van die bedrijvigheid dan hiermee te maken? Dan de jongeling van de vier, de Smart Service Campus, die gehuisvest is in het ABP-vastgoed. Dat wordt afgestoten. De SP wil daarvan graag weten of er al meer duidelijkheid is over de koop van het pand door de aandeelhouders en wanneer PS hierover geïnformeerd wordt. En daarnaast vragen wij ons ook af welke acties worden ondernomen om het doel van bewoners op de campus in 2023 te bereiken. Want dat blijft nu nog achter. Bij projecten waar de Provincie in investeert zijn het aantrekken van studenten, bedrijven kapitaal, het doorgaan van projecten naar afronden, de subsidieperiode, investeringen en het realiseren van voldoende kapitaal, ook uit projecten, het grootste risico. Het is echt onvoldoende helder in hoeverre deze projecten bijdragen ook aan de totale doelen van de campus. Dus we investeren wel, maar we weten eigenlijk in hoeverre dat bijdraagt aan de totale ontwikkeling.

De voorzitter: Mevrouw Smeets, komt u stilaan tot een afronding?

Mevrouw Smeets (SP): Het toevoegen van het effect van de risico's op projecten bij campussen zou helpend zijn en de suggestie van de Griffie om ook de verbinding tussen doelen, prestaties en de financiën te leggen zou ook wel heel helpend zijn.

De voorzitter: Mooi. Netjes. Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de Fractie van GroenLinks. Dat is de heer Sol

De heer Sol (GroenLinks): Dank u, voorzitter. Ik wil me graag aansluiten bij de waarderende opmerkingen over de rapportage als zodanig en de analyse door de Griffie. Grosso modo wil ik best concluderen dat de campussen positieve zin bijdragen aan de lijst van beleidsdoelen. Ik heb de meeste vraagtekens rondom circulariteit. En dat wil ik graag even verbijzonderen naar de verschillende campussen. Voor Chemelot zit de circulariteit eigenlijk vooral in zeg maar de productiemiddelen, met name de energie, maar eigenlijk niet zozeer in de producten. Dat zie ik nog heel weinig terug. En je kunt ook met duurzame energie heel veel kunststof korreltjes blijven produceren, maar de vraag is dan nog steeds of je duurzaam bent.
Bij Greenport zie ik in future farming wel heel veel innovatieve technieken, maar ook daar weer relatief weinig rondom bijvoorbeeld kringlooplandbouw – wat dan een vertaling zou kunnen zijn van circulariteit naar dat thema. De verdienmodellen wisselen nogal. Die zijn ook niet altijd even scherp. En ik denk dat het ook best nog wel wat discussie en aandacht vraagt om te volstaan met het

verdienmodel voor de Greenport Campus is vastgoed en voor de Health Campus is valorisatie. Ik denk dat we daar echt wat breder moeten kijken. En ik zie dat ook met name een beetje terug in de Smart Services, waar eigenlijk nog niet echt een verdienmodel bestaat, en ik ook het gevoel heb dat ik toch vooral activiteiten zie rondom de laatste buzzwords. En of dat dan business intelligence is of artificial intelligence of data science of blockchain, dat wisselt nogal. En ik denk dat daar dus gewoon vooral meer focus nodig is. Wat ik voor Chemelot specifiek mis is relatie met een aantal van de toch wat meer nieuwere bedrijven op de campus, ook in relatie tot de mogelijke terugtrekkende beweging van DSM, RWE Plastic Energy, andere stakeholders daar. En wat ik specifiek rondom Greenport mis, is eigenlijk een goede positionering ten opzichte van Wageningen, de Wageningen University.

De voorzitter: Mijnheer Sol, komt u stilaan tot een afronding?

De heer Sol (GroenLinks): Ja. Ik denk ook dat ik behoefte zou hebben aan een wat helderder afbakening van: waar staan we ten opzichte van dat internationaal erkende onderzoeksinstituut? Over het verdere projectenniveau heb ik geen opmerkingen, dus daar hoef ik niet in af te dalen. Dank.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de Fractie van de Partij voor de Dieren. Dat is mevrouw Boven.

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Dank u wel, voorzitter. Voor ons liggen 152 bladzijden voortgangsrapportage over de vier Brightlands, vooral gezamenlijk. Het is hele interessante informatie die hierin staat, ik heb het met veel plezier gelezen, maar onzes inziens geeft het geen antwoord op de vraag of de gestelde doelen worden gehaald. Het zijn indirecte afleidingen. Deze rapportage overtuigt ons nog steeds niet dat de vier Brightlands in Limburg nodig zijn en ook niet dat de maatschappelijke waarde gegenereerd wordt die deze rapportage probeert te onderbouwen. De effecten zijn niet te herleiden aan de inspanningen van de Brightlands. Dit gezegd hebbende, hebben we toch nog wel een aantal vragen. Vorig jaar juni kwam tijdens de commissievergadering over de Brightlands-rapportage, ook van Q4, een enorme konijn uit de hoge hoed. Bij de Brightlands Venlo moesten zo ineens urgente investeringen worden gedaan. Onze vraag is of de Gedeputeerde met zekerheid kan stellen dat in het eerste halfjaar van 2023 geen tegenslagen zijn ontstaan die een vergelijkbare vraag aan ons opleveren. Daarnaast staat op bladzijde 41 dat de Provincie voor 1 september 2023 de exitstrategie zal inbrengen. Kan de Gedeputeerde aangeven wanneer deze exitstrategie aan PS wordt aangeboden? En ten slotte staan op bladzijde 45, 63 en 64 cruciale punten van het functioneren van Brightlands Venlo en Heerlen op rood. Kan de gedeputeerde aangeven wat hiervan de consequenties zijn en wat de Gedeputeerde hieraan gaat doen. Dank u wel

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Boven. Ik zie nog een Interruptie van de heer Van den Beucken

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja, dat klopt. Ik merk namelijk een wat minder modester houding ten opzichte van de ontwikkelingen dan andere fracties dat voorspiegelen. Maar is mevrouw Boven zich ervan bewust dat de problematiek van herfinanciering van vorig jaar niet gelegen is aan de inspanningen van de campus zelf, maar een erfenis uit een lang verleden waar we op enig moment mee af te rekenen hebben?

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Ja, maar dat was ook niet de reden waarom ik het vroeg. Wat dat gemaakt heeft, is dat wij zo ineens versneld beslissingen moesten nemen. En dat vond ik zeer onaangenaam omdat dat de zorgvuldigheid misschien enigszins teniet heeft gedaan.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Boven. Dan geef ik nu graag het woord aan de fractie van het CDA. Daar mag ik de heer Hanegraaff … Sorry. De heer Hanegraaff mag ik het woord geven.

De heer Hanegraaff (CDA): Ja, bedankt. Ik vind drie minuten overigens best wel kort, maar goed. Ik zal alle complimenten die ik er velen heb dan maar even achterwege laten. De eerste vraag die ik heb is eigenlijk een verzoek om een technische sessie. Ik heb namelijk het Buck-rapport gelezen, wat ik fantastisch vond, en daar stonden heel veel suggesties in en dingen die beter zouden kunnen, ook heel veel goede dingen, die heel moeilijk te vertalen zijn naar die kwantitatieve indicatoren die in de tussenrapportage zaten. Dus ik heb heel veel behoefte om te vragen hoe dat Buck-rapport eigenlijk geïmplementeerd is en wat daarmee gebeurt. Dus dat is eigenlijk de eerste vraag. De tweede vraag is … Het komt ook uit dat rapport als je kijkt naar de doorloopfases waar ze in zitten, dan zie je eigenlijk dat voor een langetermijnsucces er eigenlijk veel meer groei zou moeten zijn dan die er nu is. Eventueel kan dat bij een technische sessie ook besproken worden, dus ik ben echt benieuwd hoe die doelen eigenlijk gesteld zijn. Want ik zie toch op heel veel vlakken stagnatie of een lichte groei, terwijl je eigenlijk meer zou verwachten. Dan nu over het tussenrapport zelf. Ik moet er even snel doorheen. De start-up-versnellingsprogramma's. Ik ben even benieuwd wat de status is, hoe het gaat, dus gewoon een update erover hoe dat loopt. Ik zie dat op pagina 13 in de grafiek zijn de spin-offs haast niet zichtbaar. Betekent dat ook dat ze er bijna niet zijn? En ik vraag eigenlijk meer om een soort van kwalitatieve interpretatie van de Gedeputeerden van: hoe kijkt hij hiernaar? Vindt hij dat het goed loopt? Of wat kunnen we eraan doen om te verbeteren? Op pagina 14 wordt gesproken over een multiplier van 2.5. Ik snap dat wel, maar een multiplier veronderstelt wel een causaal proces, namelijk dat het komt door investeringen van de Provincie dat die andere investeerders worden aangetrokken. Terwijl ik me afvraag: zouden die onderzoekers op een andere manier ook niet dat geld hebben gekregen? Dus de interpretatie daarvan graag. Dan een vraag over de WBSO als indicator voor innovatiekracht. Prima, het is lastig om het anders te meten, maar die staat eigenlijk ook wel stil met een kleine lichte stijging. Dus ik zoek naar een kwalitatieve interpretatie van de Gedeputeerde. Van: hoe kijkt u hiernaar? Wordt die innovatiekracht nou echt aangezwengeld door de campussen? Ik hoop het. Hetzelfde geldt een beetje voor de octrooien, ook daar een meer kwalitatieve interpretatie. Ja, die loopt wel verder achter bij de periode 2-16, 1-18. Wat is de reden daarvoor? Ik ben vooral op zoek naar informatie hoor, dus het is niet eens kritisch. Dan de kennisdeling. Daar is volgens mij al een vraag over geweest, zowel intern als extern. Dat was ook een cruciaal element in dat Buck-rapport. Misschien enige reflectie erop hoe geprobeerd wordt dat eigenlijk te versterken. En dan de laatste vraag, dus ik ben er bijna. Nou, die laatste laat ik zitten. Dus dat waren ze. Drie minuten?

De voorzitter: Heel mooi. Dank u wel. Mevrouw Koopman van de VVD, ik geef u graag het woord.

Mevrouw Koopman (VVD): Ja. Dank u wel, voorzitter. Ja, allereerst complimenten voor het stuk en ook voor de analyse. Eigenlijk In het verlengde van ook LOKAAL-LIMBURG en het CDA: de ontwikkeling van de start-ups dat is ook voor de VVD een aandachtspunt. In de rapportage wordt gemeld dat het versnellingsprogramma in ontwikkeling is. En die middelen zijn beschikbaar gesteld met het Statenbesluit van juni 2022. Ook wij willen graag een toelichting op de stand van zaken, weten ook of het programma ook operationeel is. En zo nee, waarom niet? Zo ja, kan er iets worden gezegd over de resultaten? De groei en mkb en start-ups blijft achter, en de reden is onder andere dus de kostenstructuur van de huisvestingscampus is relatief duur voor het mkb. En de doelstelling wordt niet behaald. En wat vindt GS hiervan? Vinden we dit acceptabel? En zo ja, waarom? En zo nee, wat gaat GS hieraan doen? Dan hebben we nog een opmerking over pagina 15. Langjarig commitment van alle aandeelhouders is nodig voor een stabiele exploitatie. Er is nog geen werkend verdienmodel. Dat commitment loopt af ultimo 2024 en respectievelijk 2025. De Provinciale bijdrage is structureel tot 2030, dus hoe stuurt de Provincie Limburg op continuïteit? Verder hebben we nog een

vraag ten aanzien van pagina 23: de arbeidsmigratie neemt toe. Is er inzicht in arbeidsmigratie/lage inkomens en kennismigranten/hoge inkomens? En kort, kleiner dan 6 maanden, middellang tussen de 6 en 24 maanden en een lang verblijf, langer dan 24 maanden? BMHC, verbetering van openbare ruimte. Eventuele investering door provincie op basis van de businesscase. Wat is de stand van zaken hieromtrent? Ik laat het even hierbij. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Koopman. Dan komen we nu bij de fractie van de BBB. Wie mag ik daar het woord geven? Sorry, ik ben heel even uw naam nog … Ja, de heer Zeedzen. Excuseer

De heer Zeedzen (BBB): Geen probleem. Dank u wel, voorzitter. Wij gaan ons beperken tot een aantal concrete vragen in verband met Greenport en Brightlands in het algemeen. Vraag 1 is: hoeveel zonnepanelen liggen er op welk areaal volle grond? Dus niet op daken. En wordt deze energie gebruikt of gaat deze eventueel verloren vanwege netcongestie? Een subvraag daar is: liggen er concrete plannen om het probleem van netcongestie op te lossen? En wat is de daarvoor gestelde termijn? Tweede vraag is: hoe vindt de communicatie met bezorgde burgers c.q. omwonenden omtrent de eventuele hinder die voorkomt uit de bedrijvigheid op de campus plaats? Wat zijn de mogelijkheden voor bewoners om hun bevindingen te delen? Op welke manier worden de voor het omliggende gebied nadelige gevolgen zoals vrachtverkeer, blinde muren, slagschaduw en zoemgeluid van windturbines, landschapsvervuiling door zonnepanelen op grond in kaart gebracht? Hoe is het gesteld met de biodiversiteit In de omgeving van de campus in vergelijking met pakweg tien jaar geleden, toen er nog agrarische activiteit plaatsvond? Hoe zorgt de gemeente Venlo ervoor dat Ontwikkelbedrijf Greenport, waar nu ook weer 800 ontheemden en seizoensarbeiders worden gehuisvest, in goede onderlinge synergie met de omgeving c.q. bewoners krijgt en houdt en welke rol heeft de Provincie hierin? En inzake Brightlands nog één concrete vraag over puntje 1.3 op pagina 148.

De voorzitter: Mijnheer Zeedzen, u heeft een interruptie van mevrouw Smeets van de SP.

Mevrouw Smeets (SP): Het is al de tweede keer dat ik het hoor, maar volgens mij hoeven we dadelijk 8.2 helemaal niet meer te behandelen. Dit gaat volgens mij over Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo. We hebben het nu over de campussen in het algemeen bij dit agendapuntpunt.

De heer Zeedzen (BBB): Ja, ik vond het moeilijk om ze uit elkaar te houden. En ik moet eerlijk zeggen, ik val hier ook in voor iemand. Dat is geen excuus, maar wellicht was het even zoekende van waar deze punten opgebracht moeten worden. Nou, het is in ieder geval zo dat ze dan straks niet meer opnieuw hoeven worden opgebracht te worden en is het aan de Gedeputeerde om … Ja. En nog één afsluitende vraag inzake Brightlands. Daar zien we dat de venture capital investeringen van 2021 waar dit nog 9,5 miljoen bedraagt in 2022 naar 1,3 miljoen zakken. En wij vroegen ons af wat daar de reden voor is, maar ook de gevolgen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Zeedzen. Dan is uw commissie aan het woord geweest. En dan wil ik nu graag het woord geven aan de Gedeputeerde die twintig minuten heeft voor de beantwoording van de vragen. Overigens … Excuseer, mijnheer de Gedeputeerde. Voordat ik het woord geef aan de Gedeputeerde zelf herinner ik mij nu ook dat ik volgens mij geen vragen heb gehoord aan de Statenonderzoeker, maar corrigeert u mijn gerust als ik dat toch gemist heb. Nee, inderdaad niet. Dan heeft inderdaad de Gedeputeerde het woord.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. En ook namens het College van harte gefeliciteerd met uw voorzitterschap. Dit is een nieuwe frisse periode. Ik zie ook dat we een nieuw fris

lettertype hebben gekregen op de bordjes. En ik kan u verzekeren: voor een brildrager voor mijn leeftijd is dat niet altijd even eenvoudig om dit lettertype te zien. Misschien in uw voordeel en in mijn nadeel, maar ik ga mijn best doen. Allereerst dank, voorzitter, voor de vragen zoals die gesteld zijn door de commissie. Ik denk dat er terecht wordt gesteld door een aantal van uw leden dat dit eigenlijk de eerste volwaardige Brightlands-rapportage is. We hebben het tot en met het vorige seizoen vooral gehad over de vormgeving van de rapportage. En nu is hij voor het eerst rijkelijk gevuld. En ik heb ook al een aantal suggesties gehoord in de bijdrage van uw commissie. En als u het goedvindt, neem ik die wel mee, ga ik daar niet expliciet op in en zie ik dat als verbetervoorstellen van uw commissie om die na een volgende rapportage mee te nemen. En zo leren we van elkaar en doen we het ook met elkaar, Ik begin per partij als dat mag, voorzitter. Dat was uiteraard de heer Pfoster als eerste die het spits afbeet rondom de campussen. Ja, kan het College toelichten hoe er voor de vier campussen maatwerktraject plaatsvindt? Ja, dat is feitelijk verwoord in de Statenbesluiten. Eigenlijk in de vorige periode, waar u misschien geen kennis van heeft kunnen nemen, maar daar hebben we het heel specifiek gehad over de maatwerkafspraken die we met elkaar maken. Ik kan u ook even separaat, als u dat wenst, even bijpraten over hoe dat in elkaar steekt. Maar dat is zeker de bedoeling dat we dat maatwerk ook vormgeven naar aanleiding van hetgeen dat we toen met uw Staten hebben gewisseld. Dus daar zit geen discrepantie in. Dat gaan we niet anders doen. Dan gaan we gewoon conform datgeen doen zoals we dat besproken hebben. Wat zijn de concrete plannen om de infrastructuur in stand te houden? Hoe kun je dat op een goede manier borgen? Ja, daar ziet u natuurlijk het verschil, als ik het zo mag zeggen, in de volwassenheid tussen de campussen. Dat staat ook duidelijk gerapporteerd. De kennisinfrastructuur wordt in ieder geval op de Chemelot Campus, als ik dat mag zeggen, echt vanuit de eigen businesscase geregeld. Dus dan moeten ze ook zelf de afweging maken hoe ze dat met elkaar gaan doen. En bij de andere campussen is de situatie zo dat er nog geen sprake is van zelfvoorzienendheid, en daar moeten we het dus gewoon op basis van afspraken met elkaar doen. Ook dat is weer dat maatwerk. Dat gebeurt overigens altijd in bijeenkomsten waar ook de aandeelhouders betrokken zijn, dus we houden het daar ook goed in de gaten als Provincie Limburg – dat was een beetje de onderliggende vraag bij u – dat wij onze rol zoals we die hebben afgesproken met uw Staten daar goed op invullen. Dus dat betekent ook datgene wat in het Statenbesluit met elkaar hebben besproken dat we dat met elkaar gaan invullen. En daarin staat natuurlijk, en dat was de afweging die we met elkaar gemaakt hebben toen het destijds ging over het toekomstperspectief van de campussen naar aanleiding van de BCI-rapportages waar de heer Hanegraaff het even heeft geraakt. Toen hebben we ook vastgesteld en afgesproken met elkaar dat de rol van de Provincie anders is dan bij de opstart van de campussen. Dus toen waren we initiërend, en nu worden we meer faciliterend, waarbij we ook … Feitelijk kunt u dat ook zien als een soort van een prikkel om ervoor te zorgen dat die zelfvoorzienendheid wordt geïnitieerd en er niet teveel wordt geleund, of achterover wordt geleund. Toen hebben we ook gezegd van nou, zorg er ook voor dat hier voor een deel die middelen niet weghaalt bij een Provincie, maar ook bijvoorbeeld in Brussel en in Den Haag. En daarom hebben we ook in het Statenvoorstel destijds opgenomen dat daar wat gaat om het verweer van extra middelen er een Brightlands Office komt naast de start-upfaciliteiten – kom ik zo meteen even op terug – die ervoor gaat zorgen dat we dus de positionering van Brightlands en het merk Brightlands beter gaan ontwikkelen en de kansrijkheid van aanvragen, met name ook op kennisinfrastructuur, in Brussel en in Den Haag gaan vergroten. Dus er zit wat meer een prikkel in de vorige Statenbesluiten naar de campusorganisaties toe om die kennisinfrastructuur, die gelden die ze daarvoor moeten gaan verwerven, die niet Alleen bij de provincie op te halen. En daarmee niet meer initiërend, maar meer faciliterend. Dus dat is in ieder geval een wat uitgebreider antwoord op de vraag van de heer Pfoster en ook een aantal andere vragen die ook bij de andere fracties naar voren kwamen hierover. En daar het gaat over onderwijs in de meest brede zin is het natuurlijk heel erg belangrijk dat alle onderwijspartijen in Limburg betrokken zijn en blijven. En ook buiten Limburg, overigens. Maar in de basis is het dus zo dat je dan gaat kijken naar het universitair onderwijs in

Limburg, het hbo-onderwijs in Limburg en uiteraard ook het mbo-onderwijs. Daar was ook even een vraag over van mevrouw Smeets, als ik het goed heb. Van: hoe borgen we dat? U heeft het ook met uw Staten gehad over het verder verweven van de doorlopende leerlijnen in de campussen. Dat is ook voorzien door het succesvolle initiatief dat op Chemelot is geïnitieerd dat CHILL heet en wat nu wordt ontwikkeld bij een aantal andere campussen om juist die mbo-betrokkenheid goed te borgen in alle zaken die spelen op die campus, alle onderzoeksvragen die daar voorbijkomen. En laten we wel wezen, ik snap ook enigszins wel het ongeduld van uw Staten als het gaat om resultaten. Dat ongeduld treft u ook aan deze kant van de tafel aan. Maar de besluiten die we hebben genomen tot de herfinanciering en de herijking van onze betrokkenheid bij die campussen is vrij recent, als je het zo mag bekijken. We moeten ook in die zin de campusorganisaties even de gelegenheid geven om daar gewoon ook op de acteren, maar ik vind het wel goed dat we hier op enige regelmaat met elkaar spreken en dat er ook ongeduld zit van uw kant om na te gaan of we ook voldoen aan die doelstellingen die we met elkaar hebben afgesproken.
U had ook nog een vraag van ja, hoe zit dat dan precies met die volwassenheid van die campussen? Ja, dat hebben we proberen uit te leggen in de rapportage zelf. Daarin zie je natuurlijk heel nadrukkelijk – en daar moeten we gewoon volgens mij geen doekjes om winden – dat Chemelot er gewoon goed voorstaat, er uitstekende ontwikkeling is en dat Chemelot in zichzelf kan voorzien. We zien een steeds sterkere ontwikkeling ook van de campus hier in Maastricht, en in Heerlen gaan we dat ook proberen te initiëren, inderdaad ook door de gebouwenaankoop, om daar natuurlijk ook een prikkel te geven. Greenport Venlo ontwikkelt zich op dit moment redelijk goed door naar datgene wat er gebeurd is. Dit is wel een pijl van 1 januari, maar in de tussentijd zien we wel dat daar ontwikkelingen plaatsvinden die in de goede richting gaan. Maar het zijn nog steeds drie campussen waar wij in ieder geval, en natuurlijk ook Chemelot-Campus, als aandeelhouder zeer nadrukkelijk bij betrokken zijn. Dus we volgen net zoals u de afspraken die we met elkaar gemaakt hebben. We zitten daar bovenop en we proberen ook daar waar het kan goed te sturen op de resultaten zoals we die hebben afgesproken, maar ook in de richting die we graag met elkaar op willen gaan daar het gaat om de campussen.
Partij Horizon. Gefeliciteerd mijnheer Loomans. Ja, u schetst: is het fair dat je natuurlijk de medewerkers of het aantal medewerkers van MUMC meeneemt? Strikt genomen niet, maar we willen wel de impact ook duidelijk maken van het MUMC. Op dit moment vinden er ook gesprekken plaats tussen UM en MUMC voor een verdergaande fusie hè? Dat is geen antwoord op uw vraag, maar we willen wel schetsen: dat zou best zo kunnen zijn dat daar uiteindelijk een wat sterker gremium gaat ontstaan en als ze fuseren, dan zijn ze ook een heel prominente aandeelhouder, een dubbele aandeelhouder in deze campus. Dus fair, niet helemaal. Ik denk dat we dat moeten opschuiven, dat we gewoon even moeten vermelden hoe het dadelijk is. Maar ik wil hier wel benadrukken – dat is niet uw vraag – dat vanuit het College in ieder geval de ontwikkeling die plaatsvindt in die gesprekken om die partijen met elkaar te versterken, dat we dat wel zeer bemoedigen, want ik denk dat daardoor een consortium kan ontstaan van UM en MUMC die een heel sterke aandeelhouder is van deze campus, maar ook een heel sterk merk is, als we het daarover mogen hebben voor Limburg zelf. Ik denk dat zij ook qua kracht daaraan winnen in hun positie in de Haagse discussies, als ik het zo mag zeggen en ook in de Brusselse discussies. Dus vanuit het perspectief van zelfvoorzienendheid vind ik het een goede ontwikkeling. Nogmaals, dat was uw vraag niet, we gaan het scheiden, maar ik kan me goed voorstellen dat als je naar het grotere geheel kijkt en je kijkt naar de toekomst dat je het een belangrijke ontwikkeling vindt. Maar we gaan het onderscheid maken tussen de campus en het MUMC.

De voorzitter: Mijnheer Loomans, u heeft een vraag voor de Gedeputeerde?

De heer Loomans (Horizon): Ja, u heeft het over die samenwerking dan tussen UM en MUMC, maar hoe moet ik nou precies die relatie dan zien tot die Brightlands Campus? Want ik neem toch aan dat een samenwerking dadelijk niet als één geheel Brightlands Campus heet of zoiets dergelijks. Dus hoe – ik snap de link niet helemaal – hoe dat nou een eenheid wordt.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: We hebben twee aandeelhouders in de campus die het gesprek met elkaar aan het aangaan zijn om te gaan samenwerken, vanuit dat perspectief, ja.
Dan kom ik bij de vragen van de Partij van de Arbeid, mevrouw Wolters. Ja, u heeft een vraag gesteld over, ik noem het even het leefbaarheidsfonds naar aanleiding van de motie die is ingediend. Dat heeft geen betrekking op de campusorganisatie, dus dat hebben we hier ook niet vermeld. Dat heeft te maken met de verduurzaming van de industriesite Chemelot, wat hierin niet gerapporteerd is. Dat staat ook buiten de campusorganisatie. Maar uw vraag had daar betrekking op. Ik snap uiteraard goed wat u bedoelt en ik kan me herinneren dat we volgens mij bij de financiële stukken vlak voor het reces daar nog een vraag van uw fractie op beantwoord hebben.
U vroeg wel: wat is de stand van zaken rondom de verduurzaming van de Brightlands Chemelot Campus? Wat is de stand van zaken? Nou, als we gaan kijken naar die opdracht van die Chemelot Campus, want als we gaan naar het begin van de campus, bij het tot stand komen, dan hebben we altijd gezegd: het is bedoeld om de regionale economie te ondersteunen, maar vooral ook bedoeld om een antwoord te geven op de maatschappelijke opgaven die er leven in Limburg. En dan heeft de BC als speerpunt om natuurlijk de innovatie op het gebied van verduurzaming vorm te geven. En dat betekent ook dat ze daar stevig op inzetten en er wordt op onderzoeksgebied enorm veel gedaan op het gebied van onderzoek naar circulariteit. Daaromtrent is een aanvraag ook vanuit het Groeifonds goedgekeurd van € 26 miljoen in de Brightlands Circular Space. Daar wordt heel veel onderzoek gedaan naar de rol van circulariteit, verduurzaming en in relatie tot de producten en de materialen die worden ontwikkeld op de campus zelf. Dus vanuit dat perspectief wordt er heel veel gedaan op het gebied van verduurzaming. Dat zegt niets over de stand van zaken van de industriesite Chemelot, dat moet u dus los zien. U had ook een vraag over de exitstrategie. We hebben een mededeling portefeuillehouder gestuurd en ik ben met u eens, die was een beetje aan de late kant, maar daarin hebben we in ieder geval antwoord gegeven op uw vraag, dus daar verwijs ik even gemakshalve naar.

De voorzitter: Ik wil de Gedeputeerde erop wijzen dat hij nog minder dan tien minuten heeft en wij zijn nog niet zo heel ver, als ik het goed heb, in zijn beantwoording. Dus als het mogelijk is wil ik u vragen om de beantwoording te gaan clusteren.

Gedeputeerde Satijn: Wij gaan in een sportstandje staan. D66, de heer Stone, welkom ook in deze commissie.

De heer Stone (D66): Dank u wel.

Gedeputeerde Satijn: Samenwerking tussen de campussen, ook daar is over gesproken in het Statenvoorstel. Daar wordt een Brightlands Office voor ingericht. Wat zich ook met name richt op het beter bekendmaken van de naam van Brightlands en ook het gezamenlijk voeren van campagnes – ook op het gebied van studenten –, dus feitelijk wat u signaleert, probeer daarmee tegen te gaan. We zijn ook nu bezig met de ontwikkeling van één grote Brightlands Campus, dus daar kan ik u in die zin in gerust stellen. En daarnaast vindt er ook op regelmatige basis een overleg plaats met alle stakeholders van de campussen. En dan is dat geen heel groot gremium kan ik u vertellen. Dat is de CEO van de campus, de voorzitter van de RvC van de campus, de Provincie Limburg, de

burgemeesters van de plekken waar de campus plaatsvindt, VNO/NCW … en het LIOF. Ik wist dat ik er nog eentje miste. Die zijn met elkaar op regelmatige basis in de slag om ervoor te zorgen dat die samenwerking goed op elkaar wordt afgestemd. Dat is zeer recent dat we dat naar aanleiding van uw Statenvoorstel en volgens mij ook een idee van uw Staten goed hebben ingericht en dat loopt nu. En hiervoor verwijs ik u ook naar de toekomstige rapportages, want daar zullen we ook op terugkomen. Dus uw zorg herken ik, maar die is als het goed is met de nieuwe inrichting misschien niet te voorkomen, maar er wordt een aantal stappen in gezet.
U had ook een vraag over Bright House, een bezettingsgraad 10%, eind 2022 is het gebouw voor 61% bezet en dat is de vierde kwartaalrapportage 2022. En de kantoorruimtes die zijn nagenoeg bijna compleet verhuurd op 98%. Dat is de stand van zaken op dit moment. U had de vraag over de organisatiekosten die zijn hoger dan begroot. Betreffende de campus in Venlo, die organisatiekosten vallen hoog uit, gezondheid. Dan een begroot verband met niet-voorziene kosten met betrekking tot werving, advies en tijdelijke inhuur en ook in verband met personele wisselingen. En dat zorgt er altijd voor dat je een net even iets hogere begrotingspost hebt dan normaal, omdat er veel wisselingen hebben plaatsgevonden en ook erg geworven moet worden. En uw vraag was of dat eenmalig was of repetitief. Nou, we zien nu dat er stabiliteit plaatsvindt, dus wat ons betreft is dat gewoon eenmalig geweest.
Dan ga ik naar partij LOKAAL LIMBURG. Voorzitter, is drie tot vijf jaar niet erg kort voor dergelijke definities? U had het met name over de definitiekwestie. We gaan uit van ten minste drie à vijf jaar en zijn daarbij niet alleen afhankelijk van een bijdrage van de Provincie en andere aandeelhouders. Je wilt natuurlijk een vooruitblik hebben dat je een redelijk houvast hebt met elkaar en dan leek ons een drie-tot-vijf-jaarniveau in ieder geval wel redelijk.
Wanneer beginnen we met het Statenprogramma? Begin 2024 is de planning. En wordt dat evenredig verdeeld over de campussen? Per campus is een specifieke aanpak waarvoor de campussen evenredig een bijdrage kunnen leveren en ontvangen. Dus probeer het centraal te coördineren en ook weer maatwerk te leveren.
Met betrekking tot de BC-herfinancieringen en leningen: lopen we daar risico's? Nou ja, uit de vergaande besprekingen tussen de directie van de campus met de banken blijkt dat de condities van de banken passen binnen de business case. Dan lopen we geen risico. En ook op het gebied van de herfinanciering hebben we geen risico's.
Hoe kijkt het College aan tegen de verminderde aandacht voor het mkb/BC, terwijl startups in oranje staan? Ja, het is terecht, want we zien dat de mkb'ers vaak de huur te hoog vinden. De aandacht die we ook iedere keer vestigen bij de directies van de campussen. We zijn eigenlijk – als je goed kijkt naar het begin – ook begonnen om de campusdirecties te wijzen op het feit dat het mkb juist een van de drijvende krachten is in onze provincie en ook echt hen betrekken. Dat blijft een continu aandachtspunt, dus wat dat betreft proberen we ze te – ja, te lokken klinkt zo verkeerd – proberen we ze te blijven bewegen zich ook te vestigen op die campussen. We zien wel dat ze op de campus komen, hè? Dus ze maken wel gebruik van innovaties, maar de echte verhuur is een punt van aandacht, dus daar proberen we ook met de campusdirecties goed aandacht op te vestigen.
Dan ga ik naar de heer Van Est. Kan de voortgangsrapportage van 2022/23 spoedig volgen, want hij heeft net als Gedeputeerde 185 pagina 's moeten doorploegen. De rapportage die hier vandaag ligt is de rapportage over 2022. We zullen die wel aanleveren conform de afspraak die we met u gemaakt hebben. Dat willen we doen natuurlijk uit eerbied voor de afspraken die we hebben, maar we hebben ook best wel wat tijd nodig om die rapportages samen te stellen. Dus hier ligt ook voor de eerste keer voor ons een oefening hoe we dat met elkaar doen, hè? Want dat is de eerste rapportage. We zien dat we toch wel behoorlijk wat informatie moeten integreren om te komen tot een eensluidend verhaal voor u, met de afspraak dat wij die voor 1 juli volgend jaar aanleveren. Dat zullen we ook doen en we zullen kijken om daar de kortst mogelijk de tijd voor te nemen, maar we hechten natuurlijk ook waarde – en dat vindt u ook belangrijk – aan volledigheid, juistheid. Anders gaan we daar met elkaar het

gesprek over voeren. U weet mijnheer Van Est, dat gesprek wil ik niet met u voeren daarover. In die zin, dan gaat u mij streng aanpakken. Maar we proberen in ieder geval zo snel mogelijk aan te leveren.
Wat wordt bedoeld met publieke onderwijsmiddelen? Hoe gaan we die versterken? Ja, dat zijn de Rijksmiddelen die sowieso al worden gealloceerd vanuit het Rijk voor onderwijsmiddelen. En we proberen dat te versterken, daar waar het ook onze beleidsprioriteit aangaat, hè? Dus ook de keuzes die u maakt als Staten, maar we zullen dat ook echt per programma moeten zien.
Worden daar geen projecten meer opgestart en geen publieke middelen meer geïnvesteerd? Ja, dat is afhankelijk van het project. We hebben natuurlijk gezegd dat het gaat over de onderwijsmiddelen. We hebben de keuze gemaakt bij het laatste Statenvoorstel we daar wat behoudender in zijn, juist ook om de campussen zelf te stimuleren tot die zelfzelfredzaamheid. Laten we ze dan gelijk vallen, zal ik maar zeggen, als dat niet de regel is? Dat is niet zo. Dat is weer dat maatwerk waar we het over hebben gehad, maar ten principale en ten primaire ligt de verantwoordelijkheid ervoor bij de campussen zelf, vanuit die prikkel die we met elkaar hebben afgesproken.
Moet u uit de lessons learned begrijpen dat veel voorwerk moet worden gedaan en stevig business cases moet vormen voor een dergelijke investering wordt gedaan? Ja, uiteraard, Dat zullen we ook wel eens met u delen en ook als het over dat maatwerk gaat, zullen we dat met u bespreken en zo nodig rapporteren. Dat is in ieder geval zeker de inzet van ons.
Dan de afkortingenlijst. Ja, die lijst is opgesteld op basis van volgorde van voorkomende rapportage. We kunnen er ook twee opnemen, eentje zoals we het doen en eentje op alfabetisch volgorde, eventueel nog twintig pagina's erbij. We gaan even met u in overleg hoe we dat met elkaar gaan doen. Het is niet de bedoeling om de rapportage nog uitgebreider te maken dan die al is. Maar ik vind het punt terecht, zeker als het gaat om de opzoekbaarheid van de afkortingen.
Ik kijk even naar de voorzitter, drie minuten? Dan ga ik naar mevrouw Smeets. Het wordt spannend. Welke acties … Staat er een sanctie op als ik er overheen ga?

De voorzitter: Dat hangt ervan af.

Gedeputeerde Satijn: Mevrouw Smeets: Welke acties worden ondernomen om alle aandeelhouders te laten meefinancieren? Ja, dat is natuurlijk het gesprek dat je hebt in de aandeelhoudersvergadering. Als je natuurlijk signaleert – dat staat ook in de rapportage – dat je een aantal aandeelhouders gefinancierd hebt op een bepaald moment, kan ik u geruststellen dat er op het moment, toen wij hier het gesprek met elkaar gingen voeren over de inzet van deze Provincie, wij natuurlijk ook die aandeelhouders recht in de ogen hebben gekeken en hebben gezegd: ja, weet je, wij gaan nu investeren en dat betekent ook iets voor jullie. Alleen het gaat over andere organisaties, vaak ook bedrijven. Die geven op dat moment dat commitment niet, maar die weten heel goed wat onze boodschap is geweest op dat moment, maar we zullen om ook u, maar ook de campus natuurlijk comfort te bieden, zo snel mogelijk laten weten als daar een besluit genomen is en blijven prikkelen in de aandeelhoudersvergaderingen dat in ieder geval de Staten of de Provincie Limburg het fijn zou vinden als daar een stukje, ja een vooruitblik kan komen hoe ze in die wedstrijd zitten.
U had ook een vraag over de mbo’ers. Die heb ik volgens mij al beantwoord. Ik ga ook in het licht van de tijd …
Een terugtrekkende beweging van DSM: nou we hebben DSM eigenlijk in de herfinancieringsopgave die we hier hadden – want dan stonden ze als aandeelhouders aan tafel – dat hebben ze volledig meegekregen in een herfinanciering voor de lange termijn. We weten natuurlijk dat DSM vanuit haar bedrijfsopvattingen een andere koers aan het kiezen is. Dat heeft nog niet geresulteerd in een, laat ik zeggen, negatief resultaat op de campusbetrokkenheid. Dus op dit moment is dat niet zo. Dus wat gaat komen weet ik niet. Op dit moment kan ik daar niets anders over zeggen dan dat heb ik gedeeld ten tijde van de handelingen hier voor het Statenvoorstel over de toekomst van de campussen.

Heeft de stagnatie van de bedrijvigheid in Greenport te maken met negatieve berichtgeving over de campus. Nee, daar hebben we geen indicatie voor.
Welke acties worden ondernomen om dit doel van de campusbewoners te behalen? Nou ja, de campus die biedt die ondersteuning in faciliteiten, begeleiding naar nieuwe medewerkers, financieringen en subsidies, dus probeer zoveel mogelijk die dienstbaarheid van die campus te borgen en daarmee ook de bewoners, ja, het zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Dus die toegevoegde waarde proberen we steeds meer te benadrukken. Dat begint ook op een aantal campussen beter te lukken, maar daar is zeker nog een weg te gaan.
In hoeverre dragen de projecten bij aan de staat en de ontwikkeling van de campussen? Projecten dragen bij aan en spelen in op de diverse ontwikkelingen in de samenleving. Ik zei u al: de oorsprong van de campussen bevinden zich natuurlijk in de maatschappelijke opgave die we met elkaar zien en dat is ook helemaal niet verkeerd om daar met regelmaat op regelmatige basis hier in dit huis met elkaar over te hebben. Die maatschappelijke opgaven die schuiven natuurlijk en zijn ook onderhevig aan externe factoren en die zijn zeker niet meer gelijk aan de tijd toen we begonnen met die campussen. Dus daar moeten we vooral met elkaar het gesprek over blijven voeren.
Dan kom ik bij de heer Sol van GroenLinks. Ja, die heeft een aantal opmerkingen gemaakt over circulariteit op de campussen. Nou, dat komt, ik heb zojuist al even wat inkleuring gegeven op datgene wat bij Chemelot gebeurd is. Dat is overigens wel een continu aandachtspunt, wat we ook in de aandeelhoudersvergaderingen meenemen. Dat heeft ook weer een beetje te maken met die maatschappelijke opgaven die aan het schuiven zijn. Alleen we moeten ook met elkaar realiseren dat hoe meer wij er over zeggen, – ik zeg het even plat, mijnheer Sol – en wensen/eisen natuurlijk bij die campusorganisatie neerleggen, zij zijn natuurlijk bezig met die focus van die campusontwikkeling, waar wij ze de initiële opdrachten voor hebben gegeven. Maar we herinneren ze in ieder geval met enige regelmaat ook aan het belangrijke onderwerp wat u hier aangeeft.
Dan toch even de klassieke vergelijking met Wageningen, zal ik maar zeggen: er zijn goede contacten vanuit Venlo met Wageningen. Wat wij terughoren – en dat hebben we ook in de commissiebehandeling destijds besproken – toen BASF toelichtte waarom zij in Venlo investeren en niet in Wageningen of niet meer in Wageningen moet ik zeggen, want dat hebben ze wel gedaan. Dus zeggen dat juist de hele ketenbenadering van Venlo uniek is en Wageningen wat meer op expliciete wetenschappelijke onderwerpen zit. Een hele brede universiteit en u heeft terecht gezegd dat is natuurlijk van wereldniveau. Alleen in Venlo benaderen we zaken vanuit de keteninzet en je merkt dat daar een aantal partijen juist heel veel interesse in hebben, dus daar zit wel degelijk verschil in. Er wordt gewoon samengewerkt met Wageningen. Laat dat ook helder zijn, dus het is niet dat ze zich tegen elkaar afzetten, zeker niet, maar het heeft een andere insteek. Er is ook verrijking mogelijk. Daar sturen we ook met name op, maar als je hebt vanuit de bedrijven is met name de ketenaanpak vanuit Venlo uniek ten opzichte van Wageningen.
Dan naar mevrouw Boven, Partij voor de Dieren: de rapportage geeft geen antwoord op de vraag of de gestelde doelen worden behaald. Ja, ik zou dat bijna willen bestrijden bij wijze van spreken, maar we zien natuurlijk wel dat er bij een aantal onderdelen in de rapportages dat juist wel gebeurt. Als u heel gerichte zaken heeft waarvan u zegt ‘ik vind dat onvoldoende’, laat ons dat ook even weten, want nogmaals dit was ook weer de eerste keer dat we het doen en we willen het zo goed mogelijk doen.
U vroeg ook of wij met zekerheid kunnen stellen of in het eerste halfjaar 2023 geen aanleiding is ontstaan voor aanvullende financiële verplichtingen zoals we die hebben gezien. Er was op dit moment geen aanleiding voor aanvullende financiële investeringen in het eerste halfjaar van 2023 In de campus van Venlo.
Wanneer wordt die exitstrategie aangeboden? U refereerde even naar de mededelingen Portefeuillehouders. Dat gaan we eind van deze maand doen.
Ik kijk even naar mevrouw Wolters.

De voorzitter: Mijnheer Satijn, ik heb u extra tijd gegeven. Ik wil u graag de mogelijkheid geven om de vragen te beantwoorden, omdat ik het ook heel belangrijk vind dat de commissie antwoorden op hun vragen krijgt. Maar als er toch enigszins vragen van technische aard zijn, proberen te skippen en het dan schriftelijk af te doen in het licht van de tijd. Ik heb u al extra tijd gegeven. Er is een vraag van heer Hanegraaff.

De heer Hanegraaff (CDA): Ik weet, we hebben haast, wat ik snapte, maar ik vind het heel belangrijk om de antwoorden van de vragen ook wel uitgebreid te krijgen. Wat maken die vijf minuten nou uit. Ik snap de procedurele redenen, maar ik heb ook wel gewoon behoefte aan beantwoording van de vragen snapt u. Dus ik probeer een beetje … Het is geen discussie van nu maar ik hoop dat u nog een klein beetje tijd geeft.

De voorzitter: Ja, dat snap ik. Ik neem die zeker mee en ik denk dat we die ook gewoon mee gaan nemen voor de volgende keer als we tijd gaan inplannen voor de behandeling van de voortgangsrapportage.
Dan ga ik de Gedeputeerde het woord geven en hem vragen om zo snel mogelijk nog de beantwoording af te ronden.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, ik ga daar nog sneller doorheen. Excuses, ik moet een beetje wennen aan het feit dat we nog sneller gaan. Maar ik vind dat goed hoor. Dat hebben we ook zo afgesproken, dus in ieder geval herkenning, maar ook erkenning.
Aangeven wat de consequenties zijn als indicatoren op rood zijn. Ja, het zijn campussen van ontwikkeling. Zodra het op rood staat, is het automatisch onderwerp van gesprek tussen de Provincie Limburg en de campus zelf.
Dan kom ik bij de heer Hanegraaff. U verzoekt om een technische sessie, naar aanleiding van de Buck-rapporten denk ik dat het ook goed is dat we u dat persoonlijk aanbieden of de Staten, want feitelijk al uw vragen zijn daaraan gerelateerd. Dus niet om flauw te doen, want u had zojuist een heel waardevolle inbreng, maar dan ga ik uw vragen, even als technisch behandelen en komen we daar even bij u op terug met uw welnemen.
Dan mevrouw Koopman: toelichting stand van zaken of het programma operationeel is of niet en zo ja, kan er iets over resultaat worden gemeld?
Samenwerkingsverband over de startups heb ik zojuist al beantwoord. Dat wordt voorbereid op dit moment, gaat in 2024 van start en dan kunnen we ook de eerste resultaten met elkaar gaan bespreken. Groei mkb-startups wordt niet behaald door hoge huisvestingskosten voor mkb. Wat vindt GS ervan? Nou de hoge huur heeft te maken met de beschikbare infrastructuur en de kosten die daarmee te maken hebben. Het is ook niet per se noodzakelijk dat mkb op de campus zit om natuurlijk gebruik te maken van innovaties. Wel is het belangrijk dat het totale bedrijf stijgt en dat is op zich het geval. Ik vind het nog steeds belangrijk – ik blijf dat markeren –, we zijn deze campussen ooit ook begonnen om het Limburgse mkb goed te bedienen. Dat blijft een focuspunt, dus ik neem ook iedere keer mee naar de campusorganisatie zelf toe: dat mkb moet en zal worden blijven betrokken bij deze campussen.
Commitment loopt 2025 af voor een aantal aandeelhouders. Stuurt de Provincie op continuïteit? Ja, heb ik zojuist ook al toegelicht. Daar praten we met enige regelmaat met de aandeelhouders over.
Is er inzicht in arbeidsmigranten, tijdelijke werknemers? Op het niveau van Limburg wel, maar niet op een niveau van de campussen, dus als u daar behoefte heeft aan specificatie, moeten we het daar even over hebben en dat we dat dan ook opnemen in de rapportage zelf.
BMHC, wat is de stand van zaken omtrent investering en business ontwikkeling openbare ruimte? Dat is een opgave die UM, UMC en de gemeente Maastricht gaan oppakken en daarvoor hebben ze in ieder geval bij het gemeentebestuur van Maastricht ook middelen voor opgenomen. Wij zitten daar als

agendalid bij die stuurgroep. Er wordt vrij regelmatig aan gewerkt, maar er zijn nog geen keuzes gemaakt. Maar men is er wel druk bezig om daar vorm en inhoud aan te geven. Maar die lead ligt echt bij de partners gemeente Maastricht UM en MUMC. Daar zijn we niet direct bij betrokken.
Dan de heer Zeedzen – welkom ook in deze commissie –: hoeveel zonnepanelen liggen er op welk areaal op grond en op dit moment worden er op gebouwen van de Chemelot Campus zonnepanelen gelegd? Hoeveel exact hebben we nu niet paraat. Maar dat kan ik wel voor u opsnorren en dan komen we daar even bij u op terug.
Liggen er concrete plannen om de netcongestie op te lossen? Dat is volgens mij een vraag voor het Ontwikkelbedrijf, maar die kunnen we dan straks ook wel even meenemen naar het volgende punt. En dat ging ook over een aantal andere vragen.
U vroeg wel hoe het met de biodiversiteit gesteld is rondom de campussen. Bij de campusontwikkeling wordt er in de openbare ruimte aandacht besteed aan de aanleg van groen en kwaliteit van de leefomgeving. Dat is hetgeen we daar met de campusorganisaties over hebben afgesproken.
De capital-investering 2022 is naar 1,3 gezakt, was de reden daarvoor? Dat fluctueert jaarlijks. Er is geen duidelijke reden voor, het fluctueert. Dat is in ieder geval wat we met elkaar zien. Daar is geen aanwijsbare reden voor.
De rol van de gemeente Venlo in Greenport. Het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo wordt zo meteen behandeld. Daar had ik het net over en de campus Greenport Venlo ligt op de grond van het Ontwikkelbedrijf, maar kent verder geen relatie. En de gemeente Venlo is aandeelhouder in de Campus Vastgoed Greenport Venlo en op mijn lijst was dit de laatste vraag voorzitter. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Dank u voor de beantwoording. Ik zie nog één vraag van de heer Stone van de fractie van D66.

De heer Stone (D66): Ja, ik weet dat we krap zitten in de tijd. Ik geloof dat een van mijn vragen overgeslagen was. Zouden we dat nu nog snel kunnen doen?

De voorzitter: Ja, als u mij heel even geeft, ik wil graag inderdaad even … Ik dacht al in de beantwoording alle vragen beantwoord te hebben gehoord, maar dat schijnt toch niet het geval te zijn. Dat is mevrouw Smeets en de heer Stone: zijn dat vragen die van technische aard zijn of …?

De heer Stone (D66): Nou, het ziet vooral op twee indicatoren die volgens het rapport onvoldoende waren en wij vragen ons af of dat in de volgende rapportage wel nog gegeven zal worden.

De voorzitter: De Gedeputeerde …

De heer Stone (D66): In dit geval was het indicator student op campussen. Die was niet volledig en inzet van financieringsinstrumenten die was niet voldoende betrouwbaar.

Gedeputeerde Satijn: Ik kom daar even op terug bij de heer Stone.

De voorzitter: En dan bedoelt u schriftelijk?

Gedeputeerde Satijn: Ja.

De voorzitter: Dat staat genoteerd. Mevrouw Smeets?

Mevrouw Smeets (SP): Ja, die van mij was volgens mij wat makkelijker, maar die ging over de verkoop of de aankoop van het pand van ABP.

Gedeputeerde Satijn: Daar kan ik kort over zijn …

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Excuses, dat traject loopt nog.

De voorzitter: Daar komt u ook nog schriftelijk op terug? Ja, dan is er nog een aantal vragen, dus waar de Gedeputeerde schriftelijk op terugkomt. Ik neem aan dat u daar niet veel tijd voor nodig heeft om die beantwoording op schrift te stellen.

Gedeputeerde Satijn: Die zijn binnen twee weken bij uw commissievoorzitter of bij de Staten. Sorry.

De voorzitter: Ik kijk heel even de commissiegriffier aan. Is het niet mogelijk om de beantwoording sneller paraat te hebben?

Gedeputeerde Satijn: Er wordt veel op gereageerd, ik wil voorstellen dat we maximaal twee weken nemen en zo snel als mogelijk.

De voorzitter: Dat is prima, dan noteren wij dat, dat u op de technische vragen die gesteld zijn daar binnen twee weken op terugkomt en indien mogelijk sneller.
Dan hebben wij een toezegging genoteerd. **Dat is de toezegging dat u een technische sessie gaat organiseren.** Ja, ik zou graag willen inventariseren of er nog meer Statenleden zijn die daaraan deel willen nemen, want dan kan het College dat meenemen.
Ja, en dan zou ik ook graag willen vragen: wilt u nog heel even uw hand opsteken, dat degenen die hun hand opsteken dat die ook daadwerkelijk komen naar die technische sessie.

Mevrouw Jiménez Hastenrath (PVV): Ja, indien dat op een vrijdag is, zeker.

De voorzitter: Mevrouw Jiménez Hastenrath vraagt aandacht voor het feit dat – en dat was in de vorige periode inderdaad vaker zo – dat er infosessies waren die niet georganiseerd waren op vrijdag. Maar ik ga ervan uit dat wij daarnaar streven. Binnen welke termijn gaat u die infosessie organiseren? De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ik kreeg het beeld voorzitter dat het niet heel urgent was, maar wel instrumenteel was, dus ik zou zeggen, dat gaan we zeker dit jaar nog doen en ik ga uiteraard overleggen met de Griffie op welk moment dat kan. En we hebben de wens vanuit deze commissie goed gehoord, dat wil niet vrijdagavond om elf uur.

De voorzitter: Mooi dan noteren wij dat als een toezegging dat er nog dit najaar een technische sessie georganiseerd zal worden voor uw Statencommissie.
Mevrouw Koopman had ook nog een vraag, is dat nog een nabrander? Of heeft dat betrekking op die technische sessie?

Mevrouw Koopman (VVD): Ik sloeg even aan op uw opmerking dat degenen die hun hand opsteken, dat die dan ook komen, maar er zit een aantal vertegenwoordigers die stand-in zijn, dus laten we zeggen dat iemand als vertegenwoordiger van de partij komt.

De voorzitter: Uiteraard, dat bedoel ik ook, dank u wel voor uw scherpte.

Dan concludeer ik nogmaals de toezegging af. Dat is de technische sessie die het College zal organiseren dit najaar nog en daar krijgt u dus nog bericht over. Dat was de enige toezegging die wij genoteerd hebben. Klopt dat ook? Ik keek even naar mijn linkerhand?

Spreker … [01.11.36]: Gepraat op de achtergrond.

De voorzitter: Ja, dat de vragen van de heer Stone en mevrouw Smeets nog beantwoord worden en volgens mij zitten daar ook nog vragen van …

Spreker … [01.11.49]: Gepraat op de achtergrond.

De voorzitter: Dan sluiten wij dit agendapunt af en dan dank ik ook de Gedeputeerde voor de beantwoording.

Spreker … [01.12.04]: Gepraat op de achtergrond.

De voorzitter: Mooi, want wij gaan naar agendapunt 8.2.

T9290 Gedeputeerde Satijn zegt toe om voor het einde van het jaar 2023 een technische sessie te organiseren voor PS met als onderwerp de Brightlandsrapportage 2023 - eerste voortgangsrapportage.

T9291 Gedeputeerde Satijn zegt toe om de openstaande vragen gesteld door de commissie aangaande de Brightlandsrapportage binnen 2 weken schriftelijk te beantwoorden.

8.2 4e Kwartaalrapportage BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo

De voorzitter: Ook voor dit agendapunt geldt dat analyse van de Statenonderzoeker in de nazending is meegestuurd. We bespreken ook dit agendapunt in één termijn en het voorstel is dat u per commissielid een spreektermijn heeft van drie minuten per fractie en ik zie een vraag van de heer Blijlevens.

De heer Blijlevens (JA21): Zouden we even een paar minuutjes kunnen wisselen?

De voorzitter: U heeft de behoefte om even te kunnen schorsen om te kunnen wisselen? Zijn er nog meer fracties die daar behoefte aan hebben, die moeten wisselen? Ja, ik, ik doe de introductie, ik weet niet of degenen die u moeten vervangen in de buurt zijn, maar ach kijk, ja. Dat is mogelijk, dan ga ik gewoon verder met mijn introductie en dan kunt u ondertussen wisselen.
Uw inbreng dient beperkt te worden tot eventuele wijzigingen of afwijkingen in de voortgang. Naar uw termijn is het woord weer aan de Statenonderzoeker voor de beantwoording van eventuele vragen, technische vragen waarna de Gedeputeerde het woord krijgt. En dat is ook weer 20 minuten.
Dan beginnen wij op een andere plek in de zaal en dan wil ik bij mevrouw Smeets starten van de fractie van de SP.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, we bespreken vandaag de voortgangsrapportage Q4 2022, maar ik was wel in de veronderstelling dat negen maanden na dato hè in 2023 dat we inmiddels wel Q1 al hadden kunnen bespreken. Maar dat was bij het vorige agendapunt ook en de vraag is een beetje, moeten we ons dan zorgen maken of is die rapportage ook al onderweg? En zoals ik in mijn vorige bijdrage aangaf is er natuurlijk veel te doen rondom Chemelot in het nieuws.

Limburg wacht nog altijd heel erg gespannen af naar het onderzoek dat Gedeputeerde Satijn is gestart of heeft laten instellen naar de gronddeal Californië BV en de SP vraagt zich af of de Gedeputeerde daar ook nu meer over zou kunnen zeggen.
Dan terug naar 2022 en de kwartaalrapportage van het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo, dat als hoofddoel heeft die gebiedsontwikkeling. Wie door Noord-Limburg rijdt, kan de ontwikkeling van het Ontwikkelbedrijf volgens mij zien en voelen. Eens was Venlo, Venray, Horst aan de Maas nog het meest en op de aangekochte en verkochte gronden verrijzen grijze kasten, windmolens, blokkendozen waar arbeidsmigranten werken en campingparken waar zij dan ook wonen. Economie prevaleert boven de leefbaarheid. Dat is een beetje het gevoel dat wij krijgen en de weerstand van bewoners die groeit en niet onterecht, denken wij. We vragen ons dan ook af welke stappen het Ontwikkelbedrijf in samenwerking met haar aandeelhouders zet om inwoners goed te informeren en zeggenschap te geven, ook in de besluitvorming. En PS heeft volgens mij in de pogingen gezegd: we moeten stoppen met verdozing van het landschap en eenzelfde strekking staat ook in het coalitieakkoord. En is de houding van een ontwikkelmaatschappij, inmiddels gelijk aan die van ons? En welke acties worden ondernomen in de acquisitie ook van het Ontwikkelbedrijf daarop? In de logistiek en agrifood zijn inmiddels zoveel mogelijk mensen uit Limburg aan het werk; men zoekt vooral ook goedkope handen uit het buitenland en vraagt meer en meer arbeidsmigranten. In tegenstelling tot het bouwen van woningen voor inwoners van Venlo, Venray en Horst aan de Maas worden nu shortstaylocaties gebouwd voor arbeidsmigranten. Of er zijn de plannen voor longstayinitiatieven die wij als SP ook zeer onwenselijk vinden, aangezien de afstand ook die de arbeidsmigrant heeft en de integratie die vaak ook niet lukt richting de samenleving en daarnaast is en blijft het onwenselijk dat arbeidsmigranten wonen en werken op hetzelfde terrein.

De voorzitter: Mevrouw Smeets, kunt u tot een afronding komen?

Mevrouw Smeets (SP): Zeker. Naast arbeidsmigratie heeft Noord-Limburg als gezondste regio ook nog een heleboel te doen rondom natuur en gezonde luchtkwaliteit. Er is 5 hectare in ontwikkeling gebracht dus in kwartaal 1 ’22 en in kwartaal 4 ’22. En ligt de focus dan meer op het realiseren van bedrijvigheid dan op natuur en landschap? Dat is de vraag.
En dan ook nog het vraagstuk rondom duurzame energie, is mijn laatste, is GS met de netbeheerder in overleg om te voorkomen dat de aansluiting geen jaren meer duurt. Zestig weken stond er in de rapportage en welke oplossingen liggen er ook in het vizier? Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Ja, dank u wel mevrouw Smeets. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Sol van de Fractie GroenLinks.

De heer Sol (GroenLinks): Dank u voorzitter. Eigenlijk een beetje in het verlengde van de bijdrage van mijn voorgangster hier, ik kan op zich niet zo heel veel met de voortgangsrapportage. Ik ben eigenlijk van mening dat Greenport Venlo op te weinig beleidsdoelen van deze Provincie aanhaakt. Het gaat inderdaad vooral over economie, gronduitgifte en de daarbij gerelateerde vastgoedactiviteiten en ik denk dat – en dat is dan misschien niet zozeer naar aanleiding van, of misschien niet zozeer over de voortgangsrapportage, maar wel naar aanleiding van – ik heb echt behoefte aan een wat bredere discussie over hoe we hier inzitten en waarom we dit eigenlijk doen. Even los van de voortgang en de risico’s die er nog aan vastzitten en daar wil ik het eigenlijk bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Boven van de Fractie van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Dank u wel voorzitter. Wij hebben een aantal vragen die eigenlijk in de lijn liggen van mijn twee voorgangers, maar ik ga ze toch even stellen. Op basis van figuur 2, pagina 2 van de analyse van de Griffie van de kwartaalrapportage, zijn we dan kennelijk wat betreft landschap en natuur voor 1114 van de 400 hectare afhankelijk van derden en compensatie van andere projecten. Hebben we dat dan niet in eigen hand? En we zijn erg benieuwd naar het antwoord of we dat niet in eigen hand hebben.
Bij de ingekomen stukken is een mail van natuur en landschapsorganisatie Behoud de Parel. Zij maken zich grote zorgen over de realisatie van de natuur en landschapsambities, terwijl alles volgens de voortgangsrapportage op rolletjes loopt. Kennelijk is hier een groot verschil in perceptie.
De vraag die wij hebben: kan de Gedeputeerde ons toelichten wat de verschillen in perceptie op de natuur en landschapsambities veroorzaakt? En 2: wat de provincie gaat doen om deze verschillen in perceptie op één lijn te krijgen?
Ook stellen zij vraagtekens bij het aantal arbeidsmigranten dat kennelijk nodig is voor de uitvoering van de plannen en de huisvesting van deze arbeidsmigranten. Daarover lezen wij niets In de voortgangsrapportage. Hoeveel arbeidsmigranten zijn nodig en hoe worden zij gehuisvest? Daar zouden wij ook graag antwoord op willen hebben. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Boven. Dan kom ik bij de Fractie van het CDA, dat is de heer Hanegraaff.

De heer Hanegraaff (CDA): Ik vond het rapport heel duidelijk. Ik heb geen technische vragen erover, politieke vragen zijn voor een ander moment.

De voorzitter: Dank u wel. Dan kom ik bij de Fractie van de VVD, mevrouw Koopman.

Mevrouw Koopman (VVD): Geen vragen. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan kom ik bij de Fractie van de BBB. Is het daar nog steeds de heer Zeedzen die het woord heeft en heeft u vragen op dit agendapunt?

De heer Zeedzen (BBB): Nee, zoals gezegd, Ik had mijn vragen al eerder gesteld, dus dat scheelt ons nu tijd. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Foster van … Ah, mevrouw Jiménez Hastenrath in dit geval van de PVV.

Mevrouw Jiménez Hastenrath: Ja, ik kan het wel kort houden: we hadden twee vraagjes. Allereerst chapeau voor het kopje Duurzame energie. Dat is dus blijkbaar wel mogelijk daken vol te knallen met zonnepanelen in plaats van weides, dat even terzijde. Waarom werden sommige grondtransacties eerder afgerond dan verwacht in 2021? Waren deze veranderingen het gevolg van verschuivingen en marktomstandigheden of andere factoren? En wel de belangrijkste vraag lijkt me, kunt u meer informatie verstrekken over de gronden die zijn verkocht, maar niet geleverd en waarom sommige van deze verkopen zijn ontbonden? Heeft het gevolgen voor onze algehele strategie voor de grondexploitatie? Want ja, we verkopen … [01.20.54] niet zomaar lijkt me. Misschien zijn er wel speciale redenen voor. Daar graag een antwoord op. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Jiménez Hastenrath. Dan geef ik graag het woord aan de fractie van de PvdA, mevrouw Wolters.

Mevrouw Wolters (PvdA): Voorzitter, over het algemeen hadden wij geen vragen behalve één: dat gaat over de ontwikkeling van Klaver Zeven. Inmiddels zijn we al bijna een jaar verder en we willen graag weten wat de status en de planning van de ontwikkeling van dat gebied is. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Stone van D66.

De heer Stone (D66): Dank voorzitter. Ja, wij hebben wel enkele vragen. Ten eerste, we lezen dat er binnen een natuur en landschap en duurzame energie weinig tot niets gebeurt, met uitzondering van een realisatie van 13 hectare groenlandschap en 12 hectare dat in ontwikkeling is genomen. Wat is de verklaring van het College hiervoor en wat is het perspectief? Gelet op de uitdaging waar we voor staan, ziet D66 wel enige urgentie op dit vlak. Ten tweede punt 4: tot dusver hebben alle klanten die al een verkoopovereenkomst hebben gesloten, tijdig een aanvraag voor elektriciteitstransport ingediend. Alle nieuwe aanvragen komen op een wachtlijst. Dat is een bedreiging voor de voortgang.
Wij begrijpen ook van ondernemers breder in de regio hoe groot deze bottleneck is wat de stand van zaken van deze wachtrij is. Zijn er geen andere opties? Is de provincie niet bereid te onderzoeken of hier pilots mogelijk zijn om dit op korte termijn daadwerkelijk op te lossen?
En tot slot punt 5: doordat de gebiedsontwikkeling ver is gevorderd zal het Ontwikkelbedrijf langzaam gaan afbouwen. Personeel zal flexibel ingezet moeten worden. Wat betekent dit concreet, ook voor de nabije toekomst? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Stone. Dan geef ik het woord aan de heer Van den Beucken van LOKAAL LIMBURG.

De heer Van den Beucken (LOKAAL LIMBURG): Neutraal-positieve financiële resultaten. Ik heb het gelezen. Ik denk te begrijpen wat daar staat en toch blijft dat een hele vreemde terminologie. Ik denk zelf – het stuk gelezen te hebben – dat het te maken heeft met afwikkeling van grondtransacties en het verschuiven in de tijd en vertroebelende factoren. Maar dat zou ik graag aan de Gedeputeerde vragen om ons dat nog eens in algemene zin te duiden wat daar precies mee bedoeld wordt. Dan ga ik even naar de stoplichtenrapportage. De collega voor mij, mevrouw Wolters, heeft al gevraagd over Klaver Zeven. Dat is – even kijken – oranje gekleurd. Dan heb ik een groengekleurde exploitatie, maar die is wat mij betreft wel heel erg lichtgroen en dat heeft te maken met natuurcompensatie. Ongeveer, uit mijn blote hoofd, 67 hectare waarvan 63 hectare via Park Sagerheide gerealiseerd moet worden. En als ik dan, ja toch wat perikelen de afgelopen jaren de revue laat passeren, ook de rechten over de transacties met zand, et cetera, et cetera, dan maak ik mij daar wel zorgen over en wij zouden toch niet graag hebben dat we op de een of andere manier met extra kosten opgezadeld worden die met deze perikelen te maken hebben. Dus ik weet dat het nu niet 2022 meer is, maar omdat we ook best wel achterlopen, zal ik maar zeggen, met de rapportage neem ik even een voorschotje en vraag ik aan de Gedeputeerde hoe hij daar dan tegenaan kijkt. En dan kom ik bij het laatste, want de perikelen met de netwerkcongestie die hebben natuurlijk wel invloed op de manier waarop ja, de voortgang, de financiële voortgang van het hele gebeuren plaatsvindt. En de oorzaak ligt daar eigenlijk extern aan is. Het is misschien heel naïef, maar is iets dergelijks claimbaar? Kunnen we daar iets mee? Dat is de vraag.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de Fractie van JA21, de heer Roso.

De heer Roso (JA21): Ja, dank u wel voorzitter. Ook vanuit mij even gefeliciteerd met het voorzitterschap van de commissie. Er zijn heel wat vragen gesteld. Ik ga niet, die ga ik allemaal niet herhalen. Ik had wel één vraag meer ook vooruitkijkend. Daar staat hier in deze update vanuit de Gedeputeerde dat er een staking gaat plaatsvinden van één van de deelnemingen, sorry. Is dat reeds

gebeurd en welke lessen zijn eruit getrokken en wat zijn de consequenties daarvan geweest richting ons toekomstig beleid? Dat was het voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. En dan komen we bij de laatste spreker van dit agendapunt, dat is de heer Van Est van 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Ja dank u voorzitter. Voorzitter, als je de tijd overschrijdt, dat je dan een straf krijgt die je niet weet, is bijna uitlokking om zo te zeggen. Dus ik zou zeggen van: benieuwd. Maar bij dit punt heb ik dat helaas niet dat ik de tijd kan overschrijden. Dus even een paar zaken. We liggen een beetje achter met de rapportages, dus we zijn heel benieuwd hoe dat verlopen is en hoe snel wij weer die rapportages bij kunnen trekken, zodat wij actueler zijn. Laat we zo zeggen weinig inhoud behalve bij … Laten we zeggen, als je kleuren gebruikt, probeer arceringen te gebruiken, want het is voor andere mensen soms heel moeilijk leesbaar.
Twee opmerkingen: over die netcongestie stond vermeld dat die mensen kunnen kiezen voor een gesloten systeem. Als ik het goed interpreteer, betekent dat dat je dan wel de stroom kunt krijgen, maar niet kunt terug leveren en dan wordt eigenlijk een afweging een soort bedrijfseconomische afweging. Is dat zo? En dan is de vraag van hoe zijn daar de ontwikkelingen in, of dat inderdaad de juiste interpretatie is. En tot slot ben ik gewoon in verwarring geraakt door de verschillende keren. Er wordt gezegd er is een resultaat van 14,2 miljoen. Dan staan er op een pagina de opbrengsten en kosten. En als jullie die aftrekken, dan kom je op 13,4 miljoen. En als je dan op pagina 7 bij de winst- en verliesrekening kijkt, dan staat er een realisatie van 11,6 miljoen. Ik vraag mij af van … Ik mis misschien iets – dat hoeft misschien nu niet uitgelegd te worden –, maar ik vind het wel vervelend als ik het voor aan het bereiden ben dat ik denk van wat mis ik nou, dat die getallen anders zijn. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan wij nu over tot de beantwoording. Ik heb als het goed is geen vragen voor de Statenonderzoeker gehad dus die hoef ik niet het woord te geven, maar dan geef ik ook onmiddellijk het woord aan de Gedeputeerde voor de beantwoording. U heeft twintig minuten, maar volgens mij komt u wel uit met die tijd.

Gedeputeerde Satijn: Wat dat betreft heb ik een slecht trackrecord, dat is mijn beeld voorzitter. Ik ga gelijk aan de slag. Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik wil ook aan uw commissie even laten weten dat naast mij – naast de uitstekende ambtenaren die ik heb – de heer Van Heugten uitgenodigd is. De heer Van Heugten is de directeur-bestuurder van het Ontwikkelbedrijf en hij zal ook het grootste deel van de inhoudelijke vragen gaan beantwoorden. Ik heb met hem niet de tijd afgesproken, maar hij heeft de voorzitter gehoord, denk ik. En wat dat betreft zal ik daarna de politieke zaken nog een keer duiden. Dan geef ik graag het woord aan heer Van Heugten.

De heer Van Heugten (directeur Greenport Venlo): Dank u wel voorzitter en dank u wel Gedeputeerde. Dank voor de uitnodiging om toelichting te geven. Er is een aantal punten dat ik kan toelichten over de grote gebouwen die verrezen zijn in het gebied Greenport Venlo, waar onder andere de SP-fractie over sprak. Ja, dat is de ontwikkeling van de afgelopen jaren. Logistiek heeft een enorme ontwikkeling meegemaakt, denk aan de onlineverkopen. Maar waar ligt nu de focus. Heel nadrukkelijk is er met vier aandeelhouders afgesproken dat wij voor het laatste gedeelte, met name voor Klaver 7, de focus vooral gaan leggen op lokale en regionale bedrijvigheid. Dat doen we al met twee andere Klavers. Er zijn ook al ruimtes voor lokale en regionale bedrijventerreinen, bedrijvigheid die daar specifiek op kan landen en specifiek bedoeld is voor agribusiness-bedrijven. Maar ook is afgesproken dat we geen gronden meer uitgeven aan grote logistieke dienstverleners, tenzij er een heel bijzondere reden voor zou zijn, en dat zal dan met aandeelhouders worden afgestemd. Dus die

focus is nadrukkelijk ook vanaf dat moment verlegd. Welke doelen streven we nu na. Het zijn eigenlijk drie doelen. Huisvesting van bedrijven die moet leiden tot economische groei en werkgelegenheid, een duurzame omgeving met zo duurzaam mogelijk opgewekte energie en een natuurlijke omgeving, een natuurlijk ingepast landschap. Veel vragen gingen over hoe het dan zit met de natuurontwikkeling. We zien dat die min of meer gelijke tred houdt, maar van de andere kant, het schiet niet op volgens een aantal mensen in de omgeving. Natuurontwikkeling is erg lastig, in die zin dat je daar afhankelijk bent van de grondeigenaren die mee moeten werken. De agrariër die grond heeft die in het Beekdal ligt en waar wij graag natuur zouden willen maken, ja, daar zul je met elkaar in overeenstemming moeten komen. Dat is veel tijdrovender. Dat is veel praten, veel zoeken. Het andere, waarom veel mensen weinig zien van de natuurontwikkeling, is omdat die heel erg versnipperd is. De grote bedrijventerreinen zijn geclusterd in een groot gebied, maar de natuur wordt over een heel groot gebied verspreid. Een stukje bos hier, een stukje hei daar, een stukje landschapsontwikkeling op een andere plek. Met andere woorden, het is niet aan een cluster zichtbaar waar dan die natuurontwikkeling plaatsvindt. En het laatste moeilijke is, dat natuurontwikkeling natuurlijk een heel lange groeiperiode nodig heeft. Als je vandaag natuur maakt, zie je pas over vijf of tien jaar het resultaat en veel mensen willen het liefst na een jaar of na anderhalf jaar al het resultaat zien. Dus we hebben veel communicatie uitgezet richting de omgeving. We hebben een fietsroute uitgezet, we gaan wandelingen met IVN doen, we hebben de gemeenteraadsleden uitgenodigd voor het bezien van projecten in de landschapsontwikkeling. Er worden dus wel degelijk meters gemaakt. We zullen dan ook kijken hoe we dat nog beter kunnen communiceren en zichtbaar kunnen maken om te laten zien dat er daar ook wel zaken gebeuren. Werkgelegenheid, veel vragen over arbeidsmigranten en ook het beeld dat eigenlijk op Greenport Venlo alleen maar arbeidsmigranten aan het werk zijn. Nou uit CBS-cijfers kun je dat niet destilleren. We hebben wel enquêtes gehouden onder de bedrijven aan wie grond verkocht is. Op dit moment werken er zo'n 10.000 mensen op dat gebied, wat wij de laatste vijf, zes jaren in ontwikkeling hebben gebracht. Dus in de grotere bedrijven die daar zitten, maar ook de kleinere bedrijven aan wie we verkocht hebben. De verhouding tussen arbeidsmigranten en niet-arbeidsmigranten is ongeveer één op drie. Dat wil zeggen van de 10.000 werknemers zijn er ruim 3.000 arbeidsmigranten, maar zijn er bijna 7.000 mensen uit de regio die daar werken. Dus bijna 7.000 gezinnen, families en mensen uit de regio vinden werk op dat terrein en ongeveer 3.000-3.500 arbeidsmigranten, dat is de verhouding van de laatste cijfers die wij hebben. En hoe is dan de huisvesting geregeld. Nou, de huisvesting is voor een deel door de bedrijven zelf geregeld. De bedrijven willen dat ook heel graag, maar zien dat er heel weinig opties zijn om dat te realiseren omdat er schaarste is aan plekken die politiek en maatschappelijk aanvaardbaar zijn voor de huisvestingslocatie van arbeidsmigranten. Er werd even gevraagd naar de locatie arbeidsmigranten van de gemeente Venlo. Dat is buiten het Ontwikkelbedrijf om, dat is een particulier initiatief van een huisvester die een vergunning heeft gekregen van de gemeente en daar worden dan ook achthonderd shortstayplaatsen gerealiseerd. Elektra is een belangrijk punt dat u aangedragen heeft. Hoe zit het met de netcongestie. Nou de netcongestie is daadwerkelijk een probleem omdat bedrijven als ze zich nieuw vestigen en ze hebben een grootvermogenaansluiting nodig, minstens tot 2027 in de wachtrij staan. Althans dat is de brief die Enexis op dit moment naar een nieuwe aanvrager stuurt. U moet minstens tot 2027 wachten en hopen dat we dan de netcongestie hebben opgelost. Dat levert voor veel bedrijven problemen op. Er zijn bedrijven die proberen op een alternatieve manier in hun elektra te voorzien. Dat betekent dat zij het zoeken in zonnepanelen met batterij in combinatie met een aggregaat als achtervang. Mogelijk ook met andere oplossingen zoals waterstoftoepassing. Maar dat zijn allemaal nog experimentele en voorzichtige onderzoeken en experimenten. Als Ontwikkelbedrijf hebben wij contacten gezocht met Enexis en wij zijn nu bezig om een wat grootschaliger onderzoek te doen hoe de diverse bedrijven samen kunnen werken. Want de netcongestie is voor een heel groot deel geen fysieke congestie, maar een contractuele congestie. Er is veel te veel gecontracteerd. En hoe kun je nou die overcontractering heroriënteren, herorganiseren, zodat ook nieuwkomers gebruik

kunnen maken van de beschikbare ruimte op een net maar die contractueel niet is toegestaan. Nou, de elektriciteitswet moet daarvoor aangepast worden. Daar moeten veel zaken voor geregeld worden en we zijn in ieder geval ook als Ontwikkelbedrijf actief om te kijken hoe we ondernemers daarin kunnen ondersteunen en welke rol we daar ook zelf actief in kunnen nemen. Want geen elektra-aansluiting betekent dat je de komende vier jaar ook geen gronden meer verkoopt. Zo simpel is het eigenlijk ook. Dan is er nog even gesproken over gesloten aansluiting. Nou Enexis biedt aan, u kunt wel een aansluiting krijgen, dat wil zeggen, dan ligt er een kabel tot aan uw kavel, maar dan zit er geen stroom op. En dan moet u wachten tot dat er weer een stroomleverantie mogelijk is. Overigens is er netcongestie tweezijdig. Het geldt voor aanvragers die stroom nodig hebben, maar het geldt ook voor aanvragers die stroom willen leveren aan het net. Voor beide is het de netcongestie die op dit moment een blokkade vormt. Dan over de financiële resultaten en de verschuivingen in de tijd. Ja, wij moeten een inschatting maken wanneer onze omzet gerealiseerd zal zijn. Het verkoopproces is eigenlijk zodanig dat wij een koopovereenkomst maken met de koper van de grond. Op dat moment moet de koper een bouwplan zien te hebben en moeten we weten wie de gebruiker is, zodat we weten welk gebouw er komt, welk bedrijf daarin komt te zitten en of dat ook een reële arbeidsinvulling is. Daarna, als de koopovereenkomst gesloten is, gaat de bouwplanprocedure in werking. Men gaat vergunning aanvragen, men gaat zijn financiering rondmaken en vervolgens gaat men een aannemer zoeken en gaat men de bouw realiseren. En op dat moment wordt bij ons pas de levering van de gronden gedaan. Dan gaan we naar de notaris, dan krijgen wij het geld en dan komt de grond ook ter beschikking. Dus dan heeft de koper een vergunning, dan heeft hij zijn financiering, dan is alles rond, want dan weten we ook dat er op dat moment meteen gebouwd gaat worden. Maar die periode tussen het sluiten van een koopovereenkomst en daadwerkelijk alles rond hebben, die is de laatste jaren enorm onzeker geworden. Vergunningprocedures zijn ingewikkelder geworden. Als een beroep is ingesteld, de rechtspraak is overbelast, zijn er lange doorlooptijden. Bij gemeenten is de vergunning capaciteit soms beperkt. De financiering is soms geheroriënteerd omdat de rente is gestegen. De bouwkosten zijn gestegen. Dat is de reden dat ook enkele ondernemers zijn afgehaakt, zoals u ook in de rapportage zag. Gestegen bouwkosten, gestegen rente, lange vergunningsprocedures, onzekerheid over überhaupt het verkrijgen van de vergunning, dat maakt dat ondernemers soms hun bouwplan weer terugtrekken en dan is de grond weer ter beschikking. Dat is ook de reden waarom het eigenlijk financieel neutraal is. Als de grond door iemand niet wordt afgenomen, dan komt de grond weer terug bij het Ontwikkelbedrijf of hij blijft bij het Ontwikkelbedrijf en is die dus weer opnieuw in de markt. Als je naar de grondexploitatie kijkt die zo'n 30, 40 jaar duurt, dan maakt het in feite niet zo uit of die grond nou in 2021 of in 2022 of in 2023 wordt geleverd. Aan het einde telt die voor de grondexploitatie als opbrengst mee en de kosten die ertegenover staan, zijn gewoon constant en worden daar niet door beïnvloed of nauwelijks door beïnvloed. Dat betekent dat we een verschuiving kunnen hebben omdat toevallig een bedrijf zegt dat het fiscaal heel goed uit zou komen om toch te proberen in december nog bij de notaris te zitten, terwijl een ander bedrijf zegt dat het beter uitkomt om in januari bij de notaris te zitten. Daar kunnen allerlei redenen voor zijn, maar het kan voor ons een enorme verschuiving in onze omzet en onze resultaten van dat jaar zijn, maar niet over de lange periode gezien. Dan hebben we de perikelen van Parc Zaarderheiken. Voor Parc Zaarderheiken is de grond verpacht aan Stichting Heyerhoven, een ontwikkelaar en exploitant van een golfbaan, die tevens alle natuur en beheer en natuuraanleg in dat gebied doet. Dus het gebied is veel groter dan alleen sec de golfbaan. Ja, de ondernemer heeft tweeënhalf jaar moeten wachten op een onherroepelijk bestemmingsplan. Dat heeft wel de nodige vertraging opgeleverd. Inmiddels zijn de uitvoeringswerkzaamheden gestart. Maar er zijn natuurlijk nog een aantal keren procedures gevoerd over handhaving ten aanzien van de dassenwerkgroep die daar om handhaving heeft gevraagd. Een aantal keren zijn de werkzaamheden stilgelegd. Met andere woorden, het uitvoeringstraject loopt met horten en stoten. Op zich is de ontwikkeling en beheer in geheel voor rekening en risico van de ontwikkelaar. Dus in feite heeft het Ontwikkelbedrijf daar ook geen last van. Of de golfbaan nu een

jaar eerder of een jaar later klaar is, financieel maakt dat voor ons geen verschil. Mochten de ontwikkelingstaken en mocht Stichting Heyerhoven even niet doorgaan, ja dan zullen wij zelf de natuur ter hand moeten nemen en missen we de pachtopbrengsten. Dan praten we wel over forse financiële consequenties voor het Ontwikkelbedrijf. Dus zo lang als alles doorgaat, in welk tempo dan ook is het verder geen punt van zorgen. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja dank. Dank ook vanuit mijn positie naar de heer Van Heugten voor de beantwoording van de vragen. Dan staat nog een aantal vragen open aan de politiek als ik het zo mag zeggen. En dan probeer ik zo goed als het kan de antwoorden van de heer Van Heugten eruit te filteren. Ik begin even bij de SP, mevrouw Smeets. Wanneer komen de andere kwartaalrapportages, wanneer worden die gepubliceerd. Nou, dat is aanstaande. De reden lag in het feit dat wij even capacitair in onze organisatie wat lastig zaten. Daarvoor neem ik de verantwoordelijkheid, dus dat komt zo snel mogelijk naar u toe. Q1 en Q2. U had ook gevraagd of er nog nadere informatie is op het dossier Californië. Het antwoord is nee. Zodra dat er wel is, komen we uiteraard op de lijn bij uw Staten. En welke stappen neemt het Ontwikkelbedrijf om de omgeving mee te nemen. Ja, daar heeft de heer Van Heugten ook al even bij stilgestaan. Daar vindt regelmatig overleg plaats met de omwonenden, met betrokkenen en zover wij dat vanuit onze rol als aandeelhouder kunnen zien, wordt er ook iedere aandeelhoudersvergadering keurig door de directeur op teruggekomen en over gerapporteerd. Een belangrijke vraag van u is of de houding van het Ontwikkelbedrijf dezelfde is als de onze, ook als je het hebt over politiek, voortschrijdend inzicht, coalitieakkoorden. Het antwoord is in die zin altijd ja, want we gaan natuurlijk als een van de vier aandeelhouders met ons staande beleid richting de aandeelhoudersvergadering. Maar we zullen er wel met andere aandeelhouders over eens moeten worden wat die koers is. Het is dus niet zo dat wij daar monotoon naar binnenlopen en alles kunnen bepalen.
Even zien, elektriciteit is aan de orde geweest. Ja, de heer Sol, die gaf aan dat hij graag een bredere discussie wil voeren, Waarom doen we dit, als ik het zo mag kortsluiten. Ik neem aan dat u daar het initiatief toe gaat nemen, want dat staat echt los van deze rapportage. Oké. Dan kijk ik even naar de vraag van de Partij voor de Dieren daar waar het ging over de groen- en natuurontwikkeling. Die is beantwoord, even kijken ...

De voorzitter: Mevrouw Boven, u heeft een vraag of een interruptie.

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Volgens mij is de eerste vraag niet beantwoord, over een toelichting op pagina 2 van de Griffie-analyse. Want wij begrijpen het blokje niet wat daaronder staat, wat daar de implicaties van zijn.

Gedeputeerde Satijn: De organisatie heeft dit onderscheid niet meer opgenomen in de kwartaalrapportage. De Statenonderzoeker heeft dit wel opgenomen in de analyse. Wij gaan dat gewoon met de Statenonderzoeker nog even overleggen en we kijken of we dat kunnen inpassen in de volgende rapportage. Het onderscheid is voor ons niet helder, dus het verschil wordt gemaakt tussen gerealiseerd en in ontwikkeling. Dat is volgens mij daar waar uw vraag op gericht is. Het gaat over de ...

De voorzitter: Mevrouw Boven.

Gedeputeerde Satijn
114 van de 400 hectare afhankelijk van derden.

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Ja er staan dus vier kolommetjes en bij een van die kolommetjes staat een toelichting onderaan. Er staat dat de natuurcompensatie in de kleur van 114, dat die afhankelijk is van derden, van andere projecten en wij begrijpen niet wat daar nu eigenlijk staat.

Gedeputeerde Satijn: De heer Van Heugten komt daar even op terug.

De voorzitter: U komt daarop terug.

De heer Van Heugten: Ik kan dat kort nog even wat beantwoorden, voorzitter. Het landschapsplan wordt betaald uit de grondexploitatie en nog enkele subsidies die we op natuurgebied kunnen krijgen. Maar een deel van de compensatieverplichtingen die bijvoorbeeld bouwprojecten in de gemeente Venlo of in de Horst hebben, die mogen we ook in dit gebied landen. Bij voorkeur zelfs, en dan wordt het landschapsplan ook met die middelen gerealiseerd. Dus het is een kwestie van iemand die bijvoorbeeld een woningbouwproject heeft en daarvoor natuur moet compenseren, dan draagt hij de natuurcompensatie aan ons over en wij realiseren die dan in het landschapsplan.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Boven, ik neem aan dat de beantwoording nu duidelijk is en mocht het niet zo zijn, dan is het misschien handig om daar gewoon even een schriftelijke vraag over te stellen. En dan kan er ook wat uitgebreider op teruggekomen worden. Ja, dank u wel. De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel voorzitter. Ik probeer ook even met het licht op de tijd te zien wat we nog hebben openstaan na de toelichting van de heer Van Heugten. Het is over de netcongestie gegaan, dat was ook een vraag van de BBB. Zonnepanelen, die liggen voornamelijk op de daken van de gevestigde bedrijven. Dat heeft de heer Van Heugten ook al even kort toegelicht. Ook als het gaat over de rol van arbeidsmigranten in relatie tot de omgeving. Even zien, de vraag van de PVV over de grondtransactie is ook beantwoord. Waarom zijn bepaalde grondverkopen niet ontbonden, is ook beantwoord. Klaver 7 stand van zaken, ook even op terugkomen. Ja, dat is samen met de andere aandeelhouders in het Ontwikkelbedrijf wat op dit moment de koers bepaalt en om te komen tot een bestemmingsplan voor deze Klaver. En hierin speelt natuurlijk de gemeenteraad van Horst aan de Maas een heel belangrijke rol.

De voorzitter: Mevrouw Wolters, u hebt een vraag voor de Gedeputeerde.

Mevrouw Wolters (PvdA): Ja, want de heer Van Heugten gaf net aan dat er gekeken wordt naar lokale en regionale bedrijvigheid. En dan wilde ik even ter verduidelijking hebben dat het ook in de ruimtelijke situatie niet gaat om dusdanige grote loodsen. Want ook lokale ondernemers ‘aigen van hier’ zoals we dat zeggen in Limburgs hebben soms behoefte aan een heel grote loods. Dus wij willen even ter verduidelijking hebben dat dit niet gaat over heel grote gebouwen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dat is in die zin juist. Wat we hebben gezien vanuit twee aandeelhouders, met name de aandeelhouder Venray en de aandeelhouder Horst aan de Maas, is dat zij in de verdere realisatie van de grondexploitatie een ander standpunt hebben ingenomen dan aan het begin van de grondexploitatie. Het is zo dat zij heel erg nadrukkelijk aandacht hebben gevraagd voor de regionale ondernemers, de lokale ondernemers als je het zo wil bekijken. En er is inderdaad een andere

behoefte dan datgene wat we bij het begin van de grondexploitatie met elkaar hebben vastgesteld. Dat is overigens ook teruggerapporteerd aan u. Maar dat is wel de discussie die op dit moment gaande is, zeker in Horst aan de Maas en ook in Venray geen ander traject in de grondexploitatie. En de heer Van Heugten wil daar nog graag even een aanvulling op doen.

De voorzitter: De heer Van Heugten.

De heer Van Heugten: Bij bestemming is uitgegaan van de maximale grens van vijf hectares zoals ook in uw Omgevingsvisie is ingesteld, geldt overigens niet voor Greenport Venlo maar we gaan daar wel van uit. Ik nodig u overigens uit om 21 september, u heeft die uitnodiging gekregen, op werkbezoek te komen bij het Ontwikkelbedrijf. U kunt dan meer gedetailleerd kennisnemen van de laatste stand van zaken en vragen stellen over de zaken die daar spelen. Dus bij deze nog even, misschien als voorloper naar de sessie die u graag nog met de Gedeputeerde zou willen, handig om daar gebruik van te maken.

De voorzitter: Dank u wel, dan geef ik het woord verder aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel. Dat is een beetje reclame voor de inzet van het Ontwikkelbedrijf. Dan even zien, ik probeer even geen redundantie te doen. De partij van LOKAAL-LIMBURG en ook van volgens mij de heer Stone, ging over het resultaat, zoals dat gerapporteerd is. Dat is boekhoudkundig. De 14,2 is het resultaat voor belastingen en 11,6 is het resultaat na belastingen. Zo moet u dat in ieder geval in het overzicht lezen. U had ook een vraag, mijnheer Stone, hoe het nu zit met de organisatie van het Ontwikkelbedrijf. Omdat we zien dat het einde van het grondexploitatiestuk in zicht komt, maar ook de uitgeefbaarheid van het aantal kavels. Op dit moment wordt daar ook rekening mee gehouden. Dat heb ik besproken met de heer Van Heugten als directeur hoe daarmee om te gaan. Dus wat we zien is dat de organisatie als zodanig gekrompen is. Die heeft op dit moment vier medewerkers op de loonlijst met een flexibele schil eromheen. Die kan natuurlijk ook makkelijk afgebouwd worden op het moment dat het nodig is vanuit de inzet vanuit de organisatie zelf. Volgens mij zijn dan alle politieke vragen beantwoord als ik het goed heb voorzitter. Ik zie de heer Stone nog met een vinger.

De heer Stone (D66): Ik ga meteen mijn eerste keer heel lastig doen.

De voorzitter: De heer Stone, ja u had het woord graag gewild.

De heer Stone (D66): Sorry, ja.

De voorzitter: Via uw voorzitter alstublieft.

De heer Stone (D66): Bij punt 4 had ik een vraag moeten stellen. We hadden het over de congestie op het net en een vraag die ik wel nog had was, is de Provincie bereid te onderzoeken of hier pilots mogelijk zijn om dit op korte termijn op te lossen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: In die zin bespreken we, als het over de ontwikkeling gaat op het gebied van het Ontwikkelbedrijf, dat met de directie. Dat is niet een directe rol die wij hebben, want we zijn natuurlijk wel aandeelhouder. En volgens mij heeft de heer Van Heugten daar ook net antwoord op gegeven, tenzij hij nog behoefte heeft om daarop terug te komen. Maar volgens mij is het zo in de

rolverdeling die je hebt als aandeelhouders, wij constateren dat en de heer Van Heugten constateert dat natuurlijk zelf ook want het gaat over zijn exploitatie, dat we in samenspraak komen tot een inzet die vooralsnog altijd door het Ontwikkelbedrijf zelf wordt genomen. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zie nog de heer Van den Beucken en de heer Roso. Kan ik daaruit opmaken dat er nog vragen zijn die niet beantwoord zijn? Ja.

De heer Van den Beucken 9LOKAAL-LIMBURG): Dank u voorzitter. Niet helemaal voldoende beantwoord eigenlijk meer. Ik heb even nog een technische vervolgvraag, want er werd op enig moment gezegd dat grote logistieke hallen, megahallen, in principe na enig moment niet meer mogelijk zijn, tenzij daar een goede reden voor is. Misschien wel een vermetele vraag, maar wat moet ik me daarbij voorstellen, bij een goede reden.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

De heer Van Heugten: Met de aandeelhouders loopt op dit moment de discussie dat we in principe afgrenzen op vijf hectare maar dat het best kan zijn dat ook een lokaal bedrijf een ruimtebehoefte heeft die groter is dan vijf hectare. Of dat er een bedrijf zich lokaal dan wel regionaal dan wel van buiten de regio aandient, waarvan de hele regio zegt, als dit bedrijf zich hier wil vestigen dan vinden we dat het toch gerechtvaardigd is om dat in een groot gebouw of een veel grotere plot te laten landen. Hoe dat gedefinieerd moet worden, dan praten we over regionale meerwaarde. Wat is dan het begrip regionale meerwaarde, daarover zijn we met onder andere de gemeenten en de Provincie in overleg. En hoe gaan we dat dan toepassen. Vooralsnog is er dus terughoudendheid en geen acquisitie op grote logistieke dienstverleners die zich weer zouden willen vestigen. Daar zit in feite een stop op. Maar als er zich kansen voordoen waarvan de hele regio zegt, voor dit bedrijf willen we een uitzondering maken, dan moeten we die bespreekbaar kunnen maken en kijken of we het daar eens kunnen worden en dat het wel een plek kan krijgen.

De voorzitter: Dank u wel, de heer Roso.

De heer Roso (JA21): Ik had een vraag gesteld, eigenlijk vooruitkijkend met betrekking tot de staking van een van de deelnemingen. Wat is ermee gebeurd. Wat zijn de lessons learned. En hoe gaan we die meenemen naar de toekomst toe.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja ik herken de vraag. Excuses mijnheer Roso. Dat ging inderdaad over de inzet bij bijvoorbeeld de energiedeelneming die we hebben gehad. Uiteraard is het zo dat dat allemaal met elkaar wordt besproken. Dus ook in de aandeelhoudersvergadering komt dat aan de orde. En zeker een van de kritische punten nu is de vraag wat we daar nou aan hebben gehad. En wat hebben we ervan geleerd. Dat wordt altijd meegenomen. En er wordt ook heel selectief omgegaan met de inzet op nieuwe deelnemingen. Dat is altijd een afweging van de aandeelhoudersvergadering, maar uw punten zijn terecht. Dat wordt ook besproken in de aandeelhoudersvergadering en wordt ook meegenomen naar de toekomst toe.

De voorzitter: Dank u wel. Ik neem aan dat er nog een verduidelijking nodig is, het is niet de bedoeling om een tweede termijn te gaan voeren. De heer Roso.

De heer Roso (JA21): Nee, alleen voor mij ter verduidelijking. Ik heb het niet over uw portefeuille van GS, maar ook als het met andere portefeuilles te maken heeft, in hoeverre we die dan gaan meenemen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Voorzitter, we hebben het hier natuurlijk over deze rapportage. Kijk als we natuurlijk een discussie gaan voeren over de deelnemingen, dan wil ik die best met u aangaan. Maar het spreekt voor zich, iedere deelneming die we hier doen, doen we vanuit een bepaald startpunt en dat startpunt wordt altijd met u besproken. Dus in die zin zijn we altijd kritisch op elkaar, daar waar we als provinciale overheid deelnemingen doen, ook vanuit zonen en dochters zou ik willen zeggen. Met het creëren van kleinzonen en kleindochters is dat een punt dat we heel scherp met elkaar in het vizier houden. Dus wat dat betreft loopt het altijd langs de lijnen met de afspraken die we hier met uw Staten maken en de rapportages die daaromtrent worden opgeleverd. En laten we u alle voorwaarden en randvoorwaarden die zich voordoen in de discussie die we met u hebben. Dus wat dat betreft voorzitter, spreekt het voor zich dat we dat als College samen met uw Staten blijven doen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan heb ik een toezegging genoteerd, klopt dat. En dat was een toezegging in verband met de kwartaalrapportages, Q1 en Q2. Die zou u zo spoedig mogelijk toezenden aan de Statencommissie.

Gedeputeerde Satijn: Binnen twee weken.

De voorzitter: Dank u wel. **Dan staat deze toezegging genoteerd dat u dus de kwartaalrapportages van Q1 en Q2 binnen twee weken aan de Staten toezendt.** Waarvoor dank. Dan wil ik graag voorstellen, want dit agendapunt kunnen we dan afsluiten, dat wij nog agendapunt 9 gaan behandelen en dat wij daarna de vergadering schorsen voor een lunch. Dan kan ik de Statenonderzoeker vragen om de zaal te verlaten. Ik zie dat mevrouw Demollin-Schneiders de plaats ingenomen heeft in de bankjes van het College. Ik weet niet helemaal goed of ik het vorige agendapunt goed heb afgesloten dus dat doe ik dan bij deze want mij is gezegd dat ik dat wel heel goed moet doen. Ik sluit agendapunt 8.2.

T9292 Gedeputeerde Satijn zegt toe de kwartaalrapportages van Q1 en Q2 van 2023 van het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo binnen 2 weken aan PS toe te sturen.

8.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

De voorzitter: Agendapunt 8.3, daarvoor hebben wij geen rondvraag, mededeling of actualiteit uit IPO.

9 KWALITEIT OPENBAAR BESTUUR

9.1 Nabespreking AV IPO van 27-6-2023

De voorzitter: Dan komen wij bij agendapunt 9, kwaliteit openbaar bestuur. Bij punt 9.1 ...

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Voorzitter ...

De voorzitter: Dat is mevrouw Depondt-Olivers.

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Mag ik een ordevoorstel doen. U zegt, na dit punt gaan we lunchen. Zou het een optie kunnen zijn dat we die twee laatste puntjes ook nog even behandelen. Mijn inschatting is dat die niet zo heel lang hoeven duren.

De voorzitter: En dan heeft u het over de RUD-begroting en het punt van de rondvraag. Wat mij betreft is dat prima, maar dan keek ik even naar de rest van de commissie, want die zitten hier al wat langer.

De heer Sol (GroenLinks): Ik had zelfs voorgesteld om agendapunt 10.2 af te voeren. Dus wat dat betreft ben ik het daar wel mee eens.

De voorzitter: Dan inventariseer ik even. Want ook gelet op het feit dat er een inspreker is op het agendapunt kreeg ik nogmaals ingefluisterd, het agendapunt dat op het laatst op de agenda staat. Als wij dat nu naar voren halen, dan zou het best kunnen zijn dat de inspreker te laat is. Ik kijk heel even naar de griffier. Het is uiteraard aan uw commissie of u de lunch na de commissie wil doen of niet. We gaan even contact opnemen met de inspreker om te horen of die wat vroeger hier kan zijn en dan informeer ik u daar zo dadelijk nog over. Maar dan gaan we nu eerst door naar behandeling van agendapunt 9.1 U heeft kennis kunnen nemen van het conceptverslag van de AV IPO van 27 juni jl. Ik kijk rond, zijn er vragen voor de heer Bloi, want die is namens ons bij de AV IPO aanwezig geweest en die zou eventueel vragen over dat verslag kunnen beantwoorden. Ik zie een vraag, ik maak gewoon het rondje hoor, de heer Van Est van 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Ja dank u wel voorzitter. Voorzitter, ik heb er eigenlijk een vraagje over. Er staat dat over de scenario's 2 en 3 wordt gesproken en dat voorstellen worden gedaan. En dan wordt er gesproken dat we pas in het eerste kwartaal 2024 verder gaan spreken over die scenario's 2 en 3. Het is eigenlijk in juni besproken en dan vraag ik me af, waarom duurt dat zo lang om dat op te pakken. Waarom laten we een half jaar verloren gaan om dat op te pakken. Dus dat is eigenlijk gewoon de concrete vraag. Het is een belangrijk punt om het gebeuren te verbeteren en dan denk ik: waarom laten we het een half jaar rusten.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Est. Mijnheer Bloi, kunt u daar een toelichting op geven.

De heer Bloi (VVD): Ik zal het proberen. Het is een hele tijd geleden. Volgens mij was het ook omdat je nu in een transitie zit met een nieuw dagelijks IPO-bestuur. En daarnaast heeft de directeur ook gevraagd om hem even de tijd te geven om de scenario's een en twee gewoon te implementeren. En dan komt hij met een uitgebreider voorstel voor die andere scenario's.

De voorzitter
Dank u wel. Zijn er verder nog vragen vanuit uw commissie, mevrouw Smeets, mevrouw Boven, de heer Sol, mevrouw Depondt-Olivers of de heer Hanegraaff. Wie is het bij de fractie. Ja, mijnheer Zeedzen, heeft u een vraag over ...

De heer Zeedzen (BBB): Geen vraag, wel een kort statement dus dat hoeft de heer Bloi niet te beantwoorden. Ten aanzien van het lijvige IPO-wensdocument ‘Naar een slagvaardige samenwerking’ missen wij een aantal heel wezenlijke uitgangspunten. Namelijk vereenvoudiging, effectiviteit en doelmatigheid. De slagvaardigheid raakt nu ondergesneeuwd door scenario's, extra terugkoppelingen, evaluaties en inventarisatierondes, functies en uitvoering, meerjarige focus, kennisteam, structuren, vervolgproces en communicatielijnen. Een vrij verstikkende manier van het beter willen doen. De

opdracht zou moeten zijn, hoe krijgen we meer voor elkaar in minder tijd. En niet het aanpassen van structuren en werkwijze om het veranderen van gedrag tot stand te brengen. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Loomans, mevrouw Berghorst, de heer Stone, mijnheer Van den Beucken.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Een heel kort vraagje voorzitter aan de heer Bloi. Want we hebben natuurlijk ook andere scenario's die volgens mij eerst bekeken gaan worden. En ik heb de indruk dat die minder onder het vizier liggen, scenario nul en één, voordat je verder gaat en zwaardere maatregelen gaat nemen om die positie te versterken. Kunt u daar iets over zeggen. Hebt u daar een idee bij, een gevoel hoe dat daar reilt en zeilt, hoe men daar denkt over die scenario's. Ik kan me voorstellen ...

De voorzitter: De heer Bloi.

De heer Bloi (VVD): Voor zover ik het helder heb, gaat men er naar kijken. Maar hoe en tot hoe diep, ik heb geen idee.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Roso. Dank u wel. De heer Bloi, dat was mijn volgende vraag, wilt u nog verdere toelichting geven.

De heer Bloi (VVD): Nou toelichting misschien niet maar even ingaan op het statement. Ik nodig u hartelijk uit en de rest ook om 3 en 4 oktober naar het IPO-congres in Zuid-Holland te komen om het daar ook onder de aandacht te brengen.

De heer Zeedzen (BBB): We zullen als fractie zeker een afgevaardigde ...

De voorzitter: Mijnheer Zeedzen via uw voorzitter alstublieft.

De heer Zeedzen (BBB): Sorry voorzitter. Voorzitter, ik had graag het woord en ik zou ...

De voorzitter: Mijnheer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Wij gaan namens de fractie zeker een afgevaardigde sturen. En bedankt voor de tip. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Geen probleem. Dank u wel.

9.2 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

De voorzitter: Dan kunnen wij doorgaan naar agenda punt 9.2. Overigens wil ik ook nog melden dat er contact is geweest met de inspreker, die kan er pas om een uur zijn dus we gaan toch schorsen. Drie kwartier om even te kunnen lunchen en de benen te strekken en dan zetten wij de vergadering voort naar agendapunt 9.2. Het spijt me, mevrouw Berghorst. De fractie van de VVD, de heer Bloi, heeft een punt voor de rondvraag ingediend. Het punt voor de rondvraag staat beschreven op de agenda. Ik geef de heer Bloi kort de gelegenheid om zijn vraag toe te lichten. De heer Bloi.

De heer Bloi (VVD): Dank u wel. De vraag staat vrij concreet in iBabs. Wat onze fractie opviel is dat in de laatste maanden Limburg best positief in het nieuws stond. Op lijstjes beste toeristische

bestemming, populairste bestemming bij het binnenlands toerisme. Op een gegeven moment was er geen hotelkamer en geen plek meer op een camping te krijgen. En als je dat dan vergelijkt met het jaarlijkse onderzoek van de Atlas Nederlandse Gemeenten, dan strookt er iets niet met elkaar. Wij maken hier dagelijks, wekelijks beleid om Limburg vooruit te helpen. Limburg als provincie, de inwoners, maar ook onze gemeenten en wij als VVD-fractie, zouden daarom ook weleens Atlas Research willen uitnodigen en in gesprek gaan om na te gaan hoe ze hun onderzoeksvraagstellingen formuleren en wat wij eventueel kunnen doen om het bij te sturen zodat Limburg niet altijd weer helemaal onder aan die lijstjes te bungelt. En voor de rest staat het volgens mij concreet uitgelegd.

De voorzitter: Dank u wel. Dan wil ik graag even inventariseren of de commissie graag wil ingaan op het verzoek van de heer Bloi. Dat wil ik graag bij hand opsteken en dan kunnen we even inventariseren hoeveel geïnteresseerden er zijn. Ja dank u wel. Dan wil ik namens de commissie aan de Gedeputeerde vragen of dit ook georganiseerd kan worden voor de commissie. En ik wil graag vragen, dat heb ik zojuist bij het vorige agendapunt ook gedaan, degenen die hun hand op hebben gestoken, om ook echt aanwezig te zijn bij die bijeenkomst. Mevrouw de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Demollin-Schneiders: Dank u wel voorzitter. We hebben naar de vraag gekeken en wat we zien is dat er een aantal indicatoren wordt gebruikt die op zichzelf redelijk opmerkelijk zijn. Bijvoorbeeld een goede indicator is die van de nabijheid van water of de zee. Ja, dat is er in Limburg niet, dus dan scoor je al relatief lager. Dus ik snap het punt, ook een terecht punt. Het is ook een beetje gek, althans je voelt dat dat niet een juiste afspiegeling is van ons als provincie. Dus ik vind het punt dat hier naar voren wordt gebracht valide en we zullen er mee aan de slag gaan. Waarbij ik wel wil aangeven dat Atlas Research een commercieel bedrijf is en zij dit ook niet in opdracht van iemand anders opzetten. Maar het effect is wel dat hier een hele werking vanuit gaat. Dus ik wil er wel voor waken dat we niet een opdracht aan dit bedrijf zouden moeten geven. Maar zo heb ik de vraag ook niet begrepen. De vraag is erop gericht om met dit bedrijf in gesprek te gaan om te kijken hoe de indicatoren worden bepaald. En zou het misschien een idee kunnen zijn om daar een juiste afspiegeling van alle provincies voor te hanteren. Maar in ieder geval in allereerste begin het ophalen van informatie hoe dat zij die indicatoren bepalen: hoe ze dat meten, hoe ze dat duiden, hoe ze dat uitleggen. Maar dat willen we graag gaan oppakken. Worden we zelf ook alleen maar beter van.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw de Gedeputeerde. Dan heb ik genoteerd dat u een toezegging hebt gedaan. Kan ik die zo ...

Gedeputeerde Demollin-Schneiders
Dat is correct voorzitter, ik heb een toezegging gedaan.

De voorzitter
En u zei ook op korte termijn, daar willen we graag een termijn aan verbinden uiteraard.

Gedeputeerde Demollin-Schneiders
Ik begrijp de vraag, maar ik wil daar een beetje slag om de arm houden omdat ik dit met de afdeling moet gaan bepalen. Dus ik weet niet of dat twee weken kan zijn of twee maanden. Ik wilde even kijken wat het idee was van de inbrenger van de rondvraag, zodat we daar in ieder geval geen verwachtingen creëren en zodat ik ook even weet wat de richting kan zijn.

De voorzitter
Ja dan kijk ik nog heel even naar de heer Bloi.

De heer Bloi (VVD): Zorgvuldigheid voor snelheid.

De voorzitter: Oké staat ...

Gedeputeerde Demollin-Schneiders: Dank u wel.

De voorzitter: Voor de volledigheid, want zo is het hoe we dat hier in het huis doen, toch een termijn. Wat schat u redelijk of wat is mogelijk om daar toch een termijn aan te verbinden.

Gedeputeerde Demollin-Schneiders: Nou, ik zou zeggen minimaal twee maanden. We moeten dat voorbereiden, dan moet het gesprek worden ingepland en daarna moet er goed en zorgvuldig gekeken worden hoe dit tot stand komt. En dan zal er een uitkomst zijn die ik hier kan presenteren. Vanaf dat moment, zeg maar, kan de Staten ook kijken of dit aanleiding geeft om dit punt verder vorm en inhoud te geven.

De voorzitter: Ja als ik u zo hoor dan denk ik dat Q1 2024 redelijk is.

Gedeputeerde Demollin-Schneiders: Dat is redelijk.

De voorzitter: Prima dan noteren we **deze toezegging dat u in Q1 van 2024 de uitkomsten van het gesprek met Atlas Research presenteert.** Dan kunnen we dit agendapunt afronden en dan schorsen wij nu kort, drie kwartier voor de lunch waarna wij verdergaan. Ja ik weet dat mevrouw Depondt-Olivers maar we hebben een inspreker om 1 uur die erop rekent dat hij op dit agendapunt kan inspreken dus wij houden de vergadering op deze op dit ritme aan. Mevrouw Berghorst had u nog een punt van orde.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja want als u nu schorst en de inspreker komt om 1 uur en die staat bij 10.2 en we moeten nog 10.1 behandelen dan staat de inspreker dadelijk ook te wachten.

De voorzitter: De inschatting is dat dat geen probleem zou moeten zijn. Maar als uw commissie dat wil, dan kunnen we het ook omgooien. Ook dat zou ook dan geen probleem zijn. Dat we dan in eerste instantie de inspreker aan het woord laten en daarna agendapunt 10.1 behandelen. De heer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Ja we hebben inderdaad een aantal inhoudelijke vragen betreffende agendapunt 10.1 maar ik zou inderdaad akkoord kunnen gaan met het om wisselen van de agendapunten.

De voorzitter: Maar ik wil u er graag op wijzen dat 10.1 bedoeld is voor het indienen van een zienswijze op de begroting van Limburg en het niet de bedoeling is om vragen te gaan stellen. Het is echt de bedoeling om een zienswijze te formuleren. Ik weet dat dat moeilijk is. We hebben dat in de commissie RLN de afgelopen periode ook telkens gehad, maar ik denk dat wij dat gewoon kunnen. Dan schors ik nu de vergadering.

T9293 Gedeputeerde Demollin-Schneiders zegt toe een technische informatiesessie voor Provinciale Staten te organiseren met Onderzoeksbureau Atlas Research over de jaarlijks uitgebrachte Atlas voor gemeenten, vóór eind Q1 2024.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, ik wil zo dadelijk graag beginnen, dus de mensen die niet in de zaal zijn maar er wel moeten zijn, wil ik graag verzoeken om zo snel mogelijk hierheen te komen, dan kunnen wij over een halve minuut, een minuutje beginnen. Maar ik constateer dat iedereen er is, waarvoor dank. Dan heropen ik de vergadering.

10 FINANCIËN EN OVERHEAD

10.1 Aanbieding ontwerpbegroting 2024 RUD Limburg Noord, e-mail RUD Limburg Noord

De voorzitter: We zijn aangekomen bij agendapunt 10.1: Aanbieding ontwerpbegroting 2024 RUD Limburg Noord, e-mail RUD Limburg Noord. Zoals staat in de toelichting op iBabs, is het aan uw commissie om eventuele zienswijzen in te dienen. En ik ga eerst uw commissie langs om mogelijke zienswijzen op te halen. Als er zienswijzen zijn dan worden die een voor een voorgelegd aan uw commissie, en die worden dan in stemming gebracht. Ik wil u ook meegeven dat zienswijzen kort en duidelijk moeten zijn voor aleer dat wij ze kunnen meegeven. De zienswijzen die een meerderheid hebben gekregen van deze commissie, worden schriftelijk aangeboden bij de RUD Limburg Noord. Dat gezegd hebbende, ik ga even het rijtje af om te kijken of er fracties zijn die een zienswijze hebben, en ik begin bij de fractie van de BBB. Wie mag ik daar het woord geven? De heer Zeedzen, heeft uw fractie een zienswijze voor de begroting van de RUD Limburg Noord?

De heer Zeedzen (BBB): Nou, we zijn aan het stoeien met het woord zienswijze, want dat blijkt niet nieuw te zijn. Nee, als het zienswijzen betreft, dan hebben wij op dit moment geen toevoeging. Dank je wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Koopman van de VVD.

Mevrouw Koopman (VVD): Dank u wel. Geen vanuit onze fractie. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Hanegraaff van het CDA.

De heer Hanegraaff (CDA): Voor ons ook helemaal niks.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Sol van GroenLinks.

De heer Sol (GroenLinks): Geen.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Plusquin van de fractie van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja.

De voorzitter: U heeft een zienswijze. Ga uw gang.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Dank u wel, voorzitter. Jammer genoeg is het, als je het hebt over wat nodig is vanwege het alarmerende rapport van de Commissie Van Aartsen, een herhaling van zetten van wat wij nu zien. Dat rapport over de slechte staat van de omgevingsdiensten in Nederland is alweer van tweeënhalf jaar geleden. Werk aan de winkel dus, en daar is ook landelijk geld voor, € 18 miljoen zei mevrouw Van Toorenburg vorig jaar. Maar ik lees in het antwoord van de begroting dat het nu tweeënhalf jaar later opnieuw een beleidsarme begroting is. De consequenties van Van Aartsen zijn wel in beeld gebracht en besproken in het algemeen bestuur van de RUD, maar

nog steeds niet structureel verwerkt in de begroting. Daarvoor krijgen we dan misschien een aanvullende begrotingswijziging, maar voorzitter, dat verhaal hoorden wij vorig jaar ook, precies hetzelfde. Dus onze vraag is waarom duurt het zo lang, tweeënhalf jaar en nog steeds niet de daad bij het woord gevoegd. De partij voor de Dieren vindt het onaanvaardbaar en daarom willen wij als zienswijze indienen dat die aanvullende begroting, met de volledige uitgewerkte consequenties van de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen, met 100% zekerheid er nog dit jaar komt. Aanbevelingen die eerder door de Staten en het College zijn overgenomen, en dan niet op het laatste moment maar tijdig, om in 2024 als RUD op niveau te kunnen werken. Want geld uittrekken is één ding en de mensen daarvoor krijgen in deze tijd is weer een ander ding. Ja, dit is onze formele zienswijze. Ik kan hem ook nog mailen als dat makkelijker is.

De voorzitter: Ja, want ik was me net af aan het vragen hoe kort en bondig deze zienswijze nu was, want ik heb geprobeerd om mee te noteren. Ik denk dat het vooral om de eerste zin ging van uw zienswijze, om de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen mee te nemen.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, ik zal het even herhalen, voorzitter. Dat is misschien wel zo makkelijk. De volledig uitgewerkte consequenties van de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen willen wij 100% zeker tijdig dit jaar hebben, dus zodat de RUD in 2024 op niveau kan werken.

De voorzitter: Ja, dus ik herhaal nog heel even: uw zienswijze is dat u de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen graag zo snel mogelijk verwerkt wilt zien, en eigenlijk tegen het eind van dit jaar, zodat volgend jaar, 2024 Q1, dat ook meegenomen kan worden In de werkwijze van de RUD Limburg Noord.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Structureel, ja.

De voorzitter: Structureel, ja. Dan kijk ik even naar de griffier of wij die zo genoteerd hebben?

De commissiegriffier: Genoteerd.

De voorzitter: Dank u wel. Dan maak ik nog heel even het rondje af gemakshalve, en dan brengen we deze zienswijze zo dadelijk in stemming. Mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, er verandert dadelijk natuurlijk heel veel met die Omgevingswet, en we zijn ook heel erg benieuwd hoe het gaat met de personeelstekorten en hoe die worden opgelost en welke taken ook in 2024 wel of niet kunnen worden uitgevoerd. Er staat ook iets over een SPUK-uitkering, en die SPUK-uitkering, daar staan middelen voor gereserveerd, maar gaat dat over één jaar of gaat dat over alle vier de jaren? En het lijkt er ook op dat het goedkoper wordt het komend jaar, maar de jaren erna weer duurder. Formeel even de zienswijze, die wensen wij niet in te dienen, en we wachten de definitieve begroting of de realisatiebegroting ook af.

De voorzitter: Ja, dank u wel. aangezien u...

Mevrouw Smeets (SP): Ik wou toch wat vragen.

De voorzitter: Ja, sorry. Dat was het mevrouw Smeets? U heeft dus geen zienswijze ingediend, alleen maar vragen. Ik wil u er nog graag aan herinneren, uw commissie ook, dat op 25 november een technische sessie over de RUD is gepland. De heer Van Est, heeft u een zienswijze?

De heer Van Est (50PLUS): Nee, voorzitter, wij hebben dit keer geen reden om af te wijken van het advies van de Gedeputeerde Staten, dus dat doen wij ook graag, en we zijn benieuwd naar de technische sessie. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Roso. De heer Schoenmakers.

De heer Schoenmakers (LOKAAL-LIMBURG): Nee, voorzitter, wij nemen de vragen mee naar de commissievergadering.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Stone.

De heer Stone (D66): Nee, voorzitter, wij zien geen aanleiding om iets in te dienen.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Geen aanleiding voor een zienswijze, wel het nadrukkelijke verzoek om bij die technische sessie ook eens met elkaar na te denken over of wij nou eigenlijk blij en tevreden worden van de manier waarop we die omgevingsdiensten in Limburg ingericht hebben en of dat nou ook naar behoren functioneert.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Berghorst. De heer Loomans.

De heer Loomans (Horizon): Geen formele zienswijzen, maar we zouden ons wel af kunnen vragen of, als de implementatie van de conclusies uit het rapport Van Aartsen versneld kan plaatsvinden, de partijen die hier de financiering of budgettering voor de omgevingsdienst leveren, ook bereid zijn de benodigde gelden daarvoor ter beschikking te stellen. Of dat in de vorm van een zienswijze te gieten is weet ik niet, maar daarmee zou je de RUD wel helpen om, zo snel als enigszins mogelijk is, het uit te voeren, niet gehinderd door budgettaire problemen.

De voorzitter: Maar het gaat met name echt om zienswijzen, dat wil ik u op uw hart drukken, over de begroting. Technische vragen en een uitgebreide discussie over de RUD en inderdaad, wat mevrouw Berghorst zegt, hoe ze zijn ingericht, het lijkt me een goed idee om dat in een technische sessie te gaan behandelen. De heer Claassen, heeft uw fractie zienswijzen?

De heer Claassen (PVV): Ja, en die heeft toch meer te maken met een openstaande vraag die nooit beantwoord is door het vorige College. We zien dat er een landelijke loonsverhoging is van 6%, en dat het RUD een loonsverhoging opvroeg van 7,24%. We vragen ons af waarom dat is, want ik denk dat wij ook een verantwoordelijkheid hebben naar de lagere overheden, en dat heeft natuurlijk weer effect op hoe de gemeentebegroting eruitziet. Dus de vraag is, voordat we een zienswijze afgegeven aan de Gedeputeerde: waarom hanteren we hier in de begroting een loonsverhoging van7,24% terwijl het landelijk 6% is? En afhankelijk van de antwoorden zal de zienswijze zijn om een loonsverhoging door te voeren van 6% in plaats van 7,24%.

De voorzitter: Dank u wel. Dan kan de Gedeputeerde misschien kort even antwoorden op de vraag van de heer Claassen, want dat is nodig voor het indienen van een zienswijze. En dan wil ik daarna graag de zienswijze van eventueel de heer Claassen en van mevrouw Plusquin van de Partij voor de Dieren in stemming brengen.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter. Relatief technische informatie hebben we op dit moment niet paraat, zeg maar, waarom dat is. Dat kunnen we wel de heer Claassen gewoon ook nasturen. Dat is verder geen probleem.

De voorzitter: Maar dan concludeer ik daarmee dat de heer Claassen geen zienswijze kan indienen. De heer Claassen.

De heer Claassen (PVV): Ja, er wordt ons gevraagd een zienswijze in te dienen, terwijl wij het wellicht niet eens zijn met, althans wij als fractie, en ik hoop dat anderen daar ook een bepaald idee bij hebben, waarom we hier een hogere loonsverhoging toekennen dan de rest van Nederland doet, en we dus daarmee de gemeenten ook op zadelen met hogere kosten. En als wij die verantwoordelijkheid willen nemen dat we dat doen, moet je vooral geen zienswijze indienen en dat steunen. Wij denken dat daar wel een belangrijk aspect speelt waar we iets van zouden moeten vinden als volksvertegenwoordigers, ook in onze verantwoordelijkheid richting de lagere overheden. Dan ga ik het gewoon zo doen, als u het toestemt, om te zienswijze in te dienen om geen loonsverhoging tot 7,24% te hanteren in de begroting, maar conform de landelijke loonsverhoging, en dan is dat de zienswijze.

De voorzitter: Dank u wel. Dan herhaal ik even de zienswijzen, en dan begin ik eerst bij de zienswijze van de heer Claassen. Dat is wel zo gemakkelijk.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja.

De voorzitter: Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel, voorzitter

De voorzitter: Had u nog een vraag daarover of gaat het over uw zienswijze?

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Nou ja, goed, ik hoorde de Gedeputeerde inderdaad ingaan op de zienswijze van de PVV, maar als hij een toezegging kan doen op onze zienswijze, dan hoeft ie natuurlijk niet in stemming gebracht te worden.

De voorzitter: Maar dat is niet de manier waarop het nu zal werken, want de bedoeling is dat wij als commissie eventueel een zienswijze indienen op de begroting. En er gaat ook een brief uit, dus als er een zienswijze is, dan gaat ie ook gewoon de deur uit. Mijnheer Van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Voorzitter**,** de zienswijze horende van de Partij voor de Dieren, zou ik het toch prettig vinden als er een reactie kwam van de Gedeputeerde hoe zij daartegenaan kijkt. Laten we zeggen, er wordt iets voorgelegd…

De voorzitter: Dat kan, ja. Als u graag een reactie wilt van de Gedeputeerde op de zienswijze van mevrouw Plusquin…

De heer Van Est (50PLUS): Voor de beeldvorming om een besluit te nemen.

De voorzitter: Ja, om uw oordeel te kunnen .. Ja, prima, dan geef ik nog graag even de Gedeputeerde het woord om te reageren op de zienswijze van de Partij voor de Dieren.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter, ik wilde eigenlijk ook wel op wat meer mensen reageren als het mag. Ik weet even niet in welke volgorde u dit wil doen, maar het zou misschien helpen om wat vragen te beantwoorden die ook gesteld zijn, om de weging van de zienswijzes, van beide misschien wel.

De voorzitter: Dan wil ik u vragen om daar kort op te reageren.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Laat ik het aangeven in de richting van mevrouw Plusquin en ook, volgens mij was het mevrouw Berghorst. Wat vinden we daar nou van? Laten we maar gewoon heel eerlijk zijn: dit is een unieke RUD in Nederland. En de Provincie heeft haar taken, provinciale taken, ondergebracht, voor de hele provincie, bij de RUD Zuid-Limburg. Eigenlijk de enige bijdrage die de Provincie Limburg doet aan de RUD Noord, en ook eigenlijk de enige, ja, ik zou bijna zeggen invloed die we daarin hebben, is dat een zestiende deel van de gemeenschappelijke regeling is voor het coördinatiecentrum wat er zit, en dat is maar een echt een heel beperkte club fte. En voor het overige, alle mensen die daar zitten, die zitten bij de gemeenten aan tafel. Ik zou een klein stukje kunnen reageren in de richting van de heer Claassen waar mijn vermoeden zit waar het verschil in zit. En dat is natuurlijk ook dat er, ja, als het gaat over personeel, een zoektocht is om aan personeel te komen, en het zou kunnen zijn dat dit een van de manieren is om dat te doen. **Een klein beetje speculeren, maar het antwoord kunnen we u altijd nog nazenden.** Maar eigenlijk is onze provinciale bijdrage niet meer dan aan het coördinatiecentrum. In de richting van mevrouw Berghorst. Wanneer gaan we dan daarmee aan de slag? U krijgt een technische sessie. **Het College gaat sowieso naar aanleiding van het coalitieakkoord ook breder kijken naar hoe we omgaan met VTH. Daar gaan we binnenkort ook in het College over spreken en uiteraard komen we er daarna ook bij u op terug.** Ja, de ontwikkelingen die de Commissie Van Aartsen heeft, die zien wij ook. Daar staan ook een aantal criteria bij. Dat gaat over robuustheid. Dat gaat over omvang. Dat gaat over onafhankelijkheid en nog een aantal andere. En, ja, daar zullen we het gesprek over aan moeten gaan. **Dat is eigenlijk op dit moment even de stand van zaken, en we komen er op een later moment ook graag met uw Staten de discussie over voeren.** Daarmee denk ik dat ik gereageerd heb op beide zienswijzen.

De voorzitter: De heer Sol, heeft u nog een vraag voor de Gedeputeerde?

De heer Sol (GroenLinks): Ja, mag ik dit zien als een toezegging dat het College het agendapunt inrichting VTH binnenkort een keer agendeert hier voor de Staten?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Nou ja, in die zin, **we zijn sowieso van plan om daarmee te komen, dus in die zin een toezegging in uw richting.** Het was ook, zeg maar, ons eigen voornemen om met onze kijk op VTH te komen naar aanleiding van het coalitieakkoord, ook naar aanleiding van het rapport Zuiderkamer. Dat heeft dan te maken met RUD Zuid-Limburg, ook met betrekking tot de aankomende Omgevingswet die eraan zit te komen op 1 januari. Dat heeft voor toezicht en handhaving natuurlijk ook gevolgen, en uiteraard ook de gevolgen die voortvloeien uit het rapport van de Commissie Van Aartsen. En, **dat zullen we allemaal meenemen in het gesprek wat we met uw Staten gaan voeren.**

De voorzitter: Dank u wel. Als er dan verder geen vragen zijn vanuit de commissie, dan wil ik graag de zienswijze in stemming brengen, en dan begin ik eerst met de zienswijze van de fractie van de PVV. Dat is dat de loonsverhoging geen 7,24% moet zijn maar conform landelijke normen en dat is

6%. Kunt u bij het handopsteken aangeven of u het eens bent met deze zienswijze? Degenen die ja zeggen, steken nu hun hand op. Dat zijn vier van de zeventien aanwezige leden. Dan hebben wij daar geen meerderheid voor. Dan gaan wij nu naar de zienswijze van mevrouw Plusquin. Dat is dat het rapport van Van Aartsen volledig uitgewerkt wordt of meegenomen wordt in de begroting van de RUD, zodat er het komend jaar ook structureel mee gewerkt kan worden. Ik kijk nog heel even naar de aantekeningen van de commissiegriffier: Dat de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen zo snel mogelijk structureel verwerkt worden. Het liefst voor het eind van het jaar. Dat is de zienswijze van de Partij voor de Dieren. Mag ik bij handopsteken inventariseren wie voor deze zienswijze is?

De commissiegriffier: Ze moeten even duidelijk de hand opsteken.

De voorzitter: Duidelijk de hand opsteken alstublieft. Mevrouw Plusquin, ik mag aannemen dat u zelf ook voor het indienen…?

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja.

De voorzitter: Ja.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Nou ja, dat is natuurlijk de reden ook … [3:18:11]

De commissiegriffier: Zes stuks.

De voorzitter: Dan tellen wij zes van de zeventien. Daar is dan helaas ook geen meerderheid voor, dus de beide zienswijzen kunnen niet worden ingediend. Dan wordt vanuit onze commissie geen zienswijze ingediend en dan gaat de brief ook zonder zienswijze de deur uit vanmiddag.

De commissiegriffier: … [3:18:35]

De voorzitter: Ik moet nogmaals even naar de Gedeputeerde kijken. U heeft een toezegging gedaan. Kunnen we daar ook een termijn aan hangen?

Gedeputeerde Van Caldenberg: Houdt u mij ten goede over de exacte datum, maar wij proberen dat zo snel mogelijk. We gaan binnenkort naar het College, dat zal waarschijnlijk deze maand nog zijn. En hoe dat dan per se in de route gaat daarna, daar heb ik nog even geen zicht op, maar, ja, **ik verwacht dat we binnen nu en een paar maanden dat kunnen doen.**

De voorzitter: Dan concludeer ik in Q1, 2024?

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, is prima.

De voorzitter: Ja, is dat haalbaar?

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja.

De voorzitter: Prima, dan noteren we dat zo. Dank u wel.

T9289 Gedeputeerde van Caldenberg zegt toe in gesprek te gaan met Provinciale Staten over de inrichting van VTH.

10.2 Mijnwaterproject Heerlen

De voorzitter: Dan gaan wij over naar het volgende agendapunt. Dat is het agendapunt 10.2: Mijnwaterproject Heerlen. Dit agendapunt werd geagendeerd vanuit de PVV-fractie, de heer Claassen. Het verzoek voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld in het reglement van orde. De motivatie voor dit agenderingsverzoek heeft u kunnen lezen in de toelichting bij dit agendapunt. Maar eerst ga ik even het woord geven aan de inspreker, dat is de heer Verstraelen namens de Eurohandelsonderneming BV. Mijnheer Verstraelen, u spreekt vanaf het spreekgestoelte en u heeft vijf minuten het woord.

De heer Verstraelen (inspreker namens Eurohandelsonderneming BV): Dank u wel. Geachte voorzitter, Ik ben Kai Verstraelen en ik spreek vandaag namens de Eurohandelsonderneming BV. in Heerlen. We zijn een tuinretailbedrijf in Heerlen met circa 70 medewerkers en we bestaan bijna 30 jaar. De laatste vijftien jaar zijn wij met de gemeente in gesprek over het faciliteren van de uitbreidingsplannen aan de rafelranden van ons bedrijf. Om deze uitbreiding mogelijk te maken, hebben wij een bestemmingsplanwijziging nodig die ons in het verleden ook door bestuurders is toegezegd. Totdat deze bestemmingsplanwijziging is doorgevoerd, hebben wij in het verleden de toezegging gehad dat er, totdat de uitbreiding gerealiseerd is, niet gehandhaafd zou worden op het vigerende bestemmingsplan uit 2015. Tot onze verbazing draaide vanaf 2020 het college van burgemeester en wethouders rigoureus van koers door ons een voornemen tot handhaven op te leggen. Een belangrijk punt in dit voornemen tot handhaven was dat wij onze parkeerplaats, die ons eigendom is, moesten ontruimen. En die parkeerplaats hebben wij reeds meer dan twintig jaar in gebruik. Uiterst merkwaardig dat na voorgaande toezeggingen er na al die jaren opeens een handhavingstraject werd gestart. De week na dit voornemen tot handhaven benaderde Mijnwater ons om in overleg te komen over het ter beschikking stellen van onze gronden, waaronder de zojuist genoemde parkeerplaats, voor het Mijnwaterproject. Er werd ons een tracé getoond dat over onze parkeerplaats en onder ons bedrijf doorliep. Wij deelden Mijnwater mee dat wij best wilden meewerken, maar dat wij graag een alternatief tracé om onze handelsactiviteiten heen zouden zien. Wij waren met Mijnwater dan ook in goed overleg om een aangepast traject te kiezen. Ook gaven wij aan dat er op onze percelen een voornemen tot handhaven van de gemeente Heerlen lag, en dat dit handhaven het ons niet toestond om gronden te vervreemden. En ook bij het toestaan van werkzaamheden door derden zou alle verantwoordelijkheid voor ons zijn. Om medewerking toe te zeggen aan Mijnwater, stelden wij dan ook de voorwaarde dat wij samen met Mijnwater en de gemeente Heerlen aan tafel komen om duidelijke afspraken te maken over deze samenwerking, en zo de risico's voor ons bedrijf af te zekeren. Wij vroegen Mijnwater om deze gesprekken te organiseren. Op maandag 3 juli 2023 werden wij gebeld door mevrouw Doedel, de directrice van Mijnwater. Dit was de eerste keer dat wij met mevrouw Doedel in contact kwamen. Ze deelde ons mede dat de gemeente niet met ons in gesprek wilde en dat zij niets kon betekenen met betrekking tot onze voorwaarden dat wij met de gemeente en Mijnwater om tafel wilden om afspraken te maken over onze eventuele samenwerking in plaats van de handhaving die er nu plaatsvond. Ook met de Provincie wilde zij niet in gesprek. We zouden zelf maar contact met de Gedeputeerde Van Caldenberg zoeken als wij dat kansrijk vonden. Wij moesten vandaag voor 18.00 uur aan mevrouw Doedel mededelen of wij onze samenwerking desondanks wilde, doorzetten, en dan als compensatie maar een bedrag noemen. Wij deelden haar na intern overleg een half uurtje later mee dat het niet om geld ging, maar dat wij niet konden instemmen terwijl ons dit voornemen tot handhaven boven het hoofd hing. Mevrouw Doedel deelde ons toen mee dat ze per direct de onderhandelingen met ons staakte…

De voorzitter: Mijnheer Verstraelen, mag ik u verzoeken om de namen in uw betoog toch achterwege te laten.

De heer Verstraelen: Oké. Letterlijk daags na het stopzetten door Mijnwater van de onderhandelingen met ons, ontvingen wij van de gemeente de last onder dwangsom, en dus het bekrachtigen van het handhavingstraject door de gemeente Heerlen. Tot onze verbazing was dit het laatste gesprek dat wij met Mijnwater hadden. Wij vernamen in de media dat er gekeken werd naar een alternatief tracé. Een nieuw tracé leidt onvermijdelijk tot vertraging, enorme meerkosten voor de gemeenschap en nieuwe risico's; totaal onnodig. Met een of twee gesprekken met alle drie partijen, gemeente Heerlen, Mijnwater en Eurohandelsonderneming, zouden wij er toch makkelijk uit zijn gekomen. Wij vinden het niet te bevatten dat deze duidelijke oplossing niet door partijen wordt gebruikt, maar dat er gekozen wordt voor een geldverslindend alternatief met veel nieuwe onzekerheden en veel vertraging. Wij verzoeken het College dan ook dringend in deze casus te bemiddelen, zoals de rol van het middenbestuur ook in het verleden al succesvol is gebleken. Met een beetje goede wil van de Provincie, gemeente en Mijnwater, kan bij wijze van spreken volgende week met ons overeenstemming worden bereikt. Hiermee kunnen een hoop extra kosten voorkomen worden.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Verstraelen. U mag even blijven staan, want als er nog verduidelijkende vragen zijn vanuit de commissie, dan kunt u daar nog eventueel antwoord op geven. Dan begin ik even links. Nee? Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, ik zou er graag een reflectie van het College op zien. En ja, ik weet niet of dat nog toegevoegd kan worden op de stukken of anders schriftelijk, maar ik zou eigenlijk ook graag - ja, dat is geen vraag aan de inspreker en gezien de tijdsdruk… - willen weten wat de gevolgen zijn op die soorten, op dat gebied? Wat zijn ook de natuuronderzoeken die hebben plaatsgevonden?

De voorzitter: Ja, maar dat is geen verduidelijkende vraag voor de inspreker begrijp ik.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Nee, maar wel alvast…

De voorzitter: Nee, maar dan mag u dat zo dadelijk in uw termijn ook gewoon meenemen. Mijnheer Sol, heeft u een verduidelijkende vraag? Mijnheer Hanegraaff? Mevrouw Koopman? De BBB-fractie? De fractie van de PVV?

De heer Claassen (PVV): Ja, dank u wel voor het inspreken. Begrijp ik uit uw betoog dat voor het oorspronkelijk bedoelde traject, dat zou onder uw terrein, onder uw gronden doorgaan, wel overleg met u is gevoerd of dacht de gemeente of Mijnwater dat dat niet uw gronden waren?

De heer Verstraelen: Nee. Mijnwater heeft ons t.z.t benaderd en wij zijn toen met Mijnwater in gesprek gegaan. De gemeente heeft niet met ons gesproken over het hele project.

De voorzitter: Dat was uw enige vraag, mijnheer Claassen?

De heer Claassen (PVV): Aan de inspreker.

De voorzitter: Aan de inspreker uiteraard, ja. Mijnheer Loomans? Mevrouw Berghorst, u had een vraag.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, u komt bij ons, bij Provinciale Staten. Dat is natuurlijk hartstikke prima. Heeft u ook zelf contact gezocht met de gemeente Heerlen hierover?

De heer Verstraelen: Ja.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Wat was de respons dan?

De voorzitter: Mijnheer Verstraelen.

De heer Verstraelen: Wij komen met de gemeente niet in gesprek gedurende het handhavend traject, wat we ook proberen, dus vandaar dat ik ook hierheen kom.

De voorzitter: Mijnheer Stone? Mijnheer Schoenmakers, heeft u een verhelderende vraag?

De heer Schoenmakers (LOKAAL-LIMBURG): Ja, voorzitter, even voor de inspreker, die heeft het over toezeggingen. Zijn die mondeling, schriftelijk? Is daar allemaal documentatie van?

De voorzitter: De heer Verstraelen.

De heer Verstraelen: Beide, zowel mondeling als schriftelijk en daar zijn ook afschriften van, ja.

De voorzitter: De heer Roso? Dan dank ik de inspreker, en u mag terug en plaatsnemen op de publieke tribune.

De heer Verstraelen: Dank u wel.

De voorzitter: Dan gaan we verder met de behandeling van dit agendapunt. Als eerste mag de heer Claassen desgewenst een korte toelichting geven op zijn ingediende verzoek. Daarna wordt de Gedeputeerde in de gelegenheid gesteld om antwoord te geven op het verzoek en de vragen. En hierna zullen wij dit onderwerp behandelen in één termijn, waarbij het voorstel is om een spreektijd te hanteren van drie minuten per fractie, te beginnen bij de PVV. En tenslotte krijgt dan de heer Van Caldenberg, de Gedeputeerde, de gelegenheid om in zijn termijn alle vragen te beantwoorden. Mijnheer Claassen, heeft u behoefte aan een korte toelichting?

De heer Claassen (PVV): Ja, een korte toelichting en vragen aan het College. Ik denk dat de inspreker duidelijk heeft gemaakt dat er een ondernemer is die met de rug tegen de muur staat en blijkbaar ook in geschil is met het College in Heerlen. Daar gaan wij niet over, maar wij gaan wellicht wel richting het College over wat voor gevolgen dat heeft voor Mijnwater, want wij dragen wel bij aan Mijnwater. En u weet dat de PVV niet heel enthousiast wordt van Mijnwater, maar wij worden ook niet enthousiast van overmatige kosten voor, ja, wat ons ook op het bordje komt. En wij voorzien dat door wat er nu gebeurt, wij wel opgezadeld worden als burgers met extra kosten. En ik denk dat uit de antwoorden die we eerder hebben gekregen op schriftelijke vragen ook duidelijk geworden is dat het College zegt van ja, maar wij hebben daar niks mee te maken. Maar er vindt wel bestuurlijk overleg plaats tussen de Provincie, en de portefeuillehouder dus, met Mijnwater. Het lijkt mij echt onwaarschijnlijk dat de casus daar niet besproken is. Ik denk ook dat we verantwoordelijkheid hebben, want het gebied, zoals de inspreker zei, kent ook rafelgebieden. En die rafelgebieden, als je dan kijkt naar de omgevingsvergunning, dan heeft de Provincie daar wel iets over te vinden en te zeggen, dus het zou heel vreemd zijn als nu wordt gezegd van ja, wij hebben daar niks mee te maken. En ik denk dat ook evident is dat als binnen dat conflict dat er speelt wordt gezegd van ja, wij kunnen niet

meewerken want er ligt een handhavingsverzoek op, dat de dag daarna al meteen de handhaving met zo'n order, ik heb het gezien, op de mat ligt bij de ondernemer. Dat kan niet in een avond verzonnen zijn. Dus dat er een wisselwerking is tussen wat Mijnwater wil en wat de gemeente wil, is wat ons betreft evident duidelijk, maar zij komen er niet uit. En daar heb ik dadelijk een vraag over, een gunvraag, aan de Gedeputeerde, maar eerst nog even wat technische vragen als het mag, anders zijn mijn drie minuten dadelijk om.

De voorzitter: Ja, want dat wilde ik net vragen.

De heer Claassen (PVV): Ja.

De voorzitter: Zojuist heeft u uw toelichting gegeven.

De heer Claassen (PVV): Ja.

De voorzitter: Als u wilt, kunnen wij dus nu dan uw spreektermijn in laten gaan.

De heer Claassen (PVV): O, gewoon, mijn spreektermijn gaat nog in?

De voorzitter: Ja.

De heer Claassen (PVV): Dan laat mijn spreektermijn maar ingaan.

De voorzitter: Ja.

De heer Claassen (PVV): Want ik wil het ook zo kort en bondig mogelijk houden, want het is al heel wirwarrig genoeg.

De voorzitter: Prima.

De heer Claassen (PVV): Ik stelde net de vraag aan de inspreker dat Mijnwater dacht daar onder die gronden door te kunnen gaan. Maar volgens mij ging het College Heerlen ervan uit dat dat hun gronden waren of provinciale gronden, maar het was blijkbaar eigenlijk eigendom van Eurohandelsonderneming. Is dat verhaal bekend bij het College, in ieder geval bij degene die aan de bestuurlijke tafel zit van Mijnwater, dat dat speelde? En de rafelranden, daar is de Provincie en het waterschap bevoegd, dus wij zijn er echt van overtuigd dat er - misschien niet door de heer Van Caldenberg maar wel zijn voorganger - ambtelijk overleg moet zijn geweest over het aanleggen van dat tracé of mogelijk een alternatief tracé. Kan het College dat bevestigen? En, ja, weet u, er lag van de week bij de mensen in Heerlen [een brief] dat er een alternatief tracé was, en daarin staat dat, ja, natuurlijk allemaal vragen, je kunt de app downloaden en dat soort dingen allemaal om dingen te zien, dat ze binnenkort gaan beginnen. 18 september beginnen ze aan een alternatief tracé, vele malen, honderden meters langer dan dat het oorspronkelijk was, en op het eind raakt het ook een beschermd waterwingebied en een natuurgebied. En het oorspronkelijke tracé is veel korter. Dat gaat onder Eurohandelsonderneming door. Maar omdat nu dat daar speelt, doen we hem helemaal om, en volgens mij kost om meer geld. Dat ten eerste. En als het onder Eurohandelsonderneming was gegaan, dan had het nu al kunnen beginnen, maar elke week dat er gewacht wordt, kost dat duizenden euro's geld. Ik vraag me af wie dat gaat betalen? Dus we hebben de wachttijd, de verlenging van het tracé wat meer geld kost. En dat past nu nog allemaal netjes binnen het kader, maar we weten allemaal dat straks op het eind van het verhaal wordt gezegd: we hebben een miljoen

tekort. En er wordt aan uw allen gevraagd: kunnen we nog een miljoentje meer ophoesten? En dat hadden we dus kunnen voorkomen, denk ik. Het rare is dat als men in september gaat beginnen en het is een alternatief tracé, dan vragen wij ons af hoe dan die vergunning daar verleend is, want daar heeft de Provincie wel een rol in. En we vragen ons dan ook af, dat zou GroenLinks van ons moeten waarderen, en dat is niet dat we tegenhouden dat het op de agenda komt, maar dat wij ons zorgen maken om de natuurlijke habitat daar. Daar schijnt van alles rond te lopen, kikkers met strepen, zonder strepen, salamanders. Er vliegt van alles door de lucht, uilen, noem maar op.

De voorzitter: Mijnheer Claassen, uw tijd is om, dus kunt u tot een afronding komen.

De heer Claassen (PVV): En wij vragen ons af of de Gedeputeerde op de hoogte is of daar een vergunningverlening is en of daar ook voldaan is aan alle ecologische eisen? En, ja, daar zijn we benieuwd naar. En we hebben in de schriftelijke vragen gesteld, ik sluit af: dit tracé met de omweg, met de duur van de verlenging, hoeveel meerkosten dat oplevert voor het project Mijnwater en wat dan, vooruitgekeken, de mogelijk consequenties zijn van dit hele gebeuren? En we roepen echt de Gedeputeerde op om, net als wat hij deed toen hij aan deze kant van de zaal zat, openheid voor de burger, voor de burger opkomen, middenbestuur moet de burgers ondersteunen, dat nu als Gedeputeerde ook waar te maken en zijn rol te pakken als middenbestuur.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Claassen. Even voor de helderheid naar de Gedeputeerde toe: u mag straks eerst reageren op de toelichting en u mag ook daarna reageren of antwoorden op de vragen. Dan ga ik nu naar de fractie van de heer Loomans, Horizon. Heeft u een inbreng?

De heer Loomans (Horizon): Nou, u zei daarstraks zelf dat u na de heer Claassen eerst de Gedeputeerde aan het woord wilde laten.

De voorzitter: Ja.

De heer Loomans (Horizon): En ik zou heel graag zijn reactie horen voordat ik vragen heb.

De voorzitter: Ja, als dat het brede gevoel is in de commissie, dan doen we dat inderdaad eerst. Dan eerst even reageren op de toelichting, of in ieder geval het verzoek van de heer Claassen op de grondvraag.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter, dank u wel. Dank ook aan de heer Claassen en uw commissie voor de gelegenheid om hier iets over te kunnen zeggen. Ik heb ook gevoel voor datgene wat de inspreker hier heeft verteld, maar ik moet hem ook in die zin teleurstellen in datgene wat wij hier vanuit het College van GS kunnen doen. Er spelen simpelweg eigenlijk twee zaken die we voor u kunnen onderscheiden. Dat is enerzijds het geschil tussen de gemeente Heerlen die handhavend optreedt bij Eurohandelsonderneming, en daarvan is de burgemeester van Heerlen het bevoegd gezag. Het College van GS heeft daar geen rol en zou ook niet die rol op zich willen pakken om daar te gaan overrulen, los van het feit dat we die mogelijkheid ook niet hebben. Het andere wat er speelt is dat er een onderhandeling is geweest tussen Mijnwater en Eurohandelsonderneming, en daar is ook in die zin, op basis van de afspraken die wij met uw Staten hebben, geen rol weggelegd voor het College van GS. Want in feite de afspraak die we gemaakt hebben met Mijnwater via het LEF is dat Mijnwater met een eigen directie en een eigen raad van commissarissen hun bedrijfsvoering voert, en daar hebben wij ook in die zin bestuurlijk geen bemoeienis mee. En mijn eerste reactie zou dan ook zijn om die twee zaken niet met elkaar te vermengen, los van dat wij er überhaupt geen rol in hebben. Dat dus in eerste instantie.

De voorzitter: Dank u wel, Dat is uw reactie op het agenderingsverzoek neem ik aan. Want dan gaan we nu over naar de eerste en enige termijn van alle andere fracties, want de heer Claassen heeft zijn termijn al gehad. Mijnheer Loomans, heeft u naar aanleiding van die beantwoording nog een eerste termijn?

De heer Loomans (Horizon): Ja, het is lastig om in deze situatie, waar het College eigenlijk al aangeeft dat wij vanuit de Provincie heel weinig kunnen doen, dan in een keer nog een nieuwe suggestie uit de hoed te kunnen schudden. Het is in ieder geval een heel trieste situatie als ik het allemaal zo hoor. En, ja, wat hier de gouden oplossing is, ik wou dat ik het wist. Ik hoop dat een van mijn collega's dan nog een suggestie heeft, maar ik wacht eventjes af.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Berghorst? Mijnheer Stone? Mijnheer Schoenmakers?

De heer Schoenmakers (LOKAAL-LIMBURG): Een opmerking, voorzitter. Het is natuurlijk wel zo dat we met maatschappelijk geld hier spelen, en we hebben een maatschappelijke noodzaak om te verduurzamen, dus daar hebben we toch wel ook een morele rol in. En als we aan de andere kant straks een rekening krijgen, en de heer Claassen attendeerde er al op, die straks vele malen duurder is, we hebben wel met maatschappelijk geld te maken. Dus daar waar ruimte zit, zou ik toch de Gedeputeerde oproepen om te kijken of we toch niet iets kunnen betekenen zodat voor alle partijen, dan zullen ze niet allemaal 100% gelijk kunnen krijgen, maar in ieder geval ergens een modus wordt gevonden omdat we toch met maatschappelijk geld te maken hebben, en dat we toch tegen zo laag mogelijke kosten dat allemaal in werking zetten. En nog dank aan de inspreker voor het inspreken en de bijdrage.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Roso.

De heer Roso (JA21): Ik wil vooral de spreker danken voor zijn woorden en voor de rest heb ik geen aanvullende vragen.

De voorzitter: Dat is helder. Dank u wel. Mijnheer Van Est van 50PLUS.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, dank u, voorzitter. Gelukkig dat we hier geen stuk van 152 pagina's wat mogelijks is te bestuderen, maar laat ik daar kort in zijn. Ik dank ook de inspreker voor het inspreken en duidelijkheid te geven. De Gedeputeerde geeft terecht aan dat hij geen formele bemoeienis heeft. Maar als de vraag is bemiddelen, dan is dat niet echt een vraag van formele bemoeienis maar te kijken van zijn er nog mogelijkheden om dit conflict op te lossen. En dat laat ik graag aan de Gedeputeerde zelf over of hij dat kan doen zonder enige vorm van verplichting, maar als het in het belang is van burgers en vertrouwen in de politiek terug te krijgen, zouden we dat niet moeten nalaten. Ergens in februari stond er echt zo'n heel groot masterplan, getekend en dergelijke. En nu hebben we één onderdeeltje van dit masterplan waar dit op voorkomt, en de vraag die dan bij 50PLUS rijst: hoeveel gaan we er nog tegenkomen in dat kader? Nu is het deze onderneming, dadelijk zijn er andere burgers, er zijn andere ondernemingen, dus ik vraag in hoeverre wij niet dadelijk het risico lopen met een project waarvan de bedoelingen goed zijn, maar waar de financiële draagkracht wel eens te wensen overlaat. Waar lopen wij straks allemaal tegenaan, en kunnen wij nu voorkomen dat we straks in de toekomst problemen krijgen met anderen? En Ik weet dat in de discussie in de vorige periode er nog gesproken werd over een derde strategische partner. Dat was toen allemaal geheim. Dat mocht je niet inzien, en ik weet niet hoever het daarmee staat? En is er een andere partij nu, een derde strategische partner die misschien ook invloed heeft, misschien uit andere

motieven, om dat te doen? Dus dat zijn eigenlijk mijn vragen. Dit snap ik. Ik probeer te zeggen: ik zou de Gedeputeerde oproepen van als er mogelijkheden zijn om te praten en om iets wat vast zit los te wrikken, kan dat zonder een formele bevoegdheid, want dat snap ik heel goed. En laten we wel zorgen dat we eigenlijk nu eens heel goed naar dat masterplan kijken. Dat wij niet iedere keer hier insprekers hebben die zeggen: en nu lopen wij weer hiertegen aan. Dat zou mijn opmerking wel zijn.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Wolters Gregório.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja, dank u wel, voorzitter. Het krantenartikel in De Limburger brengt uiteraard onrust met zich mee als we de inspreker horen. Dank voor het langskomen met uw verhaal. We hebben de beantwoording van de vragen ook gelezen wat betreft het project Mijnwater. Het geeft ook weer wat geruststelling dat daarin staat dat geen vertragingen of excessen geld zijn voorzien. Desalniettemin ben ik wel ook benieuwd naar de vraag die de heer Claassen had over de vergunningverlening van het lopende traject. En ook om als PS, en ik denk ook GS, niet voor verrassingen te komen te staan, is mijn vraag aan de Gedeputeerde welke rol GS op zich kan nemen in dit dossier. Eén om te zorgen dat er niet nog meer, ja, prikkelbare situaties ontstaan om het zacht uit te drukken, maar ook om ons een goed beeld te geven van ja, waar staan we nu zeg maar, en hoe ziet dat traject er nog uit. Mijn collega refereerde er ook al aan dat we niet nog meer verontruste Limburgers hier in het spreekgestoelte over hoeven te hebben staan. Dus dat zou onze fractie ook wel iets waard zijn als we daar misschien een rol in kunnen pakken. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Dank u wel, voorzitter, ook van hieruit dank aan de insprekers en aan de beantwoording van de Gedeputeerde. Ja, wij zouden het wel kunnen waarderen als de Gedeputeerde een toezegging zou kunnen doen om een overzicht te maken van de financiële consequenties van dit verhaal voor Mijnwater, voor de Provincie, en ook de ecologische consequenties van die omlegging. En mijn buurman had het net over de vergunningverlening, maar, ja, wij zouden ook wel willen weten: welke natuurwaarden zijn ermee gediend of worden daarmee geschonden? En überhaupt hebben we natuurlijk kortgeleden nog Mijnwater in zijn geheel behandeld in de Staten. Ik zou het ook waarderen als we daar een update van krijgen in de commissie, dus niet het werkbezoek maar gewoon echt wel een concrete update over het financiële stuk. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Sol.

De heer Sol (GroenLinks): Dank u, voorzitter. Ja, een update over de status van Mijnwater als geheel lijkt me sowieso een goede zaak, maar ten aanzien van deze casus geen vragen.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Hanegraaff.

De heer Hanegraaff (CDA): Ja, ik heb ook één vraag, maar dat is eigenlijk in opvolging van wat gezegd wordt, een versterking daarvan, dat ik ook wel benieuwd ben naar de verdere update en vooral de financiële consequenties, want ik vind het ook wel te makkelijk om te zeggen: het is niet onze formele bevoegdheid. Ik snap dat natuurlijk wel en je moet ook daarmee oppassen, maar als het echt om heel grote kosten gemoeid gaat, ja, dan is het natuurlijk wel handig als we daar een soort van informeel in ieder geval het gesprek aangaan. Dus in die oproep zou ik willen doen, maar dat hangt ook een beetje af van wat die echte kosten dan zijn.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Koopman.

Mevrouw Koopman (VVD): Ja, ook dank aan de inspreker voor het inspreken, en voor de beantwoording zojuist van de heer Van Caldenberg. Heel duidelijk, niet de twee stromen verwisselen. En daarnaast sluit ik me aan bij vorige sprekers. Een update is natuurlijk nooit verkeerd om een goed overzicht te krijgen.

De voorzitter: Dank u wel. De fractie van de BBB, de heer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, bijna alles is al gezegd. Ik kan alleen maar zeggen dat ik het met mijn collega-Statenlid eens ben. Ook wij zouden graag de financiële onderbouwingen zien en ook de ecologische impact van de wijziging in het traject. En, ja, wat ik toch nog wil meegeven, ik heb het antwoord van onze Gedeputeerde gehoord, maar ik vind het toch als relatieve buitenstaander moeilijk om het handhavingsverzoek en het Mijnwater-verhaal los te koppelen, en zo zal zullen veel van de burgers dat ook zien in Limburg. Het is ook om die reden denk ik belangrijk om te kijken of daarin bemiddeld kan worden. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan hebben wij iedereen aan het woord gehad van deze commissie. Dan kan ik de heer Van Caldenberg het woord geven namens het College.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter, ik denk dat het vanuit rechtsstatelijk oogpunt even goed is om aan te geven dat, en u heeft er eigenlijk net al bij de RUD over gesproken: Commissie Van Aartsen, onafhankelijkheid van toezicht en handhaving. En dat is denk ik ook wel van belang. Het bevoegd gezag om te kunnen handhaven, ligt in dit geval bij het primaat bij de gemeente Heerlen, bij de burgemeester. Daar heeft de Provincie geen rol en die wensen we ook niet te nemen. Ik zou het ook heel erg merkwaardig vinden als wij vanuit onze eigen VTH-taken of vanuit de RUD-taken handhavend optreden omdat er ergens iets misgaat in deze provincie, en dat we vervolgens om economische redenen, welke dat dan ook zijn, die van onszelf, dan tegen de handhaving gaan zeggen: dat mag niet. Dat is niet de rol die wij voor ons zien als College. Dat is die kant. Dan is het misschien goed om ook nog wel wat zaken ten aanzien van Mijnwater op te helderen, want ja, het tracé wordt wat langer. Of daar meer kosten mee gemoeid zijn, is een aanname, maar die kunnen wij op dit moment nog niet staven. Het tracé is langer, maar de boringen die voor het alternatieve tracé moeten worden gedaan, zouden mogelijk wel goedkoper kunnen zijn. Daar hebben we nog geen duidelijkheid over. Ik zou uw Staten willen adviseren om niet dit postzegelstukje van het hele tracé van de uitbreiding van Mijnwater in die zin te beoordelen, maar te kijken naar het geheel. **Daarover gaan we u graag informeren, want we hebben volgende week al, en dat is niet specifiek Mijnwater maar LEF als geheel, een infosessie voor u gepland,** en stel daar ook vooral uw vragen. En op uw eigen verzoek uit Provinciale Staten zit er ook een tour, een infosessie in specifiek over Mijnwater. Die komt er ook binnenkort aan. **En sowieso hebben we de reguliere voortgangsrapportages bij het LEF, waar we met elkaar daarover gaan spreken.** Even kijken, ja, dus in de richting van de heer Van Est …

De voorzitter: Ik zie een interruptie van de heer Claassen (PVV).

De heer Claassen (PVV): Ja, voorzitter, dat is wel heel erg makkelijk. Ik begrijp het wel. Als ik daar zou zitten, zou ik dat misschien ook zo zeggen. Maar het is heel erg makkelijk, want volgens mij werd er aangegeven, en volgens mij was het ook aan de hand, dat als er nu niks aan de hand was, Mijnwater al bezig was met boren en de pijpen aanleggen. En dat was allemaal aanbesteed. Volgens mij is het zo dat als iets aanbesteed is en dat degene die dat moet gaan doen al de hijskranen klaar heeft staan en dan te horen krijgt u kunt niet beginnen, dat dat elke week geld kost. En wat wij volgens

mij met elkaar hier vragen is: wat kost dat dan nu dat er niet gestart is enkele weken geleden? Dat zouden we vragen. Maar volgens mij kost dat wel geld, en u doet dat nogal erg makkelijk af van het zal allemaal wel meevallen. Weten we niet, maar we willen het wel weten. Wat kost het nu meer aan geld? En het is langer, het tracé. Ja, dat klopt, maar elke meter langer is meer geld, dus ook daarvan zouden wij graag willen weten: die hoeveelheid meter, hoeveel meter is dat, en wat gaat ons dat meer kosten? En omdat wij dus een financiële partner zijn in dat hele verhaal, en het gaat allemaal via netwerken, het zal wel, betaalt uiteindelijk de burger. En wij zitten hier voor onze burger. Zou het ook gewoon heel erg voor de hand liggend zijn door niet te interveniëren in de handhaving, dat wordt ook niet gevraagd, maar gewoon op zijn boeren-Limburgs te zeggen: wat is hier nou aan de hand? U zou toch al kunnen beginnen vorige week. Want het kost de burger geld. En dan krijg ik allemaal gedoe in de Staten. Dat kunt u gewoon vragen. Dat is toch bestuurlijk overleg? En de vraag die nog openligt, en ik hoop dat er ook antwoord komt: is er überhaupt bestuurlijk overleg geweest door uw voorganger over deze casus? En waaruit blijkt dat het dan niet zo zou zijn? Want volgens mij hebben wij op papier dat het wel zo is, en u heeft eerder gezegd dat het niet was.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Dat laatste is in ieder geval niet het geval. Er is geen bestuurlijk overleg in ieder geval tussen de Provincie, en vanuit het College van GS, met Mijnwater. Dat is er niet. Sorry? Nee. Ja, u gaat vervolgens toch weer zaken met elkaar vermengen, want het is een eigenstandige bevoegdheid van Mijnwater om de beslissingen te nemen vanuit hun directie over waar zij de investeringen doen. Daar zit een raad van commissarissen op. De aandelenverhouding is ook voor een belangrijk deel bij Enpuls gelegd, een andere eigenaar dan het LEF, en zij gaan hierover, niet wij. En zij hebben vanuit de governance die met uw Staten is afgesproken, ook de beslissing genomen om een alternatief tracé te gaan uitwerken. Ja, dat kan zijn dat daar meer kosten bij komen, maar op het geheel van Mijnwater kan het ook wel zijn dat er ook op sommige onderdelen meevallers zijn, en die zullen we in die zin in zijn totaliteit aan u op enig moment ook rapporteren. Even kijken, de heer Claassen, en volgens mij ook de heer Wolters Gregório**,** stelden nog een vraag over de vergunningverlening. Dat is een separaat onderdeel wat hier nog bij hoort, want we hebben aan de ene kant handhaving, aan de andere kant heb je Mijnwater en aan de andere kant heb je nog de uitbreiding van het bestemmingsplan. De uitbreiding van het bestemmingsplan is ook bevoegdheid van de gemeenteraad van Heerlen, de gemeente Heerlen. De Provincie komt weer in beeld op het moment dat daar een wijziging optreedt, maar ook dan hebben we vanuit toezicht en handhaving of vanuit Mijnwater niet de rol. Maar dan hebben we de rol vanuit de portefeuille van collega Theuns, vanuit Ruimte, en dan zullen we ieder voorstel zoals elke andere gewoon beoordelen. Dat is een latere fase, maar daarvoor zal er eerst een besluit moeten zijn van de gemeenteraad van Heerlen dat luidt dat wij dat willen aanpassen. Dat kunnen wij niet zomaar overrulen als wij dat zouden willen.

De voorzitter: Ik zie weer een interruptie van de heer Claassen.

De heer Claassen (PVV): Ja, dan probeer ik het te begrijpen, want de portefeuillehouder is niet aanwezig, maar toch is er een bewonersbrief dat ze gaan starten, en die komt een paar weken nadat het een feit is dat er op het originele tracé niet gestart kan worden. Dan moet er in dat proces over wij gaan dan de route omleggen, we gaan door waterwingebied waar de Provincie iets over te zeggen heeft, de waterschappen iets over te zeggen hebben, bij u bekend moeten zijn dat ze dat gaan doen. En dan moeten de vragen, de uitvragen in ieder geval, ook bij u bekend zijn. Van dit zijn we van plan, wat hebben we daarvoor nodig? Waarvoor moeten we bij u zijn? Waarvoor moeten we niet bij u zijn?

De voorzitter: De heer Van Caldenberg.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Het zijn de aandeelhouders sowieso, hè, die ook een vergunningaanvraag doen. Overigens moet ik me corrigeren. Mijnwater heeft een eigenstandige directie, geen RvC. Dat moet ik even corrigeren. Maar als dat past binnen het bestemmingsplan, is het bevoegd gezag ook van de gemeente Heerlen, en toetst de gemeente Heerlen aan het bestemmingsplan wat past binnen onze omgevingsvisie et cetera en omgevingsverordening. En het bestemmingsplan moet daar sowieso aan voldoen, maar voordat dat bij ons op het bordje komt is een later moment en dan zullen we ernaar kijken, maar dat hebben we in deze fase nog niet gedaan. Daar heeft het College ook geen standpunt over ingenomen.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg, mag ik u vragen uw betoog of uw beantwoording van de vragen te continueren.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, volgens mij heb Ik denk ik wel zo'n beetje alle vragen beantwoord, voorzitter. De vraag van de heer Van Est. Even kijken, ja, volgens mij komt er nog meer. Ik hoop dat ik uw onrust een beetje heb kunnen wegnemen. De vraag is hoeveel dit is, wat er komt en of het komt? **Daar waar er zeg maar op een project van deze omvang gewerkt wordt, komen er soms meevallers en soms op andere punten juist ook wel weer voordelen. Daar gaan we met u over in gesprek.**

De voorzitter: Er is een interruptie van de heer Van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, voorzitter, even naar aanleiding hiervan. Kijk, mijn vraag is niet helemaal op niks gebaseerd. Wij hebben volgens mij in februari nog een flinke dotatie moeten doen aan het hele project, en Mijnwater volgens mij € 1,66 miljoen. Laat ik het zo zeggen, dat lijkt op - dat is natuurlijk een beetje gechargeerd als je het zo zegt - het geld is binnen dus wij kunnen weer. Dat zal niet de bedoeling zijn, maar het is wel een zaak dat wij de vinger aan de pols moeten houden, want dit is al een project wat, laat ik het zo zeggen, toch moeilijkheden had. Anders hadden we in februari dat besluit niet hoeven te nemen. En Ik heb ook gevraagd van is daar nu die derde strategische partner waar toen over gesproken werd? Is die er nu al, want dan zou ik het wel in ieder geval willen weten, want die kan misschien ook nog andere belangen hebben waardoor misschien deze projecten, ja, wat harder doorgeduwd worden dan ze misschien anders zijn. Dus daarvoor die vraag en ook mijn bezorgdheid nog. En ik hoop heel snel te zien hoeveel projecten er nog staan in dat masterplan en waar de obstakels dan zijn, zodat we dat van tevoren weten en niet op het moment dat de hijskranen klaar staan en er dan nog iets gedaan moet worden.

De voorzitter: Mijnheer Van Est, ik heb geen verdere vragen genoteerd, klopt dat?

De heer Van Est (50PLUS): Ik heb aangegeven waar mijn zorgen zijn en de vraag was: die zorgen zijn nog niet weggehaald.

De voorzitter: En daar vraagt u nog een reactie op van de Gedeputeerde. De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, voorzitter, juist om te investeren in de uitbreiding van de infra heeft uw Staten een besluit genomen. Dat heeft uw Staten gedaan en daarin zijn keuzes gemaakt en daar is een project. Dat is Mijnwater, toch misschien wel het meest vergevorderde warmtenet van Nederland, het meest kansrijk misschien ook wel. Daarvoor heeft uw Staten geld gegeven. Mijn advies zou zijn: blijf dat ook goed kritisch volgen. Dat zou ik zeker ook doen. Alleen, ik zou u ook wel terug willen geven, de vraag is eventjes of u dat op dit casusniveau moet doen of dat u dat in een

groter verband op de totale investering moet doen. Die keuze is uiteraard aan u. Maar ja, mijn advies zou zijn: kijk naar de totale investering en wat dat volgt, want in projecten als deze, gebeuren er in de uitvoering natuurlijk altijd zaken waar je aan moet bijsturen, en daarvoor is Mijnwater primair zelf de organisatie die daar de keuzes in moet maken. En binnen de governance afspraken die we met elkaar daarover hebben, is de rol van Provinciale Staten en het College van GS er natuurlijk eentje die op relatieve afstand staat.

De voorzitter: Mijnheer Claassen, u had nog een laatste interruptie.

De heer Claassen (PVV): Ja, tot slot, want wat mij verbaast is u downplayt het naar een casus, maar volgens mij is dat niet een casus. Het gaat erover dat, wat terecht wordt gezegd, we € 1,5 miljoen steken in het project Mijnwater, waar wij als PVV helemaal niet in geloven. Nou goed, de meerderheid wel, maar er gaat € 1,5 miljoen daarnaartoe en dan gaat het erover of diegenen die dan met die € 1,5 miljoen aan de slag gaan, en wat daar nog meer bij hoort, dat wel een beetje goed doen en of zij op de juiste manier met ondernemers en burgers omgaan. En dan is het geen casus, want ik vind het een heel belangrijk signaal als ik hoor wat de inspreken vertelt over hoe eigenlijk gecommuniceerd wordt en om toch te zeggen, wetende dat er ergens een handhavingstraject ook gaat liggen: zeg maar wat je ervoor nodig hebt. Dat is onbehoorlijk bestuur, en u bent daar medeverantwoordelijk voor als portefeuillehouder. En wij hebben de plicht om u daarop aan te spreken en dan kunt u dat niet afdoen, en ik hoop dat u dat met me eens bent, van ja ... En het verbaast me dat uit uw mond komt aandeelhouders, governance, weet ik wat allemaal, waar u tot een paar maanden geleden allergisch op reageerde, en u het nu zelf gebruikt om onder de dingen uit te komen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Ja, nogmaals is het van belang om het handhavingsbesluit echt los te zien van Mijnwater. Ik kan het niet vaak genoeg blijven herhalen in de richting van de heer Claassen. En uw Staten heeft mij op deze positie gekozen en gevraagd om de regels, die u zelf heeft vastgesteld, uit te voeren. Daar kunnen we opvattingen over hebben, kunnen we met elkaar heel veel discussies over voeren, laten we dat ook vooral blijven doen, maar u moet niet van mij gaan verwachten dat ik de regels die u vastgesteld heeft niet ga uitvoeren. Als u andere regels vaststelt, dan ga ik die graag voor u uitvoeren.

De voorzitter: Dank u wel. Er is nog een interruptie van de heer Wolters Gregório en de heer Schoenmakers. De heer Wolters Gregório.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja, dank u wel, voorzitter. Voor mijn eigen gemoedsrust en misschien voor meer mensen in de zaal wil ik u vragen of we misschien een update kunnen krijgen over het hele project en wat ons nog allemaal te wachten staat? En misschien dat er voor de heer Claassen en anderen ook kan worden meegenomen hoe met dit specifieke geval is omgaan.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Nou, wat we …

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Caldenberg: Sorry, voorzitter, het is uw huis. Wij hebben sowieso toegezegd, want dat is de relatie die wij hebben. **Wij hebben een relatie met het LEF. Daar hebben we volgende week een infosessie over.** Dat is de afspraak die we gemaakt hebben over hoe gaan we om met de governance. Het LEF moet dan weer toezien op Mijnwater, en Mijnwater heeft ook zijn

eigenstandige bevoegdheden. **Dus wij gaan u informeren over het LEF.** U heeft zelf al gevraagd voor onze sessie over … **Er komt een aparte informatiesessie over Mijnwater. Die gaan we voor u doen, en stel daar vooral alle vragen die u heeft.** En, ja, ik zie dat met vertrouwen tegemoet.

De voorzitter: De heer Schoenmakers. Dank u wel, Gedeputeerde.

Schoenmakers (LOKAAL-LIMBURG): Het was dezelfde vraag.

De voorzitter: Mooi, prima. Dan constateer ik dat wij dit agendapunt kunnen afsluiten. Er zijn geen toezeggingen gedaan. Er komen wel twee informatiesessies aan, maar die staan al op de agenda van deze commissie. Dan dank ik de Gedeputeerde.

10.3 Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO

Dan komen wij bij het laatste agendapunt van deze vergadering. Nou, excuseer, de commissiegriffier wijst mij er weer fijn op dat ik ook het agendapunt dat we niet behandelen toch moet benoemen voor de notulen. Dat is agendapunt 10.3: Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO.

11 Sluiting

Dan gaan wij naar het laatste punt. Dat is dus de sluiting, We zijn aan het einde gekomen van deze eerste openbare commissievergadering (ESA) Economie en Samenleving. Ik dank u hartelijk voor uw komst en ik zie u graag weer terug bij de volgende commissievergadering op 6 oktober aanstaande. Dan sluit ik hierbij de vergadering om 14.01 uur.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Complimenten aan de voorzitter.

Vastgesteld in de vergadering van 6 oktober 2023,

De commissiegriffier,	De voorzitter,
Van Dijk	Mertens

Aanbevelingen Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) 24-11-2023 (versie 20-11-2023)

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
1407	Onderzoeksfunctie PS (Griffie)	(PS) Provinciale Staten 04-10-2013 7.2.1. Voorafgaand aan de behandeling van het Statenvoorstel 2de deel Vragenuur: vragen SP. P-13-006-1 Onderzoeksrapport Stichting WK Wielrennen Limburg 2012	Stichting WK Wielrennen Limburg 2012 (GRIF 2013)	PS hebben besloten om binnen PS een politieke discussie te voeren over het hanteren van een 'richtbegroting' bij omvangrijke complexe projecten. Een dergelijke 'richtbegroting' kan door PS worden 'vrijgegeven', waarna GS of een externe partij de begroting verder kan uitwerken binnen een marge van bijvoorbeeld +/- 20 %.		Provinciale Staten			**Aanhouden, zie toelichting**	**04-08-2022: voorstel in de formats voor Sonderende stukken en Statenvoorstellen wijzen op deze aanbeveling om door PS zelf een richtbegroting aan te geven bij omvangrijke complexe projecten.**
1553	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit	Gedeputeerde Staten te verzoeken: Zorg dat de plannen voor verbetering		Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	In voorbereiding.			

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Provincie Limburg	van het informatiebeheer binnen de provincie voortvarend worden uitgevoerd en laat de werking daarvan in de praktijk regelmatig kritisch toetsen. (A13)						
1495	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 19-06-2020 13.2. P-20-005 Statenvoorstel van de SC FEB naar aanleiding van het rapport ZRK van februari 2020 inzake fabriekscomplex Meerssen (PS 2020-18051)	Fabriekscomplex - papierfabriek Meerssen	Geef GS bij aanvang van een bijzonder investeringsbesluit duidelijke opdrachten mee over de informatievoorziening over de voortgang en realisatie van inhoudelijke en financiële beleidsdoelstellingen, inclusief het strategisch		Gedeputeerde Staten				**Besproken in Presidium 13-10-2023 Doorsturen naar GS. Deze aanbeveling past binnen de actieve informatieplicht van GS.**

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
				risicomanagement.						
1496	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 19-06-2020 13.2. P-20-005 Statenvoorstel van de SC FEB naar aanleiding van het rapport ZRK van februari 2020 inzake fabriekscomplex Meerssen (PS 2020-18051)	Fabriekscomplex - papierfabriek Meerssen	Vraag GS om een jaarlijkse stand van zaken met betrekking tot de afspraken met de huidige eigenaar/ondernemer over de realisatie van doelstellingen omtrent landschap en natuur.		Gedeputeerde Staten				**Besproken in Presidium 13-10-2023 Doorsturen naar GS. Het betreft hier een faillissement, zodat aan GS actuele informatie over de afrond / s.v.z. gevraagd wordt.**
1498	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 19-06-2020 13.2. P-20-005 Statenvoorstel van de SC FEB naar aanleiding van het rapport ZRK van februari 2020 inzake fabriekscomplex	Fabriekscomplex - papierfabriek Meerssen	Vraag GS om een regelmatige terugkoppeling over de werking in de praktijk van de organisatievisie 2020.		Gedeputeerde Staten				**Besproken in Presidium 13-10-2023 Doorsturen naar GS voor de uitvoering van de aanbeveling.**

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		Meerssen (PS 2020-18051)								
1499	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 19-06-2020 13.2. P-20-005 Statenvoorstel van de SC FEB naar aanleiding van het rapport ZRK van februari 2020 inzake fabriekscomplex Meerssen (PS 2020-18051)	Fabriekscomplex - papierfabriek Meerssen	Vraag GS om een actualisering van het beleidskader van het grondbedrijf.		Gedeputeerde Staten				**Besproken in Presidium 13-10-2023 Doorsturen naar GS. GS heeft al het proces ingezet richting PS m.b.t. het nieuwe Grond- en vastgoedbeleid.**
1500	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 19-06-2020 13.2. P-20-005 Statenvoorstel van de SC FEB naar aanleiding van het rapport ZRK van februari 2020 inzake fabriekscomplex Meerssen (PS 2020-18051)	Fabriekscomplex - papierfabriek Meerssen	Vraag de eerste jaren na vaststelling van een geactualiseerd beleidskader voor het grondbedrijf om een rapportage van GS over de naleving in de praktijk.		Gedeputeerde Staten				**Besproken in Presidium 13-10-2023 Doorsturen naar GS. GS verzoeken dit mee te nemen bij de afdoening van**

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
										aanbeveling 1499.
1501	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 19-06-2020 13.2. P-20-005 Statenvoorstel van de SC FEB naar aanleiding van het rapport ZRK van februari 2020 inzake fabriekscomplex Meerssen (PS 2020-18051)	Fabriekscomplex - papierfabriek Meerssen	Vraag GS in 2020 en daarna jaarlijks om een update over de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van herstelwerkzaamheden aan het fabriekscomplex in Meerssen.		Gedeputeerde Staten				**Besproken in Presidium 13-10-2023 Doorsturen naar GS. Het betreft hier een faillissement, zodat aan GS actuele informatie over de afronding / s.v.z. wordt gevraagd.**
1502	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 19-06-2020 13.2. P-20-005 Statenvoorstel van de SC FEB naar aanleiding van het rapport ZRK van februari 2020 inzake fabriekscomplex	Fabriekscomplex - papierfabriek Meerssen	Vraag bij een complexe casus als het beheer en de verkoop van het fabriekscomplex in Meerssen om regelmatige uitgebreidere informatie, vergelijkbaar met	19-06-2020	Gedeputeerde Staten				**Besproken in Presidium 13-10-2023 Doorsturen naar GS. GS vragen op welke wijze de informatievoorziening richting PS**

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		Meerssen (PS 2020-18051)		de informatie die rond Grote Projecten wordt gevraagd of verklaar het tot Groot Project.						**periodiek wordt georganiseerd.**
1547	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Gedeputeerde Staten te verzoeken: Besteed regelmatig expliciet aandacht aan tegenwicht en tegenspraak binnen het college van GS. Hierin ligt een gezamenlijke opdracht voor zowel de CdK als alle gedeputeerden. (A5)		Gedeputeerde Staten	15-11-2023 Dit onderwerp is een vast aandachtspunt in de spiegelgesprekken van de voorzitter van GS en de leden van GS. Zie ook de notitie voor de commissie VPPS van 24/11/23.	**Afdoen**	**Afdoen**	
1558	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Aanbeveling van de ZRK aan Provinciale Staten: Vraag GS om de versterking van tegenwicht en		Gedeputeerde Staten				

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg		tegenspraak binnen de organisatie, zoals aandacht voor voldoende diversiteit en mobiliteit binnen het ambtelijk apparaat, de invulling van de concerncontrolfunctie en de formalisering van tegenwicht en tegenspraak in de werkprocessen en bedrijfsvoering. (A10)						
1559	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Aanbeveling van de ZRK aan Provinciale Staten: Vraag GS jaarlijks om een overzicht van de verbetering van het informatiebeheer, met een kritische		Gedeputeerde Staten				

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		integriteit Provincie Limburg		toetsing door de provinciearchivaris. (A14)						
1560	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Aanbeveling van de ZRK aan Provinciale Staten: Bespreek de betekenis van het overzicht genoemd bij A14 voor de transparantie en verantwoording door de provincie en betrek daarbij de aandachtpunten van het recente onderzoek van de rekenkamer naar de informatietoegankelijkheid van de provincie.(A15)		Gedeputeerde Staten				**Besproken in Presidium 13-10-2023 Doorsturen naar GS met het verzoek een informatienota voor te bereiden om de Staten bij te praten.**
1497	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 19-06-2020 13.2. P-20-005 Statenvoorstel van	Fabriekscomplex - papierfabriek Meerssen	Toets bij bijzondere en belangrijke investeringsbeslis		Provinciale Staten				**Verwijzen naar het belang van het**

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		de SC FEB naar aanleiding van het rapport ZRK van februari 2020 inzake fabriekscomplex Meerssen (PS 2020-18051)		singen of alternatieven voldoende zijn uitgewerkt en afgewogen door GS alvorens tot (definitieve) besluitvorming wordt overgegaan.						**voldoende inzichtelijke maken en uitwerken van alternatieven via de formats (sonderende stukken en Statenvoorstellen).**
1556	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Aanbeveling van de ZRK aan Provinciale Staten: Reflecteer niet alleen binnen PS, maar ook binnen iedere fractie en politieke partij, met regelmaat en bij bijzondere casuïstiek op de morele beginselen die aan de orde zijn en welke morele		Provinciale Staten				

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
				benadering gekozen wordt. Maak moreel beraad onderdeel van de agenda zodat wordt wegbewogen van uitsluitend bespreking na incidenten. (A3)						
1557	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Aanbeveling van de ZRK aan Provinciale Staten: Wees alert op mogelijke rolvermenging door andere (neven)functies van Statenleden, die de controlerende rol van henzelf of andere organen (toezichthoudende organen, media) kunnen verzwakken.(A9)		Provinciale Staten			**Afdoen**	**Besproken in Presidium 13-10-2023: Is onderdeel van het integriteits- / spiegelgesprek. Daarnaast is er een controle bij aanvang Statenperiode en worden periodiek (6 maandelijks) de Staten**

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
										door de Griffie hierop geattendeerd.
1561	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Aanbeveling van de ZRK aan Provinciale Staten: Maak een overdrachtsdocument voor de nieuwe Statenleden die in het voorjaar van 2023 worden geïnstalleerd en betrek daarbij de uitkomsten van zowel het werkplan Bestuurscultuur als de meta-evaluatie van de rekenkamer. (A18)		Provinciale Staten			**Afdoen**	**Het overdrachtsdocument is aangeboden aan de nieuwe Staten op 29-3-2023.**
1563	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie	Aanbeveling van de ZRK aan Provinciale		Provinciale Staten			**Afdoen**	**Aanbeveling uitgevoerd in eerste**

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	integriteit Provincie Limburg	Staten: Zet de bijeenkomsten in het kader van de werkgroep Versterking positie PS voort in de nieuwe bestuursperiode. (A20)						**vergadering na de verkiezingen van de commissie VPPS van 6-10-2023.**
1541	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Gedeputeerde Staten te verzoeken in gesprekken over en onderzoeken naar integriteit standaard aandacht te besteden aan de morele benadering van integriteit, naast de juridische benadering.(A1)		Roemer, E.G.M. (Emile)	15-11-2023 Uitwerking volgt in herijking werkwijze en onderzoeksprotocol in 2024. CdK besteedt hier verder permanent aandacht aan in “spiegelgesprekken”.			
1542	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit	Gedeputeerde Staten te verzoeken het protocol te heroverwegen dat		Roemer, E.G.M. (Emile)	20-7-2023 Zie MP van 11 juli 2023 (GS DOC-00515086). 15-			

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Provincie Limburg	geldt voor de afhandeling van integriteitsmeldingen, waarin de juridische benadering nu domineert en de morele benadering maar beperkt aan bod komt. (A2)			11-2023 Morele en/of inhoudelijke beoordeling van meldingen is binnen de grenzen van de staatsrechtelijke mogelijkheden uitgangspunt, naast de vaak ook relevante juridische beoordeling. Ervaringen van Meldpunt Bestuurscultuur 2022 en van het nieuwe permanente meldpunt zullen (zie ook aanbeveling 1545) eind 2024 worden geëvalueerd.			

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
1543	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Gedeputeerde Staten te verzoeken bevorder voor zover mogelijk en binnen de grenzen van de wet de mobiliteit voor het vervullen van bestuurlijke functies (denk ook aan wisseling van portefeuilles). (A4)		Roemer, E.G.M. (Emile)	Dit is een permanent aandachtspunt.			
1544	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Gedeputeerde Staten te verzoeken: Stel een eenduidig kader vast voor het doen van integriteitsonderzoek, waarin zowel proceseisen (oog voor alle belangen) als inhoudelijke eisen (feitelijkheid en bestuurlijke		Roemer, E.G.M. (Emile)	15-11-2023 In voorbereiding. De Zuidelijke Rekenkamer zal input aanleveren. Uitwerking vindt plaats in Q1 en Q2 van 2024.			

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
				duiding) aandacht krijgen. (A21)						
1545	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Gedeputeerde Staten te verzoeken: Zorg voor een mechanisme waar op een laagdrempelige en vertrouwenwekkende manier meldingen van verschillende oorsprong (intern en extern) snel aan een eerste oordeel kunnen worden onderworpen. Dit om inflatie van het begrip integriteit te voorkomen, maar ook onterechte niet signalering. Beiden leiden tot		Roemer, E.G.M. (Emile)	20-7-2023 Zie MP van 11 juli 2023 (GS DOC-00515086). 15-11-2023 Zie aanbeveling 1546. Een eerste evaluatie van het permanente meldpunt voorzien we momenteel voor eind 2024, begin 2025.		**Afdoen**	

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
				ondermijning van gezag. (A22)						
1546	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Gedeputeerde Staten te verzoeken: Zorg ook voor een veilige afhandelingswijze van meldingen voor ambtenaren en politici: zij staan al veel in de wind en hun legitieme belangen moeten ook aandacht krijgen. Ook andere betrokkenen (bijvoorbeeld getuigen) moeten bij een zorgvuldige afhechting worden bediend. (A23)		Roemer, E.G.M. (Emile)	20-7-2023 Zie MP van 11 juli 2023 (GS DOC-00515086). 15-11-2023 Met het inrichten van een permanent meldpunt binnen Kabinet is op dit punt een extra waarborg ontstaan: alle relevante meldingen en signalen komen daar aan de orde en worden doorgeleid naar de correcte procedure en/of ontvanger.	**Afdoen**	**Afdoen**	

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
1550	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Gedeputeerde Staten te verzoeken: Betrek de bestuurlijke en maatschappelijke omgeving bij het zorgen voor voldoende checks and balances en bij signaleren van 'weak signals'. Benut hiervoor de andere organisaties binnen het openbaar bestuur en erken en waardeer de noodzakelijke rol van de media in het bieden van tegenwicht en tegenspraak. (A8)		Roemer, E.G.M. (Emile)	15-11-2023 Zie het memo aan commissie VPPS van 24/11 en zie het collegeprogramma.			
1551	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit	Gedeputeerde Staten te verzoeken: Zorg voor een goede verslaglegging en		Roemer, E.G.M. (Emile)	15-11-2023 Dit is een permanent aandachtspunt, wordt opnieuw			

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Provincie Limburg	archivering van belangrijke besluitvorming, met name ook waar het acties van (leden van) GS zelf betreft. (A11)			geagendeerd medio 2024, met inbreng van provincie archivaris.			
1554	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Gedeputeerde Staten te verzoeken: Zet de voorbeeldrol van de CdK, GS en het directieteam voort in de nieuwe bestuursperiode, startend bij de formatie van het nieuwe college en de implementatie van het werkplan Bestuurscultuur 2023 – 2017. (A16)		Roemer, E.G.M. (Emile)	15-11-2023 Zie de notitie die op 24/11 wordt ingebracht in de commissie VPPS, en in die notitie specifiek de paragraaf ‘checks & balances’. Conclusie formuleren na bespreking in commissie VPPS en tijdens Statendag op 8/12/2023			

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
1548	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Gedeputeerde Staten te verzoeken: Besteed in het personeelsbeleid aandacht aan diversiteit in het kunnen bieden van tegenwicht en tegenspraak. Dit bij zowel de aanname als ontwikkeling van de eigen mensen.(A6)	01-03-2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	14-11-2023 De uitwerking van deze aanbeveling zal een onderdeel gaan uitmaken van de actie zoals verwoord in de voorlaatste alinea van de MP (DOC-00515086) inzake de voortgang van werkplan bestuurscultuur.			
1549	Zuidelijke Rekenkamer	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.2. P-23-001 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het rapport ZRK inzake meta-evaluatie	Rapport ZRK inzake meta-evaluatie integriteit Provincie Limburg	Gedeputeerde Staten te verzoeken: Versterk de positionering en rol van concerncontrol in het bieden van tegenwicht en tegenspraak, met	01-03-2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	14-11-2023 De uitwerking van deze aanbeveling zal een onderdeel gaan uitmaken van de actie zoals verwoord in de voorlaatste			

Nr	Onderzoeker	Agendapunt	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		integriteit Provincie Limburg		bijzondere aandacht voor het versterken van de ‘soft control’. Formaliseer in de werkprocessen en bedrijfsvoering de functie van tegenwicht en tegenspraak. (A7)			alinea van de MP (DOC-00515086) inzake de voortgang van werkplan bestuurscultuur.			

provincie limburg | Limburgs Parlement

Moties Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) 24-11-2023 (versie 20-11-2023)

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
2880	(PS) Provinciale Staten 01-07-2022 7.2. G-22-020 Statenvoorstel Voorjaarsnota 2022, brief GS van 18-5-2022 (GS DOC-00265833)	2e Gewijzigde Motie 2880 Wolters Gregorio inzake Limburgse gezinnen weer heel	Dragen het college van Gedeputeerde Staten om: • Schriftelijk en mondeling er bij de minister op aan te dringen om alle middelen aan te wenden die nodig zijn om de afhandeling van de uithuisplaatsingen voor december 2022 gedaan te hebben, zodat al Limburgse gezinnen weer heel van de feestdagen kunnen genieten.	31-12-2023	Caldenberg van, M. (Marc)	Zie MPH van 1-11-2022 (GS DOC-00304058). 30-5-2023 GS hebben dringende oproep richting Rijk gedaan (GS brief 22 november 2022, doc 0030405). Advies GS is motie als afgedaan beschouwen. 31-10-2023 PS worden eind 2023 geïnformeerd over de laatste stand van zaken	**Afdoen**	**Aanhouden, zie toelichting**	**Nog niet afdoen. GS vermeldt dat PS op de hoogte wordt gehouden over de uitvoering van de motie.**
2932	(PS) Provinciale Staten 04-11-2022 7.2. G-22-029 Gewijzigd Statenvoorstel Programmabegroting 2023, brief GS van 5-10-2022 (GS DOC-00341008)	2e Gewijzigde Motie 2932 Jenneskens Werrij-Wetzels inzake Een sportieve provincie - Limburg blijft in beweging	Roepen het College op om: • Op geen enkele manier uit te dragen dat de provincie Limburg na 2023 geen sportbeleid meer heeft of investeert in sport • Te starten met het uitwerken van een nieuw, integraal perspectief op sport en talentontwikkeling met de ambitie om Limburg als provincie nóg sportiever te maken • Het eerste deel van 2023 te benutten om te	30-09-2023	Caldenberg van, M. (Marc)	31-10-2023 Zie MP inzake voortgangsrapportage sport 2022 en perspectiefnotitie sport en bewegen 2024-2027, van 3 oktober 2023 (GS DOC-00550199).	**Afdoen**	**Afdoen**	

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
			onderzoeken wat hiervoor nodig is en dit in gezamenlijkheid met de Limburgse sportsector en eenieder die hierin een rol heeft uit te werken tot meerdere scenario's voor een duurzame en integrale aanpak, inclusief dekkingsvoorstel(len) • Deze uiterlijk 1 juni 2023 aan te bieden aan de dan democratisch verkozen Provinciale Staten van Limburg.						
2944	(PS) Provinciale Staten 15-12-2022 8.2. G-22-037 Wijziging Omgevingsverordening, Delegatiebesluit, Intrekking provinciale regelingen	Gewijzigd Motie 2944 Jenneskens c.s. inzake Energie en Einstein - realiseer de RES in overleg met	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: • Tegelijkertijd in nauwe samenwerking met de Parkstad-gemeenten te onderzoeken of en hoe er tot een duurzaam energieproject/projecten van grofweg dezelfde schaal kan worden gekomen, om zo het RES-bod van deze regio niet in het geding te laten komen • Provinciale Staten hierover uiterlijk in	01-07-2024	Caldenberg van, M. (Marc)	29.8.2023 motie is meegenomen in MP inzake de voortgangsrapportage RES ZL van 19 juni 2023 (DOC-00492307) 3-11-2023 Deze toezegging wordt betrokken bij het nieuwe kader 'Energie en schone leefomgeving' dat sonderend aan uw			

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		Parkstad.docx	het tweede kwartaal van 2023 te informeren.			Statenzal worden gestuurd in Q4 2023.			
2973	(PS) Provinciale Staten 30-06-2023 7.2. Bespreking coalitieakkoord	2e Gewijzigde motie 2973 Fischer c.s. inzake Vervolg implementatie VN-verdrag Handicap	Verzoeken het College van Gedeputeerde Staten om: - Het VN-verdrag Handicap, met als doel de positie van mensen met een beperking te verbeteren, op te nemen in de Sociale Agenda 2023-2027 - In de Sociale Agenda 2023-2027 een plan van aanpak voor het vervolg van de implementatie van het VN-verdrag Handicap op te nemen - De naleving van het VN-verdrag Handicap uit te dragen.	30-03-2024	Caldenberg van, M. (Marc)	30-10-2023 De uitwerking van deze motie wordt opgenomen in het nog op te stellen beleidskader Sociale Agenda 2023-2027 dat aan PS naar naar verwachting begin 2024 aan PS wordt aangeboden.			
3000	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023	2e Gewijzigde Motie 3000 Smeets c.s. inzake structurele aanpak armoedebestrijding	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - Een provinciaal plan gericht op structurele armoedebestrijding als onderdeel van de sociale agenda in Limburg op te stellen en de maatschappelijke organisaties bij het opstellen		Caldenberg van, M. (Marc)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	(GS DOC-00565308)		van het provinciaal plan te betrekken						
3001	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	3e Gewijzigde Motie 3001 Smeets c.s. inzake zorgen voor onze zorg	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - In het kader van de sociale agenda de huidige stand van zaken in het totale zorglandschap in Limburg en enkele scenario's voor de toekomst in kaart te brengen en over deze resultaten aan PS te rapporteren - Aanvullend daarop in de uitwerking van de Strategische Arbeidsmarktagenda in het bijzonder oog te hebben voor de zorg.		Caldenberg van, M. (Marc)				
3014	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023	2e Gewijzigde Motie 3014 Berghorst c.s. inzake Grip op arbeidsmigratie	En verzoeken het college: - Alles in het werk te stellen om misstanden rondom arbeidsmigratie (uitbuiting, slechte huisvesting en dakloosheid) van arbeidsmigranten tegen te gaan en daarbij ook expliciet te kijken naar onze eigen rollen als opdrachtgever,		Caldenberg van, M. (Marc)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	(GS DOC-00565308)		subsidieverlener, financier en als partner voor het bedrijfsleven - In de beleidskaders “Werken aan een toekomstbestendige economie”, “Samen leven en bestaanszekerheid” en “Leefbare steden en dorpen” integraal beleid te maken waarmee de provincie grip krijgt op arbeidsmigratie en misstanden aanpakt - Daarin onder anderen aandacht te hebben voor de aanbevelingen van het Aanjaagteam Bescherming Arbeidsmigratie, ons acquisitiebeleid hiermee in balans is, de inburgering van arbeidsmigranten die in Limburg blijven, regie op de bouw van grootschalige huisvestingsinitiatieven en de leefbaarheid in wijken en dorpen - Een voor het thema arbeidsmigratie een coördinerende						

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
			portefeuillehouder aan te wijzen.						
3028	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	2e Gewijzigde Motie 3028 Van Bijnen c.s. inzake Sporttakplatforms on Tour	Roepen het college van Gedeputeerde Staten op - Om nu te onderzoeken hoe de Sporttakplatforms een meer actieve benadering kunnen inzetten om meer mensen aan het sporten/bewegen te krijgen - Regie te nemen richting de sporttakplatforms en van een meer actievere benadering een gezamenlijke prioriteit te maken - De resultaten van dit onderzoek mee te nemen in het beleidskader Sport - Een middel zoals bijvoorbeeld de Sporttakplatforms On Tour of andere middelen te verwerken in het nieuwe beleidskader Samen Leven en bestaanszekerheid programma 2.3 Sport en bewegen		Caldenberg van, M. (Marc)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
3029	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	Gewijzigde Motie 3029 Jenneskens c.s. inzake Een goed begin is het halve werk	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: ● Te inventariseren welke behoefte er is bij alle scholen in het (speciaal) primair en voortgezet onderwijs in Limburg om fruit, ontbijt of lunch aan te bieden en wat zij hiervoor nodig hebben ● Te onderzoeken welke financiering hiervoor beschikbaar is vanuit het Rijk en Europa, welke bijdrage het bedrijfsleven kan leveren en wat er in samenhang met andere (provinciale) beleidsvelden mogelijk gemaakt kan worden ● In overleg te treden met in ieder geval het Jeugdeducatiefonds en de Gezonde Basisschool van de Toekomst, over hoe zij kunnen ondersteunen om dit op meer scholen goed en verstandig te organiseren en hierbij te streven naar lokale inbedding en		Caldenberg van, M. (Marc)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
			verbinding met de Limburgse land- en tuinbouw ● Op grond hiervan een voorstel uit te werken om voor zoveel mogelijk scholen, te beginnen met die met het hoogste percentage leerlingen met een risico op onderwijsachterstanden: A. Voor de komende vier jaar elke dag fruit voor leerlingen mogelijk te maken B. In de komende vier jaar ontbijt of lunch te organiseren, gefinancierd door Rijksprogramma's of slimme samenwerkingen met bijvoorbeeld het bedrijfsleven en fondsen ● En dit aan te bieden aan Provinciale Staten vóór de voorjaarsnota 2024.						
3032	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel	3e Gewijzigde Motie 3032 Goossen c.s.	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: • Het belang van jeugdtrainingen voor de gezondheid te erkennen en actief te promoten en te		Caldenberg van, M. (Marc)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	inzake Erkenning van het belang van jeugdtrainingen voor de volksgezondheid	stimuleren binnen en buiten het sporttakplatform • Samen te werken met sportverenigingen, scholen en andere relevante belanghebbenden om de toegankelijkheid en kwaliteit van jeugdtrainingen te verbeteren, zowel binnen als buiten de aangesloten sportrichtingen binnen het sporttakplatform • Voorlichtingscampagnes te ontwikkelen door het sporttakplatform om ouders, verzorgers en kinderen bewust te maken van de voordelen van regelmatig sporten voor de gezondheid.						
2901	(PS) Provinciale Staten 30-09-2022 9. Moties vreemd aan de orde van de dag	3e Gewijzigd Motie vreemd 2901 Werrij inzake Regie op Regio	Roepen het college van Gedeputeerde Staten op: - Direct werk te maken van participatie in de lopende aanvragen en regio's te ondersteunen in de lobby richting Den Haag - Ten principale uit te spreken dat er een positieve	01-03-2024	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	20-7-2023 Uitwerken van toegekende Regio Deals loopt in beide regio's. Staten zijn eerder bij toekenning door Rijk op 17-2-2023 hierover geïnformeerd. Over de verdere uitwerking en de			

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
		Deals (002)	grondhouding is om Deals die bijdragen aan provinciale doelen inhoudelijk te ondersteunen. en op projectbasis te bezien welke mogelijkheden er zijn om te co-financieren en de Staten hierover actief te informeren medio 2023.			nieuwe tranche Regio Deals informeren wij de Staten actief. 3-11-2023 Zie MP inzake Limburgse aanvragen vijfde tranche Regio Deals van 24 oktober 2023 (GS DOC-00562726).			
2941	(PS) Provinciale Staten 19-12-2022 15. Moties vreemd aan de orde van de dag	Gewijzigde Motie vreemd 2941 Jenneskens c.s. inzake Internationale studentenstad en provincie	Roept daarom het College van Gedeputeerde Staten op om: - Zich per ommegaande, zoals de Limburgse gemeenten reeds deden, aan te sluiten bij de brandbrief van Limburgse onderwijsinstellingen en campussen aan de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en dit zowel middels een eigen brief publiekelijk alsook in persoonlijk contact met betrokken bewindspersonen kenbaar te maken - Alle acties die ertoe bijdragen dat een dergelijke beperking voor Limburg niet wordt	01-10-2023	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	5-4-2023 In de uitwerking van de motie wordt de brief van Minister Dijkgraaf van OCW over internationale studenten meegenomen. Die brief wordt in maart/april 2023 verwacht. Afhandeling volgt daarna. 10-11-2023 Indien er nieuwe informatie gedeeld kan worden zal Provinciale Staten geïnformeerd worden.			

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
			ingevoerd en maatwerk voor alle Limburgse instellingen mogelijk wordt voortvarend ter hand te nemen en hierbij samen op te trekken met alle ondertekenaars van de brief alsook andere partijen die zich daarbij aansluiten - Provinciale Staten middels een mededeling op de hoogte te houden van de voortgang en uitkomsten van deze motie.						
2969	(PS) Provinciale Staten 30-06-2023 7.1. G-23-004 Statenvoorstel inzake Voorjaarsnota 2023, brief GS van 16-5-2023 (GS DOC-00481928)	Gewijzigde motie 2969 Schyns c.s. inzake Schild van de schutterij	Roepen het College op: Om bij de Europese commissie te pleiten schutterijen op te laten nemen in de lijst van uitzonderingen. Zich samen te pakken met andere provincies waar schutterijen en gildes zich bevinden om dit te verwezenlijken.	30-09-2023	Kuntzelaers, J.J.M. (Jasper)	4-10-2023 Zie MP van 3 oktober 2023 (GS DOC-00551652).	**Afdoen**	**Afdoen**	
3033	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD	Gewijzigde Motie 3033 Franssen c.s.	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten: - Zich actief in te spannen voor de promotie en bescherming van de Limburgse taal. -		Kuntzelaers, J.J.M. (Jasper)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	inzake betreffende de Promotie en Bescherming van de Limburgse Taal	Bewustwordingscampagnes op te zetten die de waarde en diversiteit van de Limburgse taal benadrukken. - Samen te werken met relevante instanties en gemeenten om initiatieven te ondersteunen die gericht zijn op het behoud en de bevordering van de Limburgse taal.						
2637	(PS) Provinciale Staten 09-11-2020 2.2. G-20-065 Statenvoorstel Programmabegroting 2021, brief GS van 15-9-2020 (GS 2020-37677)	Motie 2637 Gewijzigd Straus inzake Uitwerken en doorvertalen propositie voor Limburg	Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om: - De bestaande propositie voor Limburg in nauwe samenwerking met de adviescommissie branding en mogelijk andere stakeholders te actualiseren en deze leidend te laten zijn voor de activiteiten van de adviescommissie branding - Deze propositie ook te vertalen naar het strategisch communicatiebeleid van de provincie Limburg op het gebied van arbeidsmarkt, bereikbaarheid, wonen en recreatie om zo de	31-12-2023	Roemer, E.G.M. (Emile)	01-08-2023 De nieuwe storyline is afgerond, Q4 volgt een medeling PFH, waarmee motie 2637 wordt afgedaan.			**9-5-2022: Hernieuwd verzoek van voorzitter om deze lijst niet te gebruiken voor inhoudelijke informatie, gebruik daarvoor een mededeling PH. Deze lijst is uitsluitend bedoeld voor procesinfo. 4-3-2022: Deze lijst niet**

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
			aantrekkelijkheid van Limburg als plek om je te vestigen extra onder de aandacht te brengen - Met de nieuwe propositie in de hand een doorlopend lobbytraject op te starten waarin herwaardering van de regio en de kracht van Nederland als één metropoolregio centraal staan.						**gebruiken om over inhoud te communiceren. 9-11: oorspronkelijke deadline van 1-5 verschoven naar 1-11. Deadline Eind Q2 2022**
2966	(PS) Provinciale Staten 30-05-2023 3. Moties vreemd aan de orde van de dag	Gewijzigde motie vreemd 2966 Claassen-Schyns c.s. inzake asielopvang brandbrief.	Roepen het College op: □ Steun uit te spreken voor de gestuurde brandbrieven van burgemeesters en Gouverneur. □□ De brandbrief ook naar de overige 11 provincies van Nederland te sturen.	31-12-2023	Roemer, E.G.M. (Emile)	31-10-2023 In Q4 2023 wordt PS geïnformeerd over stavaza asieldossier. Daarin wordt tevens meegenomen dat brandbrief aan het Kabinet in mei 2023 tevens landelijk breed gedeeld is met de parlementaire commissieleden J&V, de VNG met voorstel tot motie en lokale, regionale en landelijke media. N.a.v. de reactie van J&V is de			

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
						minister is uitgenodigd om het gesprek met VRZL aan te gaan.			
2996	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	3e Gewijzigde Motie 2996 Jetten c.s. inzake Transparant bestuur	Draagt het College van GS op om: Vanaf begin Q2 2024 het onderliggende Collegestuk van openbare besluiten van GS na de Collegevergadering op de website te publiceren.		Roemer, E.G.M. (Emile)				
2946	(PS) Provinciale Staten 16-12-2022 11.1. G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-	3e Gewijzigd Motie 2946 Mertens c.s. inzake Omgevingsfonds MAA	Draagt het College op: - Het omgevingsfonds alleen maar in te zetten om hinderbeperkende maatregelen te nemen zoals uitkoop, isolatie, veiligheidsmaatregelen en ter vergoeding van vortex schade	31-03-2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	30-08-2023 Een onafhankelijke externe kwartiermaker is thans bezig met het oprichten en inrichten van de stichting die het omgevingsfonds gaat beheren. Die stichting zal voor de uitvoering van haar programma's in de vorm van een subsidie de provinciale bijdrage in het fonds			

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	11-2022 (GS DOC-00335925)					afroepen. In de subsidievoorwaarden zal de door PS gestelde beperking worden meegenomen. 27-9-2023 Zie MP van 26 september 2023 (GS DOC-549667). 14-11-2023 Via de reguliere voortgangsrapportage zal PS worden geïnformeerd over de voortgang en de uitvoering van de stichting. In relatie met 2e gewijzigde motie 3027 zal de stichting gevraagd worden een presentatie te verzorgen in het 1e kwartaal van 2024.			
2948	(PS) Provinciale Staten 16-12-2022 11.1. G-22-054 Statenvoorstel inzake	Gewijzigd Motie 2948 Van Bijnen IJpelaar inzake	Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om: - Het voorstel PIP proefdraaien Maastricht-Aachen airport ongeacht de dan geldende richtlijnen	01-07-2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	24-3-2023 Ontwerp PIP kan eerst ter visie worden gelegd op het moment dat de ontwerp Wnb vergunning door het			

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022 (GS DOC-00335925)	Omgevingsbewuste investering (PIP proefdraaien MAA)	conform de omgevingswet voor te leggen aan Provinciale Staten - De doorrekening van de GRE 3-zijdig WEST conform toezegging 9218 voor te leggen aan Provinciale Staten bij de behandeling van het voorstel PIP Proefdraaien - Indien aan de orde andere doorgerekende alternatieve afschermingsmaatregelen voor te leggen aan Provinciale Staten - Bij de doorrekeningen tevens een aantal dekkingsvoorstellen voor te leggen aan Provinciale Staten - Zo snel als mogelijk te starten met de gesprekken met alle betrokken partners om de omgevingsbewuste investering dekkend te krijgen			Ministerie van LNV is gepubliceerd. Vervolgens kan worden bepaald wanneer het PIP aan PS zal worden voorgelegd. 14-11-2023 Het ministerie van LNV is voornemens om de ontwerp Wnb-vergunning nog dit jaar te publiceren. Wanneer dit het geval is, kan het ontwerp PIP eveneens nog dit jaar ter inzage worden gelegd en de planning voor de verdere procedure worden opgesteld.			
2992	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011	Gewijzigde Motie 2992 Loomans	Verzoeken het college van gedeputeerde staten: - Om in samenwerking met de andere aandeelhouders van		Satijn, S.H.M. (Stephan)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	c.s. inzake Brightlands campussen betrekken ook leerlingen uit vo bij innovaties	de Brightland campussen op de BCC, BSSC en BCGV een Innovation & Learning Lab te realiseren, en hier voor BMHC op termijn naar te streven - Deze Innovation & Learning Labs de taak te geven hun voorlichtende taak over de innovaties op de Brightland campussen uit te breiden naar het VO - Deze Innovation & Learning Labs daarnaast de taak te geven om voor het VO korte oriënterende en verdiepende stages te faciliteren op het niveau van (V)MBO en VO-HO. - Dit voorstel te dekken ten laste van de programmareserve Brightlands, na uitwerking te verwerken middels een begrotingswijziging in het eerst volgende P&C document.						
2995	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-	3e Gewijzigde Motie	Verzoeken het College van GS om: - Een stimuleringsregeling voor		Satijn, S.H.M. (Stephan)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	2995 Jetten c.s. inzake Stimuleringsregeling verduurzaming MKB	verduurzaming van het MKB tot stand te (doen) brengen met een maximale lening van 50.000 euro, een looptijd van maximaal 7 tot 10 jaar, beperkte afsluitkosten en een rente die maximaal gelijk is aan Euribor - Na totstandkoming ruime bekendheid te geven aan het fonds - Staten te rapporteren over de resultaten van het fonds via de reguliere P&C cyclus						
2997	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	2e Gewijzigde Motie 2997 Absil c.s. inzake continuïteit in beleid	Verzoeken het College 1. De 12 genoemde regelingen ingaande hun huidige einddatum te verlengen tot 1 augustus 2024 2. Uiterlijk in juni 2024 te besluiten welke van deze regelingen op basis van de nieuwe beleidskaders worden gecontinueerd 3. Ervoor zorg te dragen dat de te continueren regelingen uiterlijk 1 augustus 2024 in werking zijn.		Satijn, S.H.M. (Stephan)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
3004	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	Gewijzigde Motie 3004 Kuiper c.s. inzake Toerisme in harmonie	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - gelet op de actuele ontwikkelingen rond vakantieparken, te onderzoeken hoe ongewenste ontwikkelingen kunnen worden tegengegaan - dit te betrekken in de eerstvolgende actualisatie van de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening - dit te doen in samenspraak met Provinciale Staten (via de werkgroep Omgevingsvisie) en onze gemeenten.		Satijn, S.H.M. (Stephan)				
3011	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023	2e Gewijzigde Motie 3011 Zeedzen c.s. inzake Herwaardering van maakindustrie en vakmansc	Verzoeken het college: • Concrete beleidsmaatregelen te ontwikkelen en uit te voeren om de herwaardering van de maakindustrie en vakmanschap in Limburg te realiseren, in lijn met het coalitieakkoord 2023-2027 • De ontwikkelde beleidsmaatregelen op te nemen in de nieuw te		Satijn, S.H.M. (Stephan)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	(GS DOC-00565308)	hap in Limburg	vormen beleidskaders • Op deze manier ook bij te dragen aan het vestigingsklimaat van vandaag.						
3027	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011 GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	3e Gewijzigde Motie 3027 Van Bijnen c.s. inzake PS Presentatie Stichting Omgevingsfonds MAA	Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om: - De Stichting omgevingsfonds Maastricht-Aachen airport te verzoeken een presentatie te verzorgen voor Provinciale Staten over de uitvoering van het omgevingsfonds - Bij de presentatie ook toe te lichten wat de stichting heeft gedaan of voornemens is te doen om bedrijven in de nabijheid aan te sporen een bijdrage te leveren aan het omgevingsfonds - Bij de presentatie tevens toe te lichten op welke wijze de stichting juridische bijstand voor aanvragers mogelijk gaat maken - De presentatie dit jaar (2023) nog te laten plaatsvinden en bij voorkeur bij de		Satijn, S.H.M. (Stephan)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
			behandeling van de 13e voortgangsrapportage MAA op 24 november 2023. - De Stichting Omgevingsfonds Maastricht-Aachen Airport te verzoeken om óók de presentatie voor omwonende en gemeenten te verzorgen.						
2945	(PS) Provinciale Staten 15-12-2022 8.4. G-22-046 Statenvoorstel inzake Grondwaterheffingsverordening Limburg 2023	Motie 2945 Plusquin c.s. Onderbouw vrijstellingen grondwaterheffing	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - Bij het Statenvoorstel tot vaststelling van een aan de Omgevingswet aangepaste Grondwaterheffingsverordening, dan wel bij een ander op het voorliggende besluit volgend besluit, of beleidsnota terzake, het aspect vrijstelling expliciet te onderbouwen, zodat de beleidsmatige discussie rond vrijstellingen op een goede wijze gevoerd kan worden.	01-12-2023	Theuns, M.L.M. (Michael)	29-8-2023 Beleidsmatige keuzes rond de Grondwaterheffingsverordening worden dit najaar, bij het voorstel tot vaststelling van de Grondwaterheffingsverordening 2024, aan PS voorgelegd. 8-11-2023 G-23-013 Statenvoorstel Grondwaterheffingsverordening 2024 van 31 oktober 2023 (GS DOC-00570851)	**Afdoen**	**Afdoen**	
3003	(PS) Provinciale Staten 10-11-2023 8.2. G-23-011	2e Gewijzigde Motie 3003	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - Vanuit het Leefbaarheidsfonds extra		Theuns, M.L.M. (Michael)				

Nr.	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	GEWIJZIGD Statenvoorstel inzake Programmabegroting 2024, brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00565308)	Wolters Gregório c.s. inzake Stimuleringsregeling zorgbuurthuizen Limburg	aandacht te hebben voor het opzetten van Limburgse zorgbuurthuizen zodat onze samenleving aan de slag kan met het opzetten van kleinschalige zorg in wijk en dorp, - Met het Rijk in overleg treden hoe wij aanvullend budget kunnen krijgen om onze regeling kracht bij te zetten.						

provincie limburg | Limburgs Parlement

Toezeggingen Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) 24-11-2023 (versie 20-11-2023)

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
9173	(CS) Cultuur en Samenleving 07-10-2022 7.3. Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO	Gedeputeerde van Toorenburg zegt toe om voor het eind van deze collegeperiode Provinciale Staten te informeren over de voortgang en mogelijkheden voor de duurzame borging van Meer Bewegen voor Ouderen (MBvO	30-03-2024	Caldenberg van, M. (Marc)	31-10-2023 Dit wordt opgenomen in het nieuwe beleidskader 'Samen leven en Bestaanszekerheid' dat in Q1 2024 als sonderend stuk met PS wordt gedeeld.			
9184	(PS) Provinciale Staten 04-11-2022 7.2. G-22-029 Gewijzigd Statenvoorstel Programmabegroting 2023, brief GS van 5-10-2022 (GS DOC-00341008)	Gedeputeerde van Toorenburg zegt naar aanleiding van motie 2932 toe in het overdrachtsdossier inzicht te geven in de behoeften van het veld op het terrein van sport.	30-09-2023	Caldenberg van, M. (Marc)	31-10-2023 Zie MP inzake voortgangsrapportage sport 2022 en perspectiefnotitie sport en bewegen 2024-2027, van 3 oktober 2023 (GS DOC-00550199).	**Afdoen**	**Afdoen**	
9236	(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur 03-02-2023 15.	Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels zegt toe een werkbezoek aan Mijnwater of aan bedrijven die gebruik maken van Mijnwater te organiseren voor PS (na de	13-10-2023	Caldenberg van, M. (Marc)	Het werkbezoek heeft op 13 oktober 2023 plaatsgevonden.	**Afdoen**	**Afdoen**	

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	Heropening, mededelingen voorzitter en inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder	Statenverkiezingen van 15 maart 2023).						
9289	(ESA) Economie en Samenleving 08-09-2023 10.1. Aanbieding ontwerpbegroting 2024 RUD Limburg Noord, e-mail RUD Limburg Noord van 25-5-2023 (PS DOC-00491579)	Gedeputeerde van Caldenberg zegt toe in gesprek te gaan met Provinciale Staten over de inrichting van VTH.	01-04-2024	Caldenberg van, M. (Marc)	17-10-2023: Dit zal plaatsvinden in Q1 2024 vanuit het cluster VTH.			
9098	(FEB) Financiën, Economische Zaken en	In de Meerjarenprognose Grond- en Vastgoed wordt een overzicht opgenomen voor welke doeleinden/belangen	01-01-2024	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)				

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	Bestuur 11-03-2022 10.1. GEWIJZIGD G-22-009 Statenvoorstel inzake nota Grond- en Vastgoedbeleid 2022-2025 brief GS van 24-02-2022 (GS DOC-00237913)	provinciale gronden ingezet worden.						
9177	(PS) Provinciale Staten 30-09-2022 8.1. Gewijzigd G-22-026 Statenvoorstel inzake kenbaar maken van wensen en bedenkingen t.a.v. de strategische verwerving	Gedeputeerde Satijn zegt toe de bodemgeschiktheid als ontbindende voorwaarde in de aankoopovereenkomst te zullen meenemen.	30-12-2023	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	15-11-2023 Onderhandeling bevindt zich in de afrondende fase. Naar verwachting zal medio december een MP richting PS gaan inzake de gesloten koopovereenkomst.			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	van de percelen van de Groeve Mourik te Brunssum, brief GS van 21-7-2022 (GS DOC-00298451)							
9178	(PS) Provinciale Staten 30-09-2022 8.1. Gewijzigd G-22-026 Statenvoorstel inzake kenbaar maken van wensen en bedenkingen t.a.v. de strategische verwerving van de percelen van de Groeve Mourik te	Gedeputeerde Satijn zegt toe de mogelijke participatie van de gemeente Heerlen in de gebiedsontwikkeling te betrekken bij het vervolgtraject.	01-04-2024	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	15-11-2023 Is nog steeds in behandeling, gemeente Heerlen zit aan tafel (Ontwikkelmaatschappij Beitel-Zuid) ook bij de aankoop. Echter zullen zij pas (financieel) participeren na aankoop, hiervoor wordt een samenwerkings- en ontwikkelstrategie met de participerende partijen opgesteld (naar verwachting in Q1 2024).			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	Brunssum, brief GS van 21-7-2022 (GS DOC-00298451)							
9181	(PS) Provinciale Staten 04-11-2022 7.2. G-22-029 Gewijzigd Statenvoorstel Programmabegroting 2023, brief GS van 5-10-2022 (GS DOC-00341008)	Gedeputeerde Roest zegt een informerende sessie toe (in Q1 2023) met als thema: “Hoe zetten wij in op Europese en nationale fondsen?	30-11-2023	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	6-4-2023 I.o.m. de griffie zal in de tweede helft van 2023 een aparte informerende sessie worden ingepland.			
9293	(ESA) Economie en Samenleving 08-09-2023 9.2. Rondvraag/mededelingen/actualiteiten IPO	Gedeputeerde Demollin-Schneiders zegt toe een technische informatiesessie voor Provinciale Staten te organiseren met Onderzoeksbureau Atlas Research over de jaarlijks uitgebrachte Atlas voor gemeenten, vóór eind Q1 2024.	31-03-2024	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	26-10-2023 Voorlopige datum 12-01-2024.			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
9313	(PS) Provinciale Staten 03-11-2023 8.1. G-23-009 Gewijzigd Statenvoorstel Kredietbesluit Reconstructie N595 Wittemer Allee en afdoening toezeggingen 9299, 9300 en 9301, brief Gedeputeerde Staten van 12 september 2023 (GS DOC-00547719)	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe Provinciale Staten in Q4 2023 te informeren over een plan van aanpak om 1) in de toekomst de gecontinueerde inspanning te leveren B1 taalniveau in Statenvoorstellen te hanteren en 2) over het uitgangspunt dat de provinciale organisatie in B1 taalniveau communiceert.	31-12-2023	Kuntzelaers, J.J.M. (Jasper)				
9197	(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur 18-11-2022 9.1. G-22-041	De CdK zegt toe om de vraag over de consequenties van de Wet bevorderen integriteit en bevorderen functioneren openbaar bestuur voor de Commissie geloofsbrieven, Presidium en Seniorenconvent	31-12-2022	Roemer, E.G.M. (Emile)	20-12-2022 Werkplan bestuurscultuur besproken in PS op 15/12/2022.			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	Statenvoorstel Werkplan bestuurscultuur 2023-2027 en handreiking Risicoanalyse integriteit 2023	op korte termijn door te geleiden naar het ministerie van BZK en het antwoord en verdere aanpak te bespreken in het Presidium.						
9228	(PS) Provinciale Staten 15-12-2022 8.1. G-22-041 Statenvoorstel Werkplan bestuurscultuur 2023-2027 en handreiking Risicoanalyse integriteit 2023	De CdK zegt toe om samen met nieuwe college van Gedeputeerde Staten te bespreken hoe 'checks & balances' wat betreft hoor en wederhoor kunnen worden gemaakt. En via de werkgroep Versterking positie Provinciale Staten te komen met een voorstel hiervoor richting Provinciale Staten.	01-09-2023	Roemer, E.G.M. (Emile)	24-5-2023 Zie MP inzake voortgang werkplan bestuurscultuur van 18-4-2023 (GS DOC-00464312). 20-7-2023 Zie MP van 11 juli 2023 (GS DOC-00515086). 14-11-2023 Zie toezegging 9229, wordt op dezelfde wijze ingevuld. Notitie voor VPPS is op 14/11 met GS afgestemd en wordt op korte termijn door de griffie verzonden.	**Afdoen**	**Afdoen**	
9229	(PS) Provinciale Staten 15-12-2022 8.1. G-22-041 Statenvoorstel Werkplan bestuurscultuur 2023-2027	De CdK zegt toe om samen met de werkgroep VPPS te kijken hoe we inzichtelijk maken op welke manier met afwijkende ambtelijke adviezen om te gaan en te komen met een voorstel na overleg met de werkgroep Versterking positie Provinciale Staten.	01-09-2023	Roemer, E.G.M. (Emile)	24-5-2023 Zie MP inzake voortgang werkplan bestuurscultuur van 18-4-2023 (GS DOC-00464312). 20-7-2023 Zie MP van 11 juli 2023 (GS DOC-00515086). 14-11-2023 De reactie van GS op dit punt wordt geagendeerd voor de commissie VPPS van 24	**Afdoen**	**Afdoen**	

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	en handreiking Risicoanalyse integriteit 2023				november 2023, met onder meer als voorstel om dit te bespreken tijdens de Statendag op 8/12/23. Daarna is toezegging ingevuld.			
9049	(FEB-besloten) Financiën, Economische Zaken en Bestuur besloten 09-12-2021 2. Acquisitiedossier VDL Nedcar	Gedeputeerde Satijn zegt toe aan een nieuwe investeerder de wens van PS over te brengen om ook de andere typen van werkgelegenheid en de andere rollen van het bedrijf zoals een hoofdkantoor in Limburg onder te brengen	01-01-2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	14-11-2023 In behandeling aangezien op dit moment nog geen naam van een nieuwe investeerder bekend is.			**T9049 wordt niet afgedaan met GS DOC 00219984 4-5-2022 Toezegging kan pas worden afgedaan als en zodra er een nieuwe investeerder bekend is.**
9170	(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur 07-10-2022 10.1. P-22-020 Statenvoorstel	Gedeputeerde Roest zegt toe een informerende sessie te organiseren met de Statencommissie over beide thema's (Info veiligheid en Info toegang).	30-12-2023	Satijn, S.H.M. (Stephan)	14-11-2023 De informerende sessie over informatievoorziening en -veiligheid is gepland op 8-12-2023, als onderdeel van 7e dag van het introductie- en bijscholingsprogramma voor Statenleden.			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	van de commissie FEB naar aanleiding van rapporten Zuidelijke Rekenkamer inzake Informatieveiligheid en -toegankelijkheid (PS DOC-00339873)							
9218	(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur 02-12-2022 3.1. G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-	De kosten van een 3-zijdige GRE aan de A2-kant van de luchthaven zullen in het kader van de procedure van het 'PIP Proefdraaien' nader worden gespecificeerd.	01-01-2025	Satijn, S.H.M. (Stephan)	14-11-2023 Zie MP van 9-12-2022 (GS DOC-00387173).			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	2022 (GS DOC-00335925)							
9227	(PS) Provinciale Staten 16-12-2022 11.1. G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022 (GS DOC-00335925)	Gedeputeerde Satijn zegt toe Provinciale Staten te informeren over hoeveel mensen/woningen worden uitgekocht inzake het omgevingsfonds en over het aantal gemeenten dat wel of niet participeert in de 12e Voortgangsrapportages MAA.	01-09-2023	Satijn, S.H.M. (Stephan)	14-11-2023 Zie de 12e voortgangsrapportage (GS DOC-00412577).	**Afdoen**	**Afdoen**	
9252	(PS) Provinciale Staten 09-02-2023 6.1. G-22-060 GEWIJZIGD Statenvoorstel Financiële verordening	Gedeputeerde Roest zegt toe de procedure Wensen/Bedenkingen te evalueren en na overleg te voeren met BZK hierover terug te koppelen aan Provinciale Staten, vóór het zomerreces 2023.	01-04-2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	14-11-2023 Q1 2024 volgt er een informerend stuk.			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	2023, brief GS van 31-1-2023 (GS DOC-00410113)							
9257	(PS) Provinciale Staten 10-02-2023 10.3. G-22-061 Statenvoorstel Campus Vastgoed Greenport Venlo inzet en visie tot 2030, brief GS van 20-12-2022 (GS DOC-00389492)	Gedeputeerde Satijn zegt toe, nadat de urgente actuele opgaves zijn aangepakt, te onderzoeken of en op welke andere manier Villa Flora en Innovatoren organisatorisch ondergebracht kunnen worden, zodat maximaal inzicht in de individuele exploitatie van deze gebouwen wordt verkregen.	30-11-2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	14-11-23 De vastgoeddirecteur is per 1 oktober 2023 gestart en zal dit opnemen binnen zijn werkzaamheden.			
9269	(PS) Provinciale Staten 12-05-2023 4. Vragenuur	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat indien de actuele situatie omtrent VDL Nedcar daartoe aanleiding geeft, er een (vertrouwelijke) informatiesessie met PS zal worden georganiseerd.	01-01-2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	14.11.2023 Op 10 juli 2023 heeft er een informatiesessie voor PS plaatsgevonden. Indien daartoe aanleiding is zullen nieuwe sessies georganiseerd worden.			
9270	(ISC) Interim Statencommis	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS uitvoering geven aan de	01-01-2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	14-11-2023 Wij streven ernaar om het voorstel voor herziening			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	sie 09-06-2023 4.2.3. 12e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Maastricht Aachen Airport, brief GS van 25-4-2023 (GS DOC-00412577)	in amendement 145 geformuleerde wens van PS om per 1-1-2024 een herziene basisrapportage te ontvangen waarmee de performance en doelrealisatie van 'Transitie MAA' kan worden gemonitord. De opzet voor deze herziene basisrapportage zal sonderend met de Statencommissie worden besproken waarna de nieuwe opzet van de basisrapportage vanaf 1-1-2024 zal worden gehanteerd. In deze nieuwe systematiek zal onder meer aandacht worden geschonken aan de werkgelegenheidscijfers. Termijn sonderende bespreking is najaar 2023. Deze wordt in de voorraadagenda opgenomen en zo mogelijk gecombineerd met toezegging 9271.			van de basisrapportage begin december a.s. aan PS te kunnen aanbieden.			
9271	(ISC) Interim Statencommissie 09-06-2023 4.2.3. 12e voortgangsrap	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS zich zullen beraden over de mogelijkheid / wenselijkheid om de bedrijven op en rond de luchthaven aan te sporen om in	01-01-2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	30-08-2023 Op het moment dat de Stichting Omgevingsfonds is opgericht en er duidelijkheid bestaat over de werkwijze en verdere invulling van de stichting	**Afdoen**	**Afdoen**	

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	portage na herziening basisrapportage Maastricht Aachen Airport, brief GS van 25-4-2023 (GS DOC-00412577)	financiële zin bij te dragen aan het 'Omgevingsfonds MAA' en dat de Statencommissie zal worden geïnformeerd over de invulling van het 'Omgevingsfonds MAA'.			zullen wij PS informeren over zowel de invulling als over het betrekken van de bedrijvigheid bij het fonds andere dan de MRO-bedrijven die al een toezegging hebben gedaan. 27-9-2023 Zie MP van 26 september 2023 (GS DOC-549667)			
9290	(ESA) Economie en Samenleving 08-09-2023 8.1. Brightlands Rapportage 2023 - eerste voortgangsrapportage	Gedeputeerde Satijn zegt toe om voor het einde van het jaar 2023 een technische sessie te organiseren voor PS met als onderwerp de Brightlandsrapportage 2023 - eerste voortgangsrapportage.	31-12-2023	Satijn, S.H.M. (Stephan)	11-10-2023 Zie uitnodiging technische sessie Brightlands d.d. 1 december 2023 , brief gedeputeerde Satijn van 5-10-2023 (GS DOC-00554683).	**Afdoen**	**Afdoen**	
9291	(ESA) Economie en Samenleving 08-09-2023 8.1. Brightlands Rapportage 2023 - eerste	Gedeputeerde Satijn zegt toe om de openstaande vragen gesteld door de commissie aangaande de Brightlandsrapportage binnen 2 weken schriftelijk te beantwoorden.	22-09-2023	Satijn, S.H.M. (Stephan)	20-9-2023 zie MP van 19-09-2023 (GS DOC-00546846).	**Afdoen**	**Afdoen**	

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	voortgangsrapportage							
9292	(ESA) Economie en Samenleving 08-09-2023 8.2. 4e Kwartaalrapportage BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo	Gedeputeerde Satijn zegt toe de kwartaalrapportages van Q1 en Q2 van 2023 van het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo binnen 2 weken aan PS toe te sturen.	08-09-2023	Satijn, S.H.M. (Stephan)	20-9-2023 Zie MP inzake Q2 Kwartaalrapportage (GS DOC-00535618) en MP inzake Q1 Kwartaalrapportage 2023 BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo, 19-09-2023 (GS DOC-00547658).	**Afdoen**	**Afdoen**	
9303	(PS) Provinciale Staten 30-06-2023 7.1. G-23-004 Statenvoorstel inzake Voorjaarsnota 2023, brief GS van 16-5-2023 (GS DOC-00481928)	Gedeputeerde Satijn zegt toe om vóór de begrotingsvergadering Provinciale Staten een overzicht te bieden van alle financiële stromen (van de subsidieregelingen)	10-11-2023	Satijn, S.H.M. (Stephan)				
8551	(PS) Provinciale Staten 13-12-2019 12.4. G-	Gedeputeerde Dritty zegt toe na 2 jaar de gemeente Kerkrade te vragen naar de exploitatielasten van Center Court Kerkrade en	31-12-2024	Theuns, M.L.M. (Michael)	Volgt t.z.t. pas 2023/2024 is sprake van een exploitatieperiode van 2 jaar.			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoenings voorstel GS	Afdoenings voorstel voorzitter	Toelichting
	19-039 Gewijzigd Statenvoorstel Center Court voor Gezondheid en Vitaliteit en herontwikkeling Atriumterrein Kerkrade, brief GS van 5-12-2019 (GS 2019-89062)	deze te vergelijken met de exploitatielasten in de huidige (2019) situatie.						

provincie limburg | Limburgs Parlement

Voorraadagenda Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) na commissievergadering 24-11-2023 (versie 10-11-2023)

Dosnr	Titel	Portefeuillehouder	Soort	W 3	W 10	W 22	W 36	W 40	W 47	Opmerking
1259	Statenvoorstel Ontwikkel- en Samenwerkingsstrategie van de Oostflank Brunssum	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel	ESA 19-01-2024						Zodra de koopovereenkomst is gesloten kan de ontwikkel- en samenwerkingsstrategie worden geagendeerd.
1376	Sonderend herziene basisrapportage MAA	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Sonderend	ESA 19-01-2024						Voorstel voor herziening van de basisrapportage wordt medio december 2023 aan PS voorgelegd ter behandeling in cie ESA van januari 2024. Na accordering van het voorstel zal de situatie per peildatum 1 januari 2024 aan PS worden gerapporteerd volgens de herziene basisrapportage
1448	Statenvoorstel Sturing in Samenwerking (SIS)	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel	ESA 19-01-2024						
1451	Statenvoorstel / Informerend stuk Evaluatie Erfpachtkader	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	Statenvoorstel	ESA 19-01-2024						
1452	Sonderend Kader Provincie midden in de Samenleving (incl. voortgang Programma	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	Sonderend	ESA 19-01-2024						
1454	Sonderend Kader Samen leven en	Caldenberg van, M. (Marc)	Sonderend	ESA 19-01-2024						

1456	Sonderend Kader Werken aan een Toekomstbestendige	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Sonderend	ESA 19-01-2024						
1459	Sonderend Kader Cultuur en Erfgoed	Kuntzelaers, J.J.M. (Jasper)	Sonderend	ESA 19-01-2024						
1386	Statenvoorstel kenbaar maken wensen en bedenkingen overname aandelen APG in CHV BV inzake Brightlands Smart Service Campus	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel		ESA 08-03-2024					De reden hiervoor is dat op dit moment de contracten en overeenkomsten worden voorbereid en nog diverse onderzoeken lopen. De resultaten hiervan willen we eerst grondig bestuderen, zowel intern als extern, alvorens we de stukken opstellen.
1453	Statenvoorstel kader Provincie midden in de Samenleving (incl. voortgang Programma	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	Statenvoorstel		ESA 08-03-2024					
1455	Statenvoorstel Kader Samen leven en	Caldenberg van, M. (Marc)	Statenvoorstel		ESA 08-03-2024					
1457	Statenvoorstel Kader Werken aan een Toekomstbestendige	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel		ESA 08-03-2024					
1460	Statenvoorstel Kader Cultuur en Erfgoed	Kuntzelaers, J.J.M. (Jasper)	Statenvoorstel		ESA 08-03-2024					
1458	5e voortgangsrapportage	Caldenberg van, M. (Marc)	Bespreekstuk			ESA 31-05-2024				
1461	Statenvoorstel Willem-Alexander Haven (realisatieovereenkom	Theuns, M.L.M. (Michael)	Statenvoorstel				ESA 06-09-2024			
280	Statenvoorstel Provinciaal Inpassings Plan (PIP) Proefdraaiplaats	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel					ESA 04-10-2024		PS oktober 2024.
1421	Najaarsnota 2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel					ESA 04-10-2024		
1450	Statenvoorstel Erkenning	Kuntzelaers, J.J.M. (Jasper)	Statenvoorstel					ESA 04-10-2024		

1473	Statenvoorstel Legesverordening	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel					ESA 04-10-2024		
1211	Statenvoorstel subsidie Fase 3b programma Maastricht Working on Europe	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	Statenvoorstel						ESA 22-11-2024	Wacht op subsidieaanvraag UM. Afhandeling is afhankelijk van de ontvangstdatum.
1474	Statenvoorstel Ruimte voor Ruimte beheer	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel						ESA 22-11-2024	Q3 2024
1475	Statenvoorstel Evaluatie Maatschappelijke	Caldenberg van, M. (Marc)	Statenvoorstel						ESA 22-11-2024	Q3 2024

Overige activiteiten

Datum	Activiteit	Opmerkingen
29-11-2023	Vergadering EMR-	
1-12-2023	Technische sessie inzake Brightlands	
6-12-2023	5e	
6-12-2023	Limburgse	
8-12-2023	Infosessie infoveiligheid en	
12-12-2023	AV IPO	
12-1-2024	Infosessie Atlas van gemeenten/indicatoren	

provincie limburg | Limburgs Parlement

Gewijzigde voorraadagenda Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) na commissievergadering 24-11-2023 (versie 20-11-2023)
(de wijzigingen zijn in rood weergegeven)

Dosnr	Titel	Portefeuillehouder	Soort	W 3	W 10	W 22	W 36	W 40	W 47	Opmerking
1259	Statenvoorstel Ontwikkel- en Samenwerkingsstrategie van de Oostflank Brunssum	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel	ESA 19-01-2024						Zodra de koopovereenkomst is gesloten kan de ontwikkel- en samenwerkingsstrategie worden geagendeerd.
1376	Sonderend herziene basisrapportage MAA	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Sonderend	ESA 19-01-2024						Voorstel voor herziening van de basisrapportage wordt medio december 2023 aan PS voorgelegd ter behandeling in cie ESA van januari 2024. Na accordering van het voorstel zal de situatie per peildatum 1 januari 2024 aan PS worden gerapporteerd volgens de herziene basisrapportage
1448	Statenvoorstel Sturing in Samenwerking (SIS) 4.0	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel	ESA 19-01-2024						
1451	Statenvoorstel / Informerend stuk Evaluatie Erfpachtkader	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	Statenvoorstel	ESA 19-01-2024						
1452	Sonderend Kader Provincie midden in de Samenleving (incl. voortgang Programma Bestuurscultuur)	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	Sonderend	ESA 19-01-2024						

1454	Sonderend Kader Samen leven en Bestaanszekerheid	Caldenberg van, M. (Marc)	Sonderend	ESA 19-01-2024						
1456	Sonderend Kader Werken aan een Toekomstbestendige Economie	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Sonderend	ESA 19-01-2024						
1459	Sonderend Kader Cultuur en Erfgoed voor iedereen	Kuntzelaers, J.J.M. (Jasper)	Sonderend	ESA 19-01-2024						
1386	Statenvoorstel kenbaar maken wensen en bedenkingen overname aandelen APG in CHV BV inzake Brightlands Smart Service Campus	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel		ESA 08-03-2024					De reden hiervoor is dat op dit moment de contracten en overeenkomsten worden voorbereid en nog diverse onderzoeken lopen. De resultaten hiervan willen we eerst grondig bestuderen, zowel intern als extern, alvorens we de stukken opstellen.
1453	Statenvoorstel kader Provincie midden in de Samenleving (incl. voortgang Programma Bestuurscultuur)	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	Statenvoorstel		ESA 08-03-2024					
1455	Statenvoorstel Kader Samen leven en Bestaanszekerheid	Caldenberg van, M. (Marc)	Statenvoorstel		ESA 08-03-2024					
1457	Statenvoorstel Kader Werken aan een Toekomstbestendige Economie	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel		ESA 08-03-2024					
1460	Statenvoorstel Kader Cultuur en Erfgoed voor iedereen	Kuntzelaers, J.J.M. (Jasper)	Statenvoorstel		ESA 08-03-2024					
1458	5e voortgangsrapportage LEF	Caldenberg van, M. (Marc)	Bespreekstuk			ESA 31-05-2024				

1479	Statenvoorstel onderzoek ZRK Grip op investeringen in de provincie Limburg	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel			ESA 31-05-2024				
1461	Statenvoorstel Willem-Alexander Haven (realisatieovereenkomst)	Theuns, M.L.M. (Michael)	Statenvoorstel				ESA 06-09-2024			
280	Statenvoorstel Provinciaal Inpassings Plan (PIP) Proefdraaiplaats Maastricht Aachen Airport (MAA)	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel					ESA 04-10-2024		PS oktober 2024.
1421	Najaarsnota 2024	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel					ESA 04-10-2024		
1450	Statenvoorstel Erkenning Cultuurplanstatus 2025-2028	Kuntzelaers, J.J.M. (Jasper)	Statenvoorstel					ESA 04-10-2024		
1473	Statenvoorstel Legesverordening 2025	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel					ESA 04-10-2024		
1211	Statenvoorstel subsidie Fase 3b programma Maastricht Working on Europe	Demollin-Schneiders, E.A.M.B. (Elianne)	Statenvoorstel						ESA 22-11-2024	Wacht op subsidieaanvraag UM. Afhandeling is afhankelijk van de ontvangstdatum.
1474	Statenvoorstel Ruimte voor Ruimte beheer BV	Satijn, S.H.M. (Stephan)	Statenvoorstel						ESA 22-11-2024	Q3 2024
1475	Statenvoorstel Evaluatie Maatschappelijke Organisaties	Caldenberg van, M. (Marc)	Statenvoorstel						ESA 22-11-2024	Q3 2024

Overige activiteiten

Datum	Activiteit	Opmerkingen
29-11-2023	Vergadering EMR-EGTS	

1-12-2023	Technische sessie inzake Brightlands	
1-12-2023	Inputsessie Limburgse Taal	
6-12-2023	5e Grenslandconferentie	
6-12-2023	Limburgse Bestuurdersdag	
8-12-2023	Infosessie infoveiligheid en toegankelijkheid	
12-12-2023	AV IPO	
12-1-2024	Infosessie Atlas van gemeenten/indicatoren	

Overzichtsdocument Ingekomen stukken Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) 25-8-2023 t/m 9-11-2023

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
31-08-2023	Toezending afschrift brief aan minister BZK over onwettige eisen, e-mail burger van 08-08-2023 (PS DOC-00537326)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
31-08-2023	Reactie naar aanleiding van GS-antwoorden op Statenvragen, e-mail burger van 28-08-2023 (PS DOC-00539364)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
31-08-2023	Stop de banenmachine Greenport!, brief vereniging Behoud de Parel van 25-08-2023 (PS DOC-00540798)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
07-09-2023	Handhavingsverzoek dakpannen 30 aug 23 MAA, e-mail burger van 04-09-2023 (PS DOC-00543007)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
12-09-2023	Sterke Podia, sterke sector en Podia 2022, het jaaroverzicht, brief Vereniging van Schouwburg- en concertgebouwdirecties van 08-09-2023 (PS DOC-00545232)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
12-09-2023	Persbericht "Omzet MAA daalt dramatisch', e-mail Alliantie PleinAIR Maastricht van 08-09-2023 (PS DOC-00545259)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
15-09-2023	Aanbieding vastgestelde begroting 2024 GR RUD Limburg Noord, e-mail algemeen bestuur RUD Limburg Noord van 14-09-2023 (PS DOC-00549216)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
26-09-2023	Erfgoed-cultuur: verwachtingen en vragen betr: 1- financiering Erfgoedondersteuning vanuit provincie 2- Interbestuurlijk Toezicht handhaving gemeenten op deskundigheid erfgoed in gemeente zelf aanwezig, e-mail bestuur AWN, Nederlandse Archeologievereniging van 25-09-2023 (PS DOC-00553460)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
06-10-2023	Brief Railterminal Greenport Venlo, e-mail burger van 04-10-2023 (PS DOC-00559581)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
12-10-2023	Gerechtshof over economische misdrijven luchthaven Maastricht, e-mail Alliantie pleinAIR Maastricht van 12-10-2023 (PS DOC-00562899)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
20-10-2023	Lustrum Uitreiking Hub Cobben prijs, e-mail bestuur Hub Cobben Prijs van 13-10-2023 (PS DOC-00563535)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
24-10-2023	Protest nota tegen het Einstein Telescoop Project in Zuid-Limburg, e-mail burger van 20-10-2023 (PS DOC-00566876)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
24-10-2023	Data uitbetaling van de Energiekosten tegemoetkoming in de verschillende Limburgse gemeenten, brief burger van 19-10-2023 (PS DOC-00567195)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
27-10-2023	Beleidsinformatie recreatief medegebruik, e-mail Toeristische Kano Bond Nederland van 26-10-2023 (PS DOC-00569512)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
07-11-2023	Doorgeven klachten vliegverkeer aan het KICL! tav de leden van de PS en GS van Limburg, e-mail burger van 02-11-2023 (PS DOC-00572666)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
31-08-2023	Analyse kwartaalrapportage Q4 2022 B.V. Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo, brief Griffie van 31-08-2023 (PS DOC-00541650)	Griffie	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 8-9-2023, te betrekken bij de behandeling van agendapunt 4e Kwartaalrapportage BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo.
31-08-2023	Analyse van VGR 1 Brightlands in relatie tot de RGP2020, brief Griffie van 31-08-2023 (PS DOC-00541649)	Griffie	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 8-9-2023, te betrekken bij de behandeling van agendapunt Brightlands Rapportage 2023 - eerste voortgangsrapportage.
28-08-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake vertrek directeur Maastricht Aachen Airport BV, brief gedeputeerde Satijn van 28-8-2023 (GS DOC-00539098)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
30-08-2023	Beantwoording schriftelijke vragen GroenLinks en PvdA - Mertens, Jetten en Schuuring inzake Misstanden bij Claessen Tankcleaning B.V. in Venlo, brief GS van 22 augustus 2023 (GS DOC-00539580)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
05-09-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Q1 Kwartaalrapportage 2023 BV Campus Vastgoed Greenport Venlo, brief gedeputeerde Satijn van 05 september 2023 (GS DOC-00529729)	GS	Voor kennisgeving aannemen.

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
05-09-2023	Beantwoording Schriftelijke Vagen VVD-Bloi inzake NAVO-top in 2025 in Nederland en dan wel in Maastricht!, brief GS van 4-9-2023 (GS DOC-00542090)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
05-09-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake analyse van VGR 1 Brightlands in relatie tot de RGP2020, brief gedeputeerde Satijn van 4 september 2023 (GS DOC-542732)	GS	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 8-9-2023, te betrekken bij de behandeling van agendapunt Brightlands Rapportage 2023 - eerste voortgangsrapportage.
12-09-2023	Mededeling portefeuillehouder Rapportage KPI BVP Fund IV 2022, brief gedeputeerde Satijn van 12-9-2023 (GS DOC-00540620)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
12-09-2023	Mededeling portefeuillehouder TOWL2, brief gedeputeerde Satijn van 5-9-2023 (GS DOC-00538173)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
14-09-2023	Beantwoording schriftelijke vragen VVD-Koopman inzake lhbti(q+)-acceptatie in Limburg, brief GS van 14-09-2023 (GS DOC-539850)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
14-09-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Scenario's Ziekenhuis Zuyderland, brief GS van 14-09-2023 (GS DOC-00548113)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
15-09-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Reactie Ministerie van OCW op GS-brief Doorstroomtoets in carnavalsperiode, brief gedeputeerde Kuntzelaers van 12-09-2023 (GS DOC-536692)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
19-09-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Afdoening toezegging 9292 inzake Q2 Kwartaalrapportage 2023 BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo, brief van gedeputeerde Satijn 19-09-2023 (GS DOC-00535618)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
19-09-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Afdoening toezegging 9292 inzake Q1 Kwartaalrapportage 2023 BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo, brief van gedeputeerde Satijn 19-09-2023 (GS DOC-00547658)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
19-09-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Afdoening toezegging 9291 inzake vragen Brightlandsrapportage commissie ESA 08-09-2023, brief van gedeputeerde Satijn 19-09-2023 (GS DOC-00546846)	GS	Voor kennisgeving aannemen.

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
26-09-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake doorkijk provinciale musea (Toezegging 9182), brief gedeputeerde Kuntzelaers van 26 september 2023 (GS DOC-00487399)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
27-09-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport, 3e Gewijzigde motie 2946, Mertens c.s en toezeggingen 9227 en 9271, brief gedeputeerde Satijn van 26 september 2023 (GS DOC-549667)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
27-09-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Groeifinanciering Brightlands Chemelot Campus Vastgoed CV 2023-2033, brief gedeputeerde Satijn van 26 september 2023 (GS DOC-00545679)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
03-10-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Limburg is Innovation Leader op European Regional Innovation Scoreboard, brief gedeputeerde Satijn van 3 oktober 2023 (GS DOC-00554046)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
03-10-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake motie 2969 ‘Schild van de Schutterij’, brief gedeputeerde Kuntzelaers van 3 oktober 2023 (GS DOC-00551652)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
03-10-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake onderzoek vecht en verdedigingssport, brief gedeputeerde Van Caldenberg van 3 oktober 2023 (GS DOC-00552199)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
03-10-2023	GEWIJZIGDE Mededeling portefeuillehouder inzake voortgangsrapportage sport 2022 en perspectiefnotitie sport en bewegen 2024-2027, brief gedeputeerde Van Caldenberg van 3 oktober 2023 (GS DOC-00550199)	GS	Voor kennisgeving aannemen. Toelichting wijziging: In de gewijzigde MP is bijlage Beweegstimulering in Limburg (2) en bijlage Sporttakplatforms Limburg (3) toegevoegd.
05-10-2023	Beantwoording schriftelijke vragen PVV-Claassen inzake krantenartikel provincie en statushouders, brief GS van 3 oktober 2023 (GS DOC-00551236)	GS	Voor kennisgeving aannemen
06-10-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake handhavingsverzoek MAA, brief gedeputeerde Satijn van 3 oktober 2023 (GS DOC-00552067)	GS	Voor kennisgeving aannemen.

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
10-10-2023	Informerend stuk inzake Septembercirculaire gemeentefonds 2023, brief GS van 10-10-2023 (GS DOC-00554448)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
11-10-2023	Informerend stuk inzake Voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023, brief GS van 10-10-2023 (GS DOC-00553976)	GS	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 24-11-2024, agendapunt Informerend stuk inzake Voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023.
12-10-2023	Verslagen van de Limburgse Regietafel, brief CdK-Roemer van 12-10-2023 (GS DOC-00561887)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
24-10-2023	Informerend stuk 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport, brief Gedeputeerde Staten van 24 oktober 2023 (GS DOC-00514658)	GS	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 24-11-2023, agendapunt Informerend stuk 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport.
24-10-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Q2 kwartaalrapportage 2023 BV Campus Vastgoed Greenport Venlo, brief gedeputeerde Satijn van 24 oktober 2023 (GS-DOC 00557870)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
24-10-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Wijziging Algemeen directeur, brief GS van 24-10-2023 (GS DOC-00568022)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
25-10-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Limburgse aanvragen vijfde tranche Regio Deals, brief gedeputeerde Demollin-Schneiders van 24 oktober 2023 (GS DOC-00562726)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
25-10-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake eenmalige subsidieverlening aan gemeente Valkenburg aan de Geul voor de Tour de France Femmes 2024, brief gedeputeerde Van Caldenberg van 24 oktober 2023 (GS DOC-DOC-00562419)	GS	Voor kennisgeving aannemen.

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
26-10-2023	GEWIJZIGD G-23-012 Statenvoorstel Legesverordening 2024, brief GS van 12-9-2023 (GS DOC-00533687)	GS	Gewijzigd: in het ontwerpbesluit is een besluit om vast te stellen opgenomen + datum GS en jaartal aangepast. Bespreekstuk voor de commissievergadering van 24-11-2023, agendapunt GEWIJZIGD G-23-012 Statenvoorstel Legesverordening 2024.
27-10-2023	Informerend stuk inzake 3e en 4e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildata 1 januari én 1 juli 2023), brief GS van 24 oktober 2023 (GS DOC-00558344)	GS	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 24-11-2023, agendapunt Informerend stuk inzake 3e en 4e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildata 1 januari én 1 juli 2023).
03-11-2023	Informerend stuk Handreiking Limburgse Norm, brief GS van 24-10-2023 (GS DOC-00563188)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
07-11-2023	Informerend stuk inzake Limburgse Woonmonitor 2023, brief GS van 7-11-2023 (GS DOC-00569203)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
07-11-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake nieuwe CEO Brightlands Smart Services Campus Heerlen, brief gedeputeerde Satijn van 7-11-2023 (GS DOC-00566505)	GS	Voor kennisgeving aannemen.

provincie limburg | Limburgs Parlement

Overzichtsdocument Uitnodigingen Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) 25-8-2023 t/m 9-11-2023

Datum ingekomen	Datum evenement	Titel	Afzender	Actie	Aanmelden voor
29-08-2023	31-08-2023	Uitnodiging Street Art Trail EMR op 31-8-2023 en kennisgeving andere projecten, e-mail EMR van 25-08-2023 (PS DOC-00539193)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.	
29-08-2023	05-10-2023	Uitnodiging Symposium (ver)binding over de grenzen heen op 5-10-2023, e-mail Algemeen-Nederlands Verbond regio beide Limburgen & Open Universiteit van 28-08-2023 (PS DOC-00539840)	Extern	Aanmelden via anvlimburgen@gmail.com.	15-09-2023
29-08-2023	06-12-2023	Verplaatsing | Limburgse Bestuurders Dag naar 6-12-2023, e-mail burgermeester Maastricht van 25-7-2023 (PS DOC-00530506)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.	
21-09-2023	01-10-2023	Uitnodiging Eurode Geschiedenismijl op 1 oktober 2023 10:00 - 14:00, e-mail Openbaar Lichaam Eurode van 18-09-2023 (PS DOC-00550271)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.	
21-09-2023	25-10-2023	Uitnodiging Jaarlijkse bijeenkomst Gezondheidsakkoord samen met Trendbreuk op 25 oktober 2023 13.00 - 17.00 in Maastricht, e-mail van initiatiefgroep Gezondheidsakkoord van 18-09-2023 (PS DOC-00551444)	Extern	Aanmelden voor 1-10-2023 via https://ctsurvey.crowdtech.com/Questionnaire	01-10-2023
26-09-2023	29-09-2023	Uitnodiging heropening Theater De Oranjerie Roermond op 29-09-2023,19:00 uur, e-mail TheaterHotel De Oranjerie van 23-09-2023 (PS DOC-00553433)	Extern	In tegenstelling tot hetgeen vermeld staat in de uitnodiging kunt u zich nog aanmelden via theater@oranjerie.valk.com.	

Datum ingekomen	Datum evenement	Titel	Afzender	Actie	Aanmelden voor
28-09-2023	10-11-2023	Uitnodiging: Dag van Gelderland 2023 op 10 november 2023, email college van GS Gelderland van 26 september 2023 (PS DOC-00554647)	Extern	Aanmelden via knop in uitnodiging.	
29-09-2023	06-12-2023	Uitnodiging Staat de vijfde Grenslandconferentie op 6 december 2023 al in uw agenda?, e-mail voorzitter Euregio Rijn-Waal van 28 september 2023 (PS DOC-00555555)	Extern	Voor kennisgeving aannemen. Website Grenslandconferentie: https://3zjenfw.momice.events/. Uitnodiging volgt in oktober.	
05-10-2023	06-12-2023	Uitnodiging excursie Limburgse Bestuurdersdag 2023 op 6-12-2023 09,30 uur tot 18,00 uur, email burgemeester Hillenaar op 3-10-2023 (PS DOC-00558720)	Extern	Aanmelden vóór 22-11-2023 via https://insight.klinkhamergroup.com/lbd2023/.	22-11-2023
05-10-2023	28-01-2024	Uitnodiging NJB OL 2024 op 28-01-2024 17.00 uur te Roermond, email voorzitters ondernemend Limburg op 03-10-2023 (PS DOC-00558719)	Extern	Voor kennisgeving aannemen. Dit betreft een vooraankondiging, officiële uitnodiging volgt.	
06-10-2023		Uitnodiging bezoek Stichting Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij, brief Stichting Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij van 01-10-2023 (PS DOC-00559604)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.	
10-10-2023	27-11-2023	Uitnodiging Vie Inspiratiebijeenkomst ouderenzorg op 27 november 2023, e-mail Vie Leven in Beweging van 9-10-2023 (PS DOC-00561378)	Extern	U kunt zich aanmelden via: https://vie-kerkrade.nl/inspiratiebijeenkomst-ouderenzorg/	

Datum ingekomen	Datum evenement	Titel	Afzender	Actie	Aanmelden voor
10-10-2023	29-11-2023	Save the date vergadering EMR EGTS 29-11-2023, e-mail EMR EGTS van 6-10-2023 (PS DOC-00560710)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.	
27-10-2023	06-12-2023	Uitnodiging Grenslandconferentie 6 december 2023 in Nijmegen, e-mail Burgemeester van Nijmegen van 26-10-2023 (PS DOC-00570052)	Extern	Voor kennisgeving aannemen. Meldt u aan via de link in de uitnodiging.	
01-11-2023		Uitnodiging bijwonen wedstrijd Peelpush, e-mail voorzitter Peelpush van 27-10-2023 (PS DOC-00570758)	Extern	Graag van tevoren een bericht op welke datum en met hoeveel personen jullie willen komen, zodat men een goede ontvangst kan regelen.	
07-11-2023		Uitnodiging bijeenkomst Discovery museum, e-mail Algemeen Directeur Disovery Museum van 02-11-2023 (PS DOC-00572609)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.	
06-09-2023	13-10-2023	Uitnodiging werkbezoek aan Mijnwater B.V. 13 oktober 2023, brief gedeputeerde van Caldenberg van 6-9-2023 (GS DOC-00543704)	GS	Aanmelden voor 9-10-2023 via a.elyamani@prvlimburg.nl.	09-10-2023
07-09-2023	15-09-2023	Gewijzigde uitnodiging informatiesessie LEF 15 september 2023, brief gedeputeerde vab Caldenberg vam 7-9-2023 (GS DOC-00544483)	GS	Aanmelden uiterlijk 13-9-2023 via a.elyamani@prvlimburg.nl.	13-09-2023

Datum ingekomen	Datum evenement	Titel	Afzender	Actie	Aanmelden voor
05-10-2023	01-12-2023	Uitnodiging technische sessie Brightlands d.d. 1 december 2023 ter afdoening van toezegging 9290, brief gedeputeerde Satijn van 5-10-2023 (GS DOC-00554683)	GS	Eventuele aandachtspunten of vragen uiterlijk 17 november kenbaar maken via mpm.goossens@prvlimburg.nl.	

provincie limburg

Provinciale Staten

Cluster	PP		
Ons kenmerk	DOC-00514658		
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	24 oktober 2023
Bijlage(n)	3	**Verzonden**	24 oktober 2023

Onderwerp
13e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Maastricht Aachen Airport

Geachte Staten,

Conform artikel 4 van de Regeling Grote Projecten Limburg 2020 doen wij u bijgaand de 13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage voor het groot project Maastricht Aachen Airport toekomen. Maastricht Aachen Airport is een van de projecten die onder de Regeling Grote Projecten gemonitord worden en waarover aan uw Staten gerapporteerd wordt. Het verzoek is om deze stukken te behandelen in de Statencommissie Economie en Samenleving van 24 november 2023.

Wij wijzen u erop dat voor deze voortgangsrapportage de format van de herziene basisrapportage is aangehouden. Op onderdelen sluit deze format niet meer volledig aan bij de actuele situatie van MAA of is de rapportage te uitgebreid door het herhalen van zaken die in het verleden, voor de besluitvorming van uw Staten in juni en december 2022, hebben gespeeld.

In het door uw Staten op 3 juni 2022 aangenomen Amendement 145 (Heldens c.s. inzake ‘Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA’) heeft u besloten om “het huidige Groot Project MAA om te zetten naar ‘Groot Project Transitie MAA’ met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord.’’. Wij werken momenteel aan een voorstel tot herziening van de basisrapportage en zullen dit separaat aan u aanbieden.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+ 31 43 389 99 99
www.limburg.nl

provincie limburg

Informerend stuk

Voor invulinstructie klik hier

1. **Onderwerp**
   13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het groot project Maastricht Aachen Airport (MAA)

2. **Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat**
   Bijgaande voortgangsrapportage beschrijft de stand van zaken bij het groot project Maastricht Aachen Airport per peildatum 1 juli 2023. Deze 13e voortgangsrapportage beschrijft de ontwikkelingen bij de luchthaven in de periode 1 januari tot en met 30 juni 2023.

3. **Bevoegdheid**
   - Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020
   - Autonoom beleid, kerntaak regionale economie en mobiliteit

4. **Risico's**
   Zie bijlage 4 in de bijgevoegde rapportage.

5. **Periodieke informatie/sturingsinformatie**
   X Via Jaarstukken en Begroting
   - ☐ Paragraaf Projecten
   - ☐ Paragraaf Financieringen
   - X Paragraaf Verbonden Partijen
   - ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
   - X Programmaverantwoording

   X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. **Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**
   Maastricht Aachen Airport is onder product 1.1.4 opgenomen in de Programmabegroting 2023. De NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht is vanaf 15 juli 2014 100% eigendom van de Provincie Limburg. Rapportage over deze deelneming vindt plaats via de paragraaf Verbonden Partijen en in de begroting en jaarrekening, derhalve twee keer per jaar. De kaders met betrekking tot actief aandeelhouderschap, opgenomen in het Uitvoeringskader 'Sturing in Samenwerking 3.0' zijn van toepassing.

7. **Meegezonden bijlagen**
   13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het Groot Project Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 januari 2023), inclusief een versie waarin alle wijzigingen ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage zijn gemarkeerd.

Groot project Maastricht Aachen Airport

13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage, peildatum 1 juli 2023

Maastricht, oktober 2023

Programmateam Maastricht Aachen Airport

Inhoudsopgave

13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het Groot Project Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli 2023) 3

A. Doelstellingen project 4

B. Reikwijdte project 12

C. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van Provinciale Staten 13

D. Planning van het project 14

E. Financiën van het project (provinciale middelen) 16

F. Risico's en risicobeheersing 17

G. Projectbeheer en projectbeheersing 18

Bijlage 1: juridische structuur 20

Bijlage 2: besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten 21

Bijlage 3: overzicht inzet provinciale middelen en financiële stand van zaken per 31 juni 2023 28

Bijlage 4: risico's en risicobeheersing 31

Bijlage 5: lijst van afkortingen 32

Bijlage 6: milieuonderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd met betrekking tot MAA 33

13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het Groot Project Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli 2023)

Op 4 juli 2014 hebben Provinciale Staten het project Maastricht Aachen Airport aangewezen als Groot Project. Daarmee valt dit project onder de Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020. De oorspronkelijke basisrapportage is vastgesteld op 6 februari 2015, en had nog betrekking op de herstructurering van MAA en de concessieverlening. Op 29 september 2017 is de herziene basisrapportage vastgesteld. In de herziene basisrapportage zijn de scope en de doelen van het project geactualiseerd en herijkt. Dit geldt ook voor de daarmee gepaard gaande risico's met bijbehorende beheersmaatregelen. Thans ligt de 13e voortgangsrapportage voor. In amendement 145, dat op 3 juni 2022 door PS is aangenomen, is bepaald dat het huidige Groot Project MAA moet worden omgezet naar 'Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kunnen worden gemonitord.

Ter informatie hierbij een kort overzicht van de stand van zaken conform de 'stoplichtenmethodiek'.

	Score	Toelichting
A. Doelstellingen		Hoewel het concessiecontract in stand is gelaten en de doelstelling strikt genomen daardoor gehaald is, is het exploitatierisico sinds de overname van MAA BV door NV HBLM (indirect) bij de Provincie komen te liggen.
B. Reikwijdte		Ongewijzigd
C. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid PS		
D. Planning		Dit betreft de planning die de transitie van MAA tot een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven volgt. Op onderdelen bepaalt de exploitant dit, de Provincie monitort in de rol van aandeelhouder.
E. Financiën (provinciale middelen)		NEDAB bijdrage is per 1-1-2019 verhoogd en aangevuld op basis van besluitvorming op 16 december 2022. Besluitvorming over het krediet voor de baanrenovatie heeft plaatsgevonden op 3 juni 2022
F. Risico's en risicobeheersing		In de risicobeschrijving zijn ook de risico's met betrekking tot het exploitatieresultaat van de MAA BV meegenomen
G. Projectbeheer en projectbeheersing		In de voortgangsrapportage worden de consequenties van de nieuwe governance voor projectbeheer en projectbeheersing bezien.

mitigerende maatregelen noodzakelijk
heeft de aandacht
ligt op schema

<table>
<tr><th></th><th>Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)</th><th>Stand van zaken (peildatum 1 juli 2023)</th></tr>
<tr><td>A. Doelstellingen project</td><td>Op basis van de besluitvorming van Provinciale Staten in juli 2014 en bij de herziene basisrapportage van april 2017 is het de regionale functie van de luchthaven in stand te houden en te versterken als doel voor publieke betrokken geformuleerd. De Provincie Limburg concentreert zich daarbij op publieke taken. Op basis van de mededeling portefeuillehouder van 8 september 2021 is er een proces en planning vanuit het College van GS aangegeven om in het voorjaar van 2022 te komen tot provinciale besluitvorming over de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Deze basisrapportage kan daar echter niet op vooruit lopen en is opgebouwd vanuit de uitgangspunten, doelstellingen en criteria zoals die in de herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017) door PS zijn bekrachtigd. De hoofd-doelstelling van het project is het realiseren van een duurzame toekomst voor Maastricht Aachen Airport door het middels een concessie laten exploiteren van de luchthaven conform het afgesloten concessiecontract en het beheren en onderhouden van de luchthaveninfrastructuur en het niet-cruciale vastgoed, om hiermee bij te dragen aan de versterking van het (luchthaven)vestigingsklimaat.
Rol Provincie: ondernemer, partner (aandeelhouder), financier.
Nu er een concessienemer en een concessiecontract zijn, zijn rol en positie van de Provincie veranderd (zie bijlage 1 voor juridische structuur). De Provincie is niet meer direct verantwoordelijk voor de prestaties op het gebied van aantallen passagiers of tonnen vracht. Die verantwoordelijkheid ligt inmiddels bij de concessienemer.
De indicatoren in de programmabegroting zijn hiermee in overeenstemming gebracht.

Prestatie-indicatoren:
– tot eind looptijd concessie voldoen aan het concessiecontract conform de overeenkomst;
– uitvoering onderhoudsplannen, die erop gericht zijn de luchthaveninfrastructuur in zodanige staat te brengen en te houden dat de exploitatie conform de concessie optimaal ondersteund wordt.</td><td>
<table>
<tr><th>*Prestatie-indicatoren:*</th><th>Score</th></tr>
<tr><td>Tot eind looptijd concessie voldoen aan het concessiecontract conform de overeenkomst</td><td></td></tr>
<tr><td>In lijn met de besluitvorming van PS op 16 december 2022 zal uitvoering worden gegeven aan de plannen in het kader van (achterstallig) onderhoud. Daarmee wordt de luchthaveninfrastructuur in zodanige staat gebracht en gehouden dat de exploitatie conform de concessie optimaal ondersteund wordt.</td><td></td></tr>
</table>
Vanaf 1 november 2019 is MAA BV onderdeel van de holding HBLM NV. Hoewel de concessie in stand is gelaten is hiermee het exploitatierisico (indirect) bij de Provincie Limburg als aandeelhouder terecht gekomen.

Vervoersvolumes
– Sinds de start van de concessie op 1 juli 2016 zijn de volumes van vrachtvervoer aanzienlijk toegenomen. Het vrachtverkeer bedroeg in de eerste helft van 2023 15.859 ton, hetgeen ten opzichte van de eerste helft 2022 (54.134) een afname is van 70%.
– Het aantal passagiers is in de eerste helft van 2023 met ongeveer 12% afgenomen naar 62.472 passagiers ten opzichte van de eerste helft 2022 (70.672).

De lagere cijfers over de eerste helft 2023 worden onder meer verklaard door de baanrenovatie van de start- en landingsbaan. Van 8 mei tot en met 30 juni 2023 is MAA gesloten geweest voor vliegverkeer.

Instandhouding luchthaveninfrastructuur
Voor de instandhouding van de luchthaveninfrastructuur is het planmatig onderhoud in uitvoering genomen aan de hand van een onderhoudsplan. De hiervoor vastgestelde begrotingen zijn leidend. Zie verder bijlage 3 voor stand van zaken met betrekking tot de realisatie van de financiële bestedingen.

Omgevingsfonds (T9227)
In lijn met de besluitvorming door Provinciale Staten op 3 juni en 16 december 2022 zal een Omgevingsfonds in de vorm van een onafhankelijke stichting worden vormgegeven.</td></tr>
</table>

Daarnaast monitoren we de prestaties van de concessienemer en zetten die af tegen de door uw Staten uitgesproken ambities. Vanaf de zesde voorgangsrapportage worden alleen de cijfers van het CBS vermeld. Omdat hierdoor de vergelijking met de oorspronkelijk ambitie niet kloppend is, is de streefwaarde hierop aangepast.

Indicatoren	Streefwaarde	Jaar
Passagiersvolume	650.000 pax	2024
Vrachtvolume	200.000 ton	2024
Directe werkgelegenheid	375 fte	2019
Indirecte werkgelegenheid	1275 fte	2019

Vanaf de start van de concessieperiode (1 juli 2016) gaan we met voortschrijdende tweejaarsgemiddelden werken om de vervoerscijfers die de concessienemer realiseert in meerjarig perspectief te kunnen plaatsen, waarbij korte-termijn-fluctuaties niet leidend zijn.

De stichting zal uitvoering geven aan de maatregelen/programma`s als bepaald op 16-12-2022 waartoe ook de vormgeving van een verkoopgarantieregeling bedoeld voor de woningen gelegen binnen de 56 dB(A)-contour (B2 bij Statenvoorstel G-22-054). Op dit moment is nog niet bekend hoeveel eigenaren van woningen daar gebruik van willen maken.

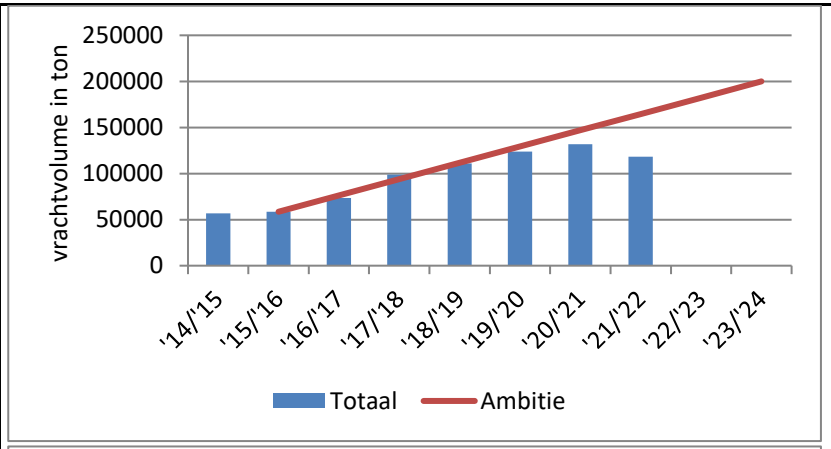
Vervoersontwikkeling

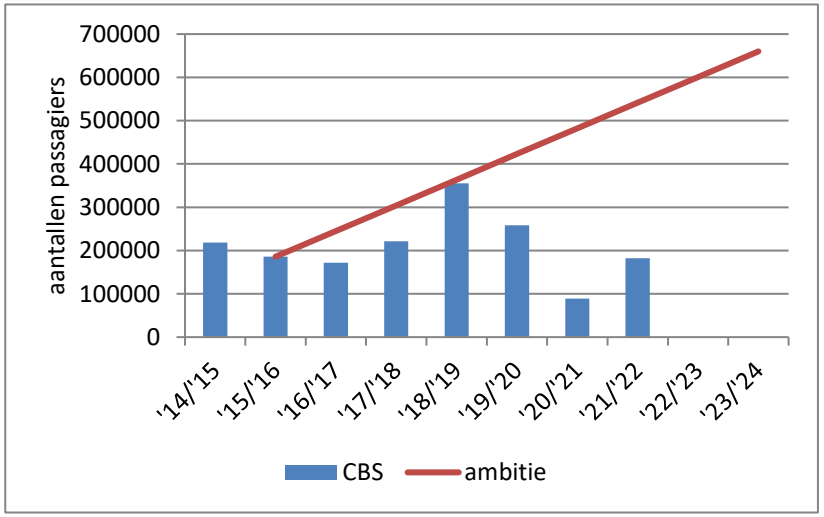
In onderstaande tabel zijn de vervoersontwikkelingen op MAA weergegeven vanaf het jaar dat de luchthaven door de Provincie Limburg is overgenomen.

	Vracht*	Passagiers
2014	56.693	241.473
2015	56.622	195.180
2016	60.480	176.562
2017	86.770	167.544
2018	110.823	275.113
2019	111.457	435.977
2020	135.984	81.080
2021	127.994	97.646
2022	108.219	266.032
Eerste helft 2023	15.859	62.472

*Dit betreft luchtgevlogen vracht zoals geregistreerd door het CBS. Luchthavenvervoer over de weg (‘truck-truck’) wordt niet meer geregistreerd.

In onderstaande grafieken zijn de tweejaarsgemiddelden van de vracht- en passagiersvolumes afgezet tegen de ambities zoals geformuleerd voor MAA op het eind van de concessieperiode. Omdat er geen tussentijdse vervoersvolumes als ambitie zijn geformuleerd, is in bijgaande tabellen een trendlijn van de ambitie weergegeven gerekend vanaf het moment waarop de Provincie Limburg eigenaar van de luchthaven is geworden.


250000
200000
150000
100000
50000
0
vrachtvolume in ton
'14/'15
'15/'16
'16/'17
'17/'18
'18/'19
'19/'20
'20/'21
'21/'22
'22/'23
'23/'24
Totaal
Ambitie


700000
600000
500000
400000
300000
200000
100000
0
aantallen passagiers
'14/'15
'15/'16
'16/'17
'17/'18
'18/'19
'19/'20
'20/'21
'21/'22
'22/'23
'23/'24
CBS
ambitie

	luchtvracht (ton)	passagiers
'14/'15	56.658	218.327
'15/'16	58.551	185.871
'16/'17	73.625	172.053
'17/'18	98.797	221.329
'18/'19	111.140	355.545
'19/'20	123.721	258.529
'20/'21	131.990	89.363
'21/'22	118.107	181.839
'22/'23		
'23/'24		
vervoerscijfers MAA: 2-jaarsgemiddelde		

De vervoerscijfers laten zien dat het vrachtvervoer gelijk oploopt ten opzichte van de ambitie. Voor het passagiersvervoer is sprake van sterke groei in 2018 en 2019.
Vanwege de COVID-19 pandemie is het passagiersvervoer in 2021 weliswaar met 20% ten opzichte van 2020 toegenomen. Ten opzichte van 2019 is de omvang met circa 22% teruggelopen. De aanvankelijke vooruitzichten dat in 2021 een herstel te verwachten zou zijn, zijn vanwege de mondiale situatie en de internationale reisadviezen niet uitgekomen. Corendon heeft haar activiteiten in 2021 overwegend geconcentreerd naar Schiphol.

Werkgelegenheidscijfers
Vanaf de achtste voortgangsrapportage baseren wij de werkgelegenheidscijfers op het onderzoek dat door Ecorys is uitgevoerd. Deze actualisatie wordt op jaarbasis opgesteld.
In het kader van het adviesrapport van de heer Van Geel is door Ecorys nader onderzoek gedaan naar de economische effecten van de luchthaven.
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[1]. Ecorys heeft in het kader van het adviestraject van de heer Van Geel onafhankelijk onderzoek verricht naar de werkgelegenheidseffecten, waarbij de bronbestanden van het E'til en het onderzoek van de Erasmus Universiteit tegen het licht zijn gehouden. Dit heeft geleid tot een aanscherping van de overzichten van bedrijven die binnen de definitie van luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid meegenomen worden in de overzichten. In de E'til cijfers werden regionale effecten in luchtvaart gerelateerde logistieke bedrijvigheid niet meegenomen.
De gehanteerde methode geeft een beeld van het werkgelegenheidseffect van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor. Dat houdt in dat niet alle bedrijven een een-

op-een relatie met de luchthaven hoeven hebben, maar dat de nabijheid of beschikbaarheid van bedrijventerreinen nabij een luchthaven een reden voor vestiging is. Voorbeeld hiervan zijn logistieke bedrijven die naast luchtvracht ook wegvervoer en opslag als activiteit kennen, maar waarbij de nabijheid van de luchthaven de reden voor vesting is.
In de analyse over 2021 hebben wij Ecorys gevraagd naast deze benadering ook in beeld te brengen het werkgelegenheidseffect van de luchthaven waarbij sprake is van een functionele relatie (bijvoorbeeld de vliegtuigonderhoudsbedrijven die een start- en landingsbaan nodig hebben) of een zakelijke relatie met de luchthaven bestaat. Deze tweede methode sluit meer aan bij gegevens die door de Denktank MAA en Alliantie tegen Uitbreiding MAA worden gehanteerd.

Ecorys (zie bijlage bij deze voortgangsrapportage) raamt het totaal op 1.860 werkzame personen (mediaan). Hiervan komen 1.130 werkzame personen voor rekening van de bedrijvigheid op de luchthaven zelf en de aangrenzende bedrijventerreinen. In 2020 ging dit om 1.120 werkzame personen. Daarnaast heeft volgens Ecorys ook een beperkt deel van het wegtransport en aanverwante logistieke bedrijven in de regio baat bij de aanwezigheid van MAA. De hiermee samenhangende (directe) werkgelegenheid raamt Ecorys op 350 werkzame personen. Dat is een daling ten opzichte van 2020 (380 werkzame personen). Per saldo leidt dit tot een geringe afname in het aantal werkzame personen.
Via de inkoop van goederen en diensten en via aanvullende bestedingen van bezoekers, ontstaat in de regio ook indirecte en afgeleide werkgelegenheid. Deze raamt Ecorys op respectievelijk 350 en 30 werkzame personen. Dat is een lichte afname ten opzichte van 2020, toen deze werden geraamd op 370 en 30 werkzame personen.
Op 1 januari 2022 werkten bij de luchthaven 192,5 fte aan eigen personeel en 14,5 fte aan uitzendkrachten. Per 1 januari 2023 bedroegen deze aantallen 203,5 fte respectievelijk 5 fte. Deze gegevens over werkgelegenheid hebben alleen betrekking op de arbeidsplaatsen bij de luchthaven zelf.

Naam terrein	**Direct**	**Indirect**	**Afgeleid**	**Totaal**
Terreingebonden	**1120**	**280**		**1400**
Businesspark Aviation Valley	*110*	*30*		*140*
Kantorenzone Luchthaven (SD)	*140*	*30*		*170*
Maastricht Aachen Airport	*830*	*220*		*1050*
Technoport Europe (TPE)	*40*	*0*		*40*
Wegtransport/ logisitiek regio	*380*	*90*		**470**
Afgeleid	*0*	*0*	*30*	**30**
Totaal	**1500**	**370**	**30**	**1870**

Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport 2020 (regionaal, werkzame personen)

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Terreingebonden	**1130**	**270**		**1400**
Businesspark Aviation Valley	*110*	*30*		*140*
Kantorenzone Luchthaven (SD)	*110*	*30*		*140*
Maastricht Aachen Airport	*890*	*200*		*1090*
Technoport Europe (TPE)	*20*	*0*		*20*
Wegtransport/ logisitiek regio	**350**	**80**		**430**
Afgeleid	*0*	*0*	*30*	**30**
Totaal (incl. Afgeleide werkgelegenheid)	**1480**	**350**	**30**	**1860**

Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport 2021(regionaal, werkzame personen)[2]

Om zicht te krijgen op het verlies aan werkgelegenheid wanneer de luchthaven zou sluiten, is in 2020 door Ecorys voor alle bedrijven op en rond MAA in kaart gebracht of zij luchthavengebonden zijn en of zij een zakelijke relatie hebben met MAA. Vervolgens is voor de bedrijven met een zakelijke relatie met MAA op basis van beschikbare kennis bij diverse betrokken organisaties en relevante eerdere onderzoeken van Ecorys een inschatting gemaakt van het aandeel werkgelegenheid dat gerelateerd is aan de faciliteiten en voorzieningen van MAA. Hierbij is aangenomen dat bedrijven die tenminste voor 75% van de werkgelegenheid afhankelijk zijn van MAA op termijn zullen vertrekken bij een eventuele sluiting van MAA. Voor bedrijven die voor minder dan 75% afhankelijk zijn van MAA wordt aangenomen dat zij ook (kunnen) blijven wanneer MAA zou sluiten.
In totaal heeft Ecorys de directe terreingebonden werkgelegenheid die zal vertrekken in geval van eventuele sluiting van MAA op 550 werkzame personen geraamd. Dat betreft 49% van het totaal van 1.130 luchthavengebonden werkzame personen (mediaan) op de luchthaven zelf en de aangrenzende bedrijventerreinen.

De volgende definities zijn gehanteerd:

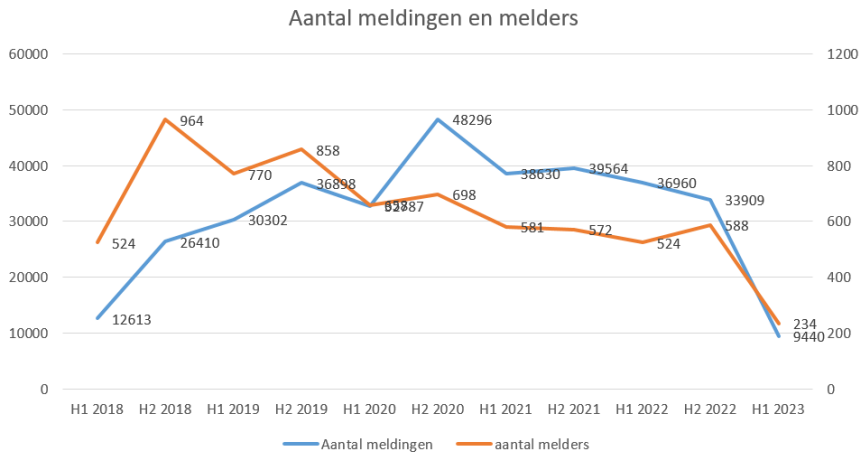
Directe effecten: Het betreft de werkgelegenheid van bedrijven die vanwege de nabijheid van MAA zich hier gevestigd hebben (luchtvaart gerelateerde bedrijven die een functionele of zakelijke relatie met de luchthaven MAA hebben en of luchtvaart gerelateerde bedrijven die zich hier gevestigd hebben op de vanwege de aanwezigheid van de luchthaven ontwikkelde bedrijventerreinen). Voorbeelden hiervan zijn onder andere airtraffic control, bagageafhandeling, baliebezetting ten behoeve van incheck passagiers, douane faciliteiten,

[2] Door afronding op tientallen ontstaan mogelijk verschillen in de optelling

		horecavoorzieningen luchthaven, brandweer/ beveiliging, maar ook de wegvervoerders die direct te koppelen zijn aan de luchtvaart sector in de regio. **Indirecte effecten**: dit zijn de effecten bij toeleverende bedrijven en instellingen (zoals o.a. inkoop van benodigde materialen en/of halfproducten, maar ook schoonmaak, inrichting, catering, kantoorartikelen, etc.). Deze zogeheten achterwaartse effecten kunnen bepaald worden met een zogeheten Input-Output analyse. Dit is een analyse op basis van een tabel van onderlinge (financiële) relaties tussen activiteiten in een regio. Hieruit is bijvoorbeeld af te leiden wat het effect op zakelijke diensten is als de sector luchtvaart meer of juist minder gaat besteden. **Afgeleide effecten** vanwege (het verlies aan) aanvullende bestedingen van bezoekers in de regio. Denk hierbij onder andere aan de (eventuele) uitgaven voor de hotelaccommodatie, het (taxi)vervoer ter plaatse of de bestedingen in de plaatselijke restaurants en/of winkels. Ook voor de afgeleide effecten geldt dat er sprake is van een (indirect) effect bij toeleverende bedrijven. Deze worden eveneens met behulp van een IO-analyse in beeld gebracht. *Meldingen* Op verzoek van Provinciale Staten nemen we in de voortgangsrapportage een verwijzing op naar de website en documenten van de stichting Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL): www.kicl.nl en https://www.kicl.nl/index.php/luchthavens/rapporten/maastricht/ Dit KICL heeft betrekking op alle luchtverkeer boven de provincie. Het KICL is vormgegeven in een separate entiteit en staat los van het programma MAA en/of de luchthaven MAA en tot haar behorende entiteiten. Het totaal aantal vliegbewegingen bedroeg over de eerste helft 2023 3.572 bewegingen. Dat is minder dan over dezelfde periode in 2022 (7147). Het aantal vliegbewegingen medium en groot verkeer bedroeg over de eerste helft 2023 1.116 bewegingen. Dat is minder dan over dezelfde periode in 2022 (2393). Deze teruggang in aantal bewegingen is grotendeels te verklaren door de sluiting van de start- en landingsbaan gedurende twee maanden. Het aantal meldingen van hinder bedroeg over de eerste helft van 2023 9.440 (In dezelfde periode van 2022 bedroeg dat 36.960, hetgeen een afname van circa 74% is). Het aantal melders nam in het eerste half jaar 2023 af ten opzichte van 2022 van 524 naar 234. Dit is een afname van 55%. Het is aannemelijk dat de afname van het aantal meldingen en melders deels samenhangt met de tijdelijke sluiting van de start- en landingsbaan.

Op basis van het meldingenpatroon probeert het KICL een correlatie te leggen tussen de vliegbewegingen en het aantal meldingen.

In bijgaande grafiek en tabel zijn deze gegevens van KICL over de afgelopen 5 jaar weergegeven. Het aantal meldingen loopt in 2018 sterk op. De KICL verklaart een belangrijk deel van de meldingen door het aantal vliegbewegingen van het zogenaamd groot verkeer.



Jaar (per 6 maanden)	*Aantal vliegbewegingen Totaal	*Aantal vliegbewegingen medium/groot	*Aantal vliegbewegingen overig verkeer	**Aantal meldingen hinder	***Aantal melders over hinder
H1 2018	8000	2221	5779	12613	524
H2 2018	7777	3113	4664	26410	964
H1 2019	6945	2980	3965	30302	770
H2 2019	7129	3213	3916	36898	858
H1 2020	5059	2315	2744	32787	658
H2 2020	6605	2924	3681	48296	698
H1 2021	5782	2629	3153	38630	581
H2 2021	7114	2952	4162	39564	572
H1 2022	7147	2393	4754	36960	524
H2 2022	6681	2927	3754	33909	588
H1 2023	3572	1116	2456	9440	234

* bron: MAA en KICL
** bron: KICL
*** melders kunnen voor het jaarcijfer niet bij elkaar worden opgeteld. Een melder die in zowel H1 als in H2 meldingen indient blijft voor het jaarcijfer één melder.

Partijen in de CRO hebben een nadere uitwerking opgesteld om de vermijdbare hinder van de luchthaven beter aan te pakken (zie verder onderdeel D. planning van het project).

		In eerdere voortgangsrapportages werd per half jaar een overzicht gegeven van de geregistreerde vliegtuigtypen. De gegevens werden ontleend aan de rapportages van de door de RUD-ZL verrichte geluidsmetingen. Op voorstel van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) is de RUD-ZL evenwel gestopt met het verrichten van geluidsmetingen omdat de CRO geen meerwaarde zag in het metingen met twee geluidmeetpunten. De CRO is in afwachting van aanbevelingen van het ministerie van I&W om met aanbevelingen te komen voor de inrichting van een nieuw meetsysteem voor MAA. De gegevens over geregistreerde vliegtuigtypen zijn op dit moment niet voorhanden. Dat geldt ook voor de gegevens over gemeten piekniveaus.
	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	**Stand van zaken (peildatum 1 juli 2023)**
B. Reikwijdte project	Conform de besluitvorming van Provinciale Staten d.d. 16 mei 2014 wordt de reikwijdte bepaald door de keuze voor scenario 4 (voorkeursoptie, inclusief passagiers). In dit scenario draagt de Provincie Limburg bij in de kosten van niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB), neemt de eigendom van de luchthaveninfrastructuur over en draagt zorg voor beheer, instandhouding en ontwikkeling hiervan.	De reikwijdte van het project is ongewijzigd.

C. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS	– Een overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van Provinciale Staten is opgenomen in bijlage 2. – De voorstellen die aan uw Staten zijn voorgelegd zijn getoetst aan de uitgangspunten van het kader Sturen in Samenwerking. – In de reguliere planning- en controlcyclus wordt over deelaspecten van het project MAA gerapporteerd in de paragraaf financieringen en in de paragraaf verbonden partijen. – Uw Staten worden twee keer per jaar, in aanvulling op de planning- en controlcyclus, via de Regeling Grote Projecten geïnformeerd over de financiële en inhoudelijke voortgang van het project MAA, de planning en de risicobeheersing. – Indien ontwikkelingen binnen het project MAA hiertoe aanleiding geven, zullen uw Staten geïnformeerd worden via mededelingen portefeuillehouder.	*Besluitvormingsmomenten PS* Een overzicht van de besluitvormingsmomenten van Provinciale Staten is opgenomen in bijlage 2. De eerstvolgende voortgangsrapportage, met als peildatum 1 januari 2024, zal aan uw Staten worden aangeboden in het voorjaar van 2024. Die voortgangsrapportage zal worden gebaseerd op een herziene basisrapportage die najaar 2023 aan uw Staten zal worden voorgelegd. *Besluit PS toekomst MAA* Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten besloten kennis te nemen van het Businessplan ‘Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven’ van MAA BV en MAABI BV en ingestemd met het verstrekken van een NEDAB van € 5,5 miljoen per jaar en een investeringskrediet voor achterstallig onderhoud (in de vorm van een agiostorting) van € 23,9 miljoen. Met het betreffende Statenvoorstel en de daarbij behorende documenten, waaronder genoemd businessplan, hebben Gedeputeerde Staten uitvoering gegeven aan het door Provinciale Staten op 3 juni 2022 aangenomen Amendement 145 ‘Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA’. *Stand van zaken Luchthavenbesluit* MAABI B.V. heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind november 2018 verzocht om de procedure van de lopende aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport stop te zetten. U bent hier op 27 november 2018 door de portefeuillehouder over geïnformeerd. Op verzoek van het ministerie van I&W is gekozen voor een volledige actualisering van de eerder ingediende aanvraag luchthavenbesluit. De procedure voor het verkrijgen van een Luchthavenbesluit is voorjaar 2023 opgestart en dient eind 2024 te zijn afgerond. Op dit moment vinden de (milieu)onderzoeken plaats om te komen tot een nieuwe aanvraag Luchthavenbesluit. De resultaten van de onderzoeken zullen worden verantwoord door middel van een m.e.r.-beoordeling en een daarbij behorend besluit van het ministerie conform planning eind 2023.

D. Planning van het project	In de basisrapportage is aangegeven dat de beoogde eindsituatie in stappen zal worden gerealiseerd: 1. Provincie neemt de hele luchthaven (inclusief vastgoed) in eigendom --> is gerealiseerd per 15 juli 2014. 2. Commerciële exploitatie van de luchthaven moet weer in handen van marktpartijen komen --> is gerealiseerd per 1 juli 2016. 3. Sanering, herstructurering en ontvlechting van de luchthaven om deze geschikt te maken voor exploitatie --> is gerealiseerd. Nu de beoogde eindsituatie is gerealiseerd, is het project MAA in een nieuwe, meer beheersmatige fase gekomen. We werken aan de realisatie van de door Provinciale Staten vastgestelde, langjarige ambities voor de doorontwikkeling van Maastricht Aachen Airport. De door uw Staten geformuleerde ambities ten aanzien van vrachtvolumes en passagiersaantallen voor MAA zijn gedefinieerd als ambities op het eind van de concessieperiode (2026). In het kader van die ambities kan het nodig zijn dat nieuwe functionaliteiten op het vlak van vrachtafhandeling, passagiers-accommodatie en vliegtuigonderhoud ontwikkeld worden.	*Provinciaal inpassingsplan* Het voorontwerp PIP is in januari 2022 gepubliceerd. Hierna zijn zienswijzen ingediend. Deze zijn betrokken bij het opstellen van het ontwerp PIP. Het ontwerp PIP kan evenwel eerst ter visie worden gelegd op het moment dat de ontwerp Wnb-vergunning door het Ministerie van LNV is gepubliceerd. Het moment van terinzagelegging van het ontwerp PIP bepaalt wanneer het definitieve PIP ter vaststelling aan Provinciale Staten kan worden voorgelegd. Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat het PIP voor 1 januari 2023, samen met de ontwerp Omgevingsvergunning milieu (gemeente Beek) en de ontwerp Wnb-vergunning (ministerie LNV) ter inzage zal worden gelegd. *Kaders en ambities* Hoewel het concessiecontract in stand is gelaten en de doelstelling strikt genomen daardoor gehaald is, is het exploitatierisico sinds de overname van MAA BV door HBLM NV (indirect) bij de Provincie komen te liggen. Inmiddels is Schiphol Nederland BV voor 40% aandeelhouder van HBLM geworden. Er wordt toegewerkt naar een situatie waarbij voor MAA nieuwe kaders voorhanden zijn (met name luchthavenbesluit), op basis waarvan met succes naar marktpartijen en of strategische partners gekeken kan worden voor de exploitatie. Dit maakt onderdeel uit van het business plan dat is opgesteld in het kader van de uitwerking van ‘amendement 145’ (3 juni 2022). Dit business plan geeft de kaders voor de doorontwikkeling / transitie van de luchthaven. *Nieuwe functionaliteiten* Met betrekking tot de nieuwe functionaliteiten op het vlak van vrachtafhandeling, passagiersaccommodatie en vliegtuigonderhoud kunnen de volgende ontwikkelingen gemeld worden: – De onderzoeken naar de mogelijkheid om de uitbreiding van de parkeergelegenheid vanuit de markt te financieren worden opgepakt. – Ten behoeve van de verdere verduurzaming van de luchthaven zijn de mogelijkheden voor het plaatsen van zonnepanelen op bestaande gebouwen uitgewerkt. Hiervoor is SDE subsidie aangevraagd.

Vervolg D. Planning van het project		– Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV heeft de opdracht voor renovatie van de start- en landingsbaan najaar 2022 gegund aan Dura Vermeer Infra Regionale Projecten BV. De start van de werkzaamheden aan de start- en landingsbaan is in het voorjaar van 2023 voorzien (renovatie gepland van 8 mei tot en met 30 juni). Mededeling portefeuillehouder d.d. 9 september 2022 (DOC-00330623). De baanrenovatie heeft plaatsgevonden binnen de daarvoor gereserveerde termijn en is voorspoedig en in goede afstemming met de omgeving verlopen. – Ter voorkoming van vortexschade aan daken zijn aan de hand van een tweetal rapporten drie gebieden met het hoogste risicoprofiel bepaald (gemeente Beek) waar overgegaan wordt tot het preventief verankeren van dakpannen ter voorkoming van vortexschade. Start uitvoering regeling eind 2023. – Vastgoed: vergroten verhuurbaarheid Aviation House in voorbereiding (onder meer compartimentering begane grond, plaatsing elektrische laadpalen, upgrade entree).

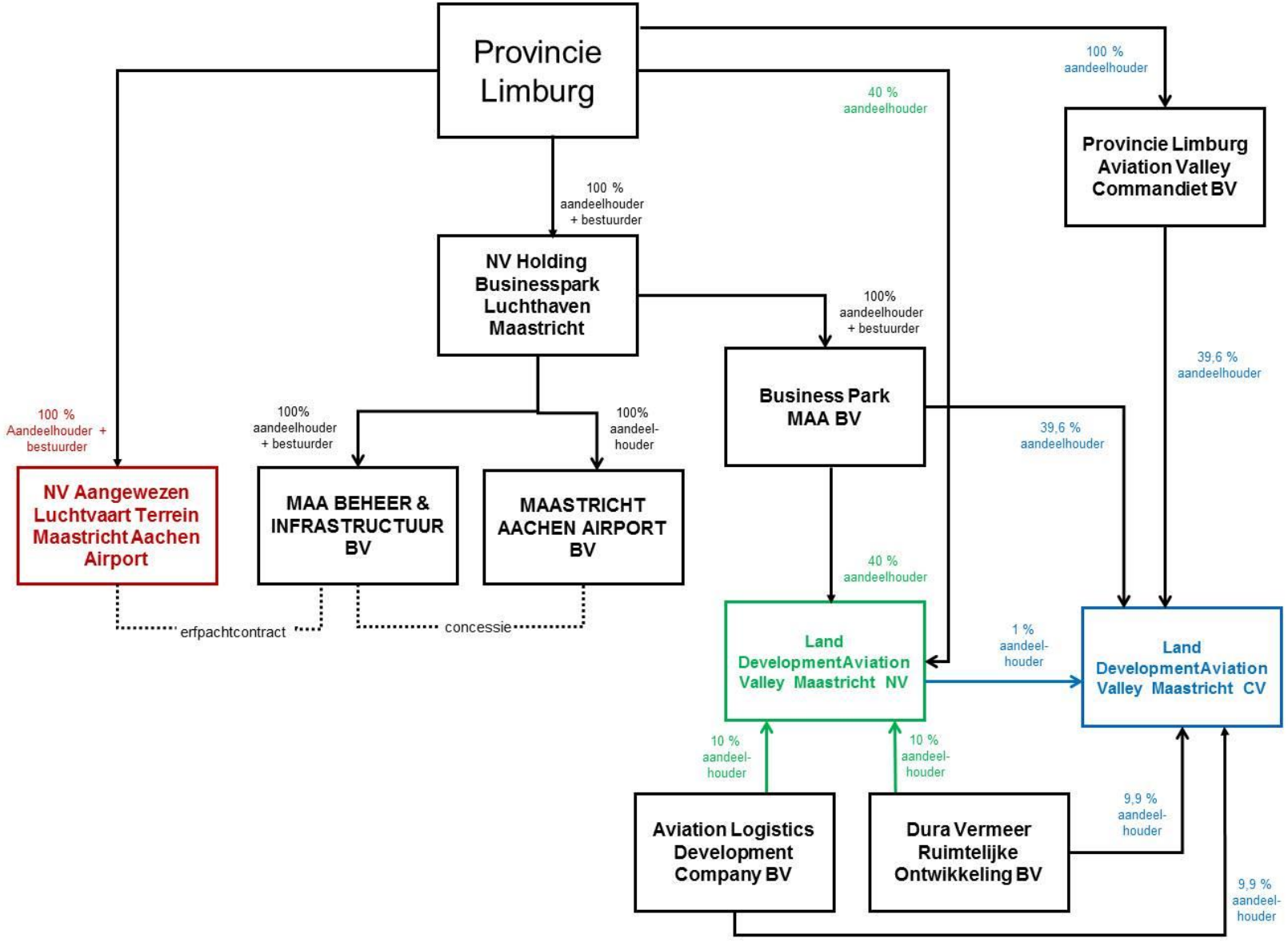
E. Financiën van het project (provinciale middelen) Peildata voor financiën zijn: 30 juni 31 december	Op 16 mei 2014 hebben uw Staten ingestemd met de inzet voor MAA. Op 9 oktober 2015 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de nadere invulling hiervan. Op 30 september 2016 hebben PS besloten om aanbevelingen uit het rapport van de Commissie van onderzoek inzake de 'Vergelijking PS-besluiten 9-10-2015 en 16-5-2014 i.r.t. GS-nota 9-9-2015 betreffende NEDAB-subsidie MAA' te onderschrijven en GS op te dragen om bij elke voortgangsrapportage over het Groot Project MAA conform de Regeling Grote Projecten een compleet en actueel overzicht op te nemen op basis van overzicht 2 uit voorliggend onderzoek. In de toelichting bij de Regeling Grote projecten 2017 ('Werken met de Regeling Grote Projecten 2017', versie 22 februari 2017) staat een voorbeeld van een financiële overzichtstabel opgenomen. Deze zullen wij als basis gebruiken in onze rapportages. Daarnaast hebben uw Staten ingestemd met de wijze van financieel rapporteren in de derde voortgangsrapportage, waarbij een compleet en actueel financieel overzicht is opgenomen. Wij zullen ook dit overzicht blijven hanteren. Daarmee wordt invulling gegeven aan deze aanbeveling.	Een overzicht van de inzet van provinciale middelen en de financiële stand van zaken per 30 juni 2023 is opgenomen in bijlage 3.

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	**Stand van zaken (peildatum 1 juli 2023)**
F. Risico's en risicobeheersing	De risico's die waren gedefinieerd in de eerste basisrapportage hebben we voor het merendeel kunnen afvoeren. De belangrijkste risico's die nu nog resteren, zijn: 1. tegenvallende vervoersontwikkelingen; 2. voortijdige beëindiging concessie; 3. geen goedkeuring staatssteun voor achterstallig onderhoud; 4. de toerekening van de kosten van de luchtverkeersleiding; 5. het definitief luchthavenbesluit is vertraagd vastgesteld of wijkt af van het aangevraagde luchthavenbesluit. Naast deze project-specifieke risico's zijn uiteraard ook meer algemene risico's te onderscheiden, zoals afbreukrisico's, risico van imagoschade en dergelijke. Een adequaat en goed georganiseerd projectbeheer (zie hierna onderdeel G) zorgt ervoor dat ook deze algemene risico's geborgd zijn. De belangrijkste beheersmaatregelen worden aan de orde gesteld en gemonitord in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van N.V. HBLM, N.V. ALTMAA, MAABI B.V. en MAA B.V. Sinds 1 november 2019 is MAA B.V. een dochteronderneming van N.V. HBLM	Een overzicht van de risico's en de daarbij behorende risicobeheersing is opgenomen in bijlage 4.

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	Stand van zaken (peildatum 1 juli 2023)
G. Projectbeheer en projectbeheersing	*Rol provincie* De Provincie Limburg heeft de rol van ondernemer, partner (aandeelhouder) en financier bij het laten exploiteren van de luchthaven. Daarnaast is zij procesmanager, waarbij zij de realisatie van vervoerscijfers in relatie tot de provinciale ambities en de bijdragen aan de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat monitort. *Projectorganisatie en -administratie* Het projectbeheer en de projectbeheersing voor het project MAA vereist sturen, beheersen, verantwoorden en toezicht. Binnen de provinciale ambtelijke organisatie is een Projectteam MAA ingericht, waarbinnen vanuit verschillende clusters expertise vertegenwoordigd is (inhoudelijk, financieel, juridisch, economisch, vastgoed). Dit projectteam bewaakt de voortgang en de risico's van het project, voert structureel overleg met MAABI en bereidt Algemene vergaderingen van aandeelhouders voor opdat GS daarin standpunten kunnen innemen. Ook is er op regelmatige basis strategisch overleg tussen de programmamanager MAA, de directeur MAA, de directeur MAABI, de verantwoordelijk portefeuillehouder en de verantwoordelijke directeur. In dit overleg wordt gesproken over strategische zaken zoals de wijze en momenten waarop GS en PS geïnvolveerd worden. Daarnaast wordt periodiek externe afstemming gezocht met bestuurders en ambtenaren van gemeenten, met de CRO en klankbordgroep bedrijven.	*Overleggen* – Er vindt structureel voortgangsoverleg plaats tussen de directeur MAABI (concessiegever) en MAA B.V. (concessienemer) over de uitvoering van het concessiecontract. – Periodiek heeft op bestuurlijk niveau afstemming tussen Provincie (als aandeelhouder), MAABI en MAA en vanaf juni 2022 met Schiphol (als beoogd aandeelhouder) plaatsgevonden. – De projectbeheersing heeft plaatsgevonden in het directeurenoverleg tussen programmamanager, directeur MAABI, directeur MAA en verantwoordelijke directeur Provincie Limburg. Na de besluitvorming in Provinciale Staten op 16 december 2022 is een stuurgroep opgericht waar naast de directie van de luchthaven, de directies van Schiphol en provincie in vertegenwoordigd zijn. – Met de direct betrokken gemeenten (Beek, Meerssen en namens de regiogemeenten de gemeente Maastricht) is overleg gevoerd.

Vervolg G. Projectbeheer en projectbeheersing	*Rapportage* – Uw Staten worden twee keer per jaar, in aanvulling op de planning- en controlcyclus, via de Regeling Grote Projecten geïnformeerd over (afwijkingen in) de financiële en inhoudelijke voortgang van het totaal project, de planning en de risicobeheersing. – In de reguliere planning- en controlcyclus (jaarstukken, voorjaarsnota, begroting en afwijkingenrapportages) zal over deelaspecten van het project worden gerapporteerd in de paragraaf financieringen en in de paragraaf verbonden partijen. Over de vaststelling van de daadwerkelijke NEDAB-kosten), inzet van investeringsmiddelen en de jaarcijfers zal na afloop van het boekjaar (sinds de overname van de luchthaven door de Provincie gelijkgesteld aan het kalenderjaar) gerapporteerd worden in de voortgangsrapportage. – De begroting en de jaarstukken van Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V. (MAABI) , N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM), MAA BV, BPMAA BV, PLAC BV en LDAVM, alsmede N.V. Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport (ALTMAA) worden aan GS als aandeelhouder voorgelegd. Sturing vindt plaats via de Algemene vergaderingen van aandeelhouders. Indien zich hierin ontwikkelingen voordoen, die niet passen binnen de door uw Staten voor dit project vastgestelde kaders, worden deze aan uw Staten voorgelegd. – Indien ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven, worden uw Staten geïnformeerd via de mededelingen	De eerstvolgende voortgangsrapportage zal voorjaar 2024 worden aangeboden aan uw Staten. In amendement 145, dat op 3 juni 2022 is aangenomen door PS, is bepaald dat het huidige Groot Project MAA moet worden omgezet naar ‘Transitie MAA’ en dat de basisrapportage per 1 januari 2024 dient te worden herzien om de performance en doelrealisatie te kunnen blijven monitoren. Die voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2024 zal worden gebaseerd op een herziene basisrapportage die najaar 2023 aan uw Staten zal worden voorgelegd.

BIJLAGE 1 JURIDISCHE STRUCTUUR (VANAF 1 NOVEMBER 2019)



BIJLAGE 2 BESLUITVORMINGSMOMENTEN EN BETROKKENHEID PROVINCIALE STATEN (TOT 1 JULI 2023)

PS	17-05-2013	Interpellatiedebat	Tijdens dit interpellatiedebat is gesproken over de actuele stand van zaken bij MAA. De portefeuillehouder heeft toegezegd om in mei/juni 2013 terug te komen in PS met een goede analyse en een duurzaam plan van aanpak waarin een aantal scenario's aangaande een financiële impuls aan de luchthaven MAA zijn uitgewerkt, inclusief het belang van de luchthaven voor de Limburgse economie.
PS	20-06-2013 21-06-2013	Besluitvormend	Er is aan PS voorgesteld om een subsidie te verstrekken van maximaal € 4,5 miljoen in de NEDAB-kosten van de luchthaven en deze te dekken uit het vrije deel van de Algemene Reserve en het college van GS op te dragen om uiterlijk 1 juli 2014 een voorstel voor een duurzame aanpak in lijn met de scenario's aan PS te doen toekomen.
GS	17-12-2013	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de voorbereidingen statenvoorstel MAA
EBD	04-04-2014 10-04-2014 18-04-2014	Informerend Sonderend Besluitvormend	Voorstel van GS is aan de orde geweest in de Statencommissie
CC	12-04-2014 24-06-2014		Advies inzake aanwijzen overname MAA als Groot Project
PS	16-05-2014	Besluitvormend	Besluit van PS om over een periode van 10 jaar gemiddeld € 3 miljoen per jaar (totaal € 30 miljoen) bij te dragen in de NEDAB-kosten, gemiddeld € 1,55 miljoen per jaar bij te dragen in de investeringen ten behoeve van achterstallig onderhoud en het overnemen van de aandelen NV HBLM van OMDV BV. PS geeft GS de opdracht tot het verlenen van een concessie aan één of meer marktpartijen voor de feitelijke exploitatie van de luchthaven.
PS	19-06-2014 20-06-2014	Besluitvormend	PS hebben met haar besluit omtrent de 1e Afwijkingenrapportage bij de behandeling van de Voorjaarsnota (G-14-014) een additioneel bedrag van € 1,5 miljoen ten behoeve van MAA uit de lopende begroting gehaald. Dit als tegemoetkoming aan de wens van PS om zoveel mogelijk uit reguliere middelen te financieren. Daarmee wijzigt het vanuit de Immunisatiereserve te bekostigen bedrag van € 8 miljoen naar € 6,5 miljoen.
GS	01-07-2014	Mededeling portefeuillehouder	GS heeft informatie verstrekt over de instemming van het Ministerie met de overname van HBLM door de Provincie (bevoegdheid op grond van de Provinciewet), de toezegging van de regiogemeenten en de stand van zaken rond de Rijksinvesteringbijdrage.
PS	04-07-2014	Besluitvormend	PS hebben de overname van MAA aangemerkt als Groot Project.
GS	15-07-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de aandelenoverdracht per 15 juli 2014 en de benoeming van de interimmanager en de raad van commissarissen.
GS	07-10-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de Rijksinvesteringsbijdrage in MAA.
GS	04-12-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de aanbesteding concessie MAA.
EBD	16-01-2015	Sonderend	De Statencommissie EBD heeft de gewijzigde basisrapportage overname MAA behandeld.
PS	06-02-2015	Besluitvormend	PS hebben de gewijzigde basisrapportage overname vastgesteld.
FEB	25-09-2015	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de eerste voortgangsrapportage overname MAA behandeld.

PS	09-10-2015	Besluitvormend	PS hebben ingestemd met investering in de passagiersterminal (€1,5 miljoen), de aankoop van de cargoterminal (€7,55 miljoen) en de verhuur daarvan, en met de inzet van € 1,4 miljoen uit de egalisatiereserve doeluitkering bedrijventerreinen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein LDAVM. Daarnaast hebben ze geen wensen en bedenkingen kenbaar gemaakt ten aanzien van het verstrekken van een marktconforme lening voor de ontsluiting van de cargoterminal (€ 2 miljoen).
GS	19-01-2016 (verzonden 21-01-2016)	Informerende brief GS	Mededeling stand van zaken concessietraject en voorlopige gunning aan TCGI.
GS	01-03-2016	Mededeling portefeuillehouder	Laatste stand van zaken aanbestedingstraject, terugtreden Raad van Commissarissen en Provincie statutair bestuurder HBLM B.V. (en daarmee ook van MAA B.V.).
FEB	04-03-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de tweede voortgangsrapportage overname MAA behandeld.
GS	08-03-2016	Informerende brief GS	NEDAB en onderhoud MAA
GS	19-04-2016	Mededeling portefeuillehouder	Schriftelijke beantwoording van vraag inzake overlast (afdoening toezegging 2401).
FEB	21-04-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de informerende brief over NEDAB en onderhoud MAA behandeld.
PS	17-06-2016	Besluitvormend	Voorjaarsnota en Afwijkingenrapportage
FEB	09-09-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de derde voortgangsrapportage overname MAA behandeld.
PS	30-09-2016	Besluitvormend	PS hebben besloten om de navolgende aanbevelingen uit het rapport van de Commissie van (voorbereiding van) onderzoek inzake onderzoek 'Vergelijking PS-besluiten 9-10-2015 en 16-5-2014 i.r.t. GS-nota 9-9-2015 betreffende NEDAB-subsidie MAA' te onderschrijven: 1. GS op te dragen om bij elke voortgangsrapportage over het Groot Project MAA conform de Regeling Grote Projecten een compleet en actueel overzicht op te nemen op basis van overzicht 2 uit voorliggend onderzoek. 2. GS te vragen om te zorgen voor een eenduidige communicatie richting PS door het zorgvuldig formuleren van teksten in documenten voor PS.
FEB	14-04-2017	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de vierde voortgangsrapportage overname MAA vastgesteld.
FEB	14-04-2017	Vraag	Er is toegezegd dat in de voortgangsrapportage een toelichting op de actuele ontwikkelingen rondom MAA en Aviation Valley wordt opgenomen, dit gezien berichten in de media hieromtrent (met name met betrekking tot hotel, bouwvoorschriften en progressie luchthaven zelf (onder andere naar aanleiding van teruglopende belangstelling voor vluchten naar Turkije)).
FEB	02-06-2017	Sonderend	Bespreking herziene basisrapportage Groot Project MAA
GS	20-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake dossier hotelontwikkeling op MAA
GS	27-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Nadere informatie naar aanleiding van vragen in de Statencommissie FEB op 2 juni 2017
GS	27-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Vertrouwelijke inzage voor de leden van de Statencommissie FEB in relevante vertrouwelijke informatie omtrent de juridische kwestie inzake de hotelontwikkeling op MAA
FEB	08-09-2017	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de eerste voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
FEB	08-09-2017	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft het statenvoorstel duurzaamheid (uitwerking motie 677) behandeld.
PS	29-09-2017	Besluitvormend	PS hebben de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.

PS	29-09-2017	Besluitvormend	PS hebben het statenvoorstel duurzaamheid (uitwerking motie 677) vastgesteld.
GS	06-12-2017	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake Tijdelijke Beleidsregel anticiperend handhaven start- en landingsbaan luchthaven Maastricht Aachen Airport.
GS	26-02-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake passagiersterminal Maastricht Aachen Airport.
FEB	06- 04-2018	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de tweede voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
GS	05-06-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake provinciaal inpassingsplan proefdraaiplaats Maastricht Aachen Airport.
PS	22-06-2018	Besluitvormend	1e Afwijkingenrapportage 2018 (betreft bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen en bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur)
GS	03-07-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake mitigerende maatregelen en aantal meldingen te relateren aan gebruik volledige baanlengte
GS	11-09-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake afdoening toezegging 8326 (aspecten klimaat en gezondheid in voortgangsrapportages Maastricht Aachen Airport)
FEB	02-11-2018	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de derde voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
GS	27-11-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake actualisatie aanvraag luchthavenbesluit
GS	26-02-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake vervolg van onderzoek dakpannenschade Maastricht Aachen Airport.
PS	27-03-2019	Informerend	Toezending van de vierde voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage MAA.
GS	26-03-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake afdoening toezegging 8301 geluidsmetingen MAA en afdoening toezegging 8390 raadpleging omwonenden bij omgevingsafspraken MAA.
GS	11-06-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake dialoogfase luchthavenbesluit MAA.
GS	20-08-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake afhandeling dak(pan)schade bij MAA.
GS	20-08-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake vertrekkende vliegtuigen Maastricht Aachen Airport op basis van 2500 meter-baan (afdoen toezegging 8416).
GS	29-08-2019	Informerende brief GS	Aan PS is ter informatie aangeboden, de brief die aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is toegezonden inzake de Luchtvaartnota 2020-2050.
GS	10-09-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake reductie geluidoverlast Maastricht Aachen Airport.
GS	24-09-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake position paper MAA.

GS	29-10-2019	Statenvoorstel	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 toegezonden aan PS
GS	29-10-2019	Informerend stuk	Vijfde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
PS	01-11-2019	Informerend	Informatiebijeenkomst voor statenleden over ontwikkelingen bij MAA
GS	19-11-2019	Mededeling portefeuillehouder	Planning investeringen MAA in 2020 (afdoening toezegging 8498)
FEB	22-11-2019	Sonderend	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 en vijfde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage besproken
GS	03-12-2019	Mededeling portefeuillehouder	Informatie over MAA (afdoening toezegging 8516 en 8518)
FEB	06-12-2019	Sonderend	Besloten bijeenkomst
CC	06-12-2019	Sonderend	Besloten bijeenkomst
PS	12-12-2019 13-12-2019	Besluitvormend	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 besproken. PS besluiten de financiering van de structurele verhoogde NEDAB-bijdrage vanaf 1 januari 2019 te dekken voor € 2.952.143 uit de intensiveringsmiddelen Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt. Daarnaast voor € 2.291.667 dekking te laten plaats vinden door het naar voren halen van de beschikbare restantmiddelen uit de Reserve NEDAB en deze reserve voor dit totaal aan te vullen ten laste van de begrotingsresultaten 2023 en 2024.
GS	21-01-2020	Informerende brief GS	Aan PS is ter informatie aangeboden, de brief die aan de Tweede Kamer is gezonden inzake luchtvrachttaks
GS	21-01-2020	Mededeling portefeuillehouder	Baanrenovatie MAA
GS	21-01-2020	Mededeling portefeuillehouder	Aanstelling verkenner proces provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
GS	20-02-2020	Informerende brief GS	Werkgroep statenleden bij provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
FEB	06-03-2020	Sonderend	Bespreking inrichten werkgroep statenleden bij provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
GS	30-04-2020	Informerend stuk	Zesde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	01-05-2020	Bericht portefeuillehouder	Brief van de heer Van Geel inzake vervolgproces provinciale vertaling luchtvaartnota
GS	26-05-2020	Mededeling portefeuillehouder	Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
GS	5-6-2020	Statenvoorstel Presidium	Verzoek tot opheffing geheimhouding en openbaarmaking n.a.v. een verzoek op grond van de Wob (inzake koopovereenkomst en concessieovereenkomst MAA)
GS	9-7-2020	Mededeling portefeuillehouder	Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
GS	4-11-2020	Informerend stuk	Zevende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS

GS	17-11-2020	Mededeling portefeuillehouder	Raad van Commissarissen bij MAA BV
GS	7-12-2020	Mededeling portefeuillehouder	Definitieve Luchtvaartnota 2020-2050
GS	17-12-2020	Mededeling portefeuillehouder	Financieel overzicht MAA en effect hinder beperkende maatregelen op geluidsoverlast (afdoening toezegging 8846 en 8847)
GS	26-1-2021	Mededeling portefeuillehouder	Advies Pieter van Geel inzake Maastricht Aachen Airport
GS	28-1-2021	Mededeling portefeuillehouder	Planning en uitvoering baanrenovatie Maastricht Aachen Airport
GS	10-2-2021	Sonderend	Sonderende notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”
FEB	12-2-2021	Informerend	Besloten bijeenkomst
GS	22-2-2021	Mededeling portefeuillehouder	Vliegtuigincident MAA op 20 februari 2021
GS	24-2-2021	Mededeling portefeuillehouder	Vertrouwelijke bijeenkomst over Maastricht Aachen Airport op 12 februari 2021
FEB	5-3-2021	Sonderend	Bespreking notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”
GS	2-4-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken procedure van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Proefdraaien Maastricht Aachen Airport
GS	7-4-2021	Mededeling portefeuillehouder	Ontwikkelingen Liège Airport
GS	11-5-2021	Mededeling portefeuillehouder	Noodmaatregel start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport
GS	23-6-2021	Mededeling portefeuillehouder	Voorontwerp PIP MAA Proefdraaien stand van zaken en proces
GS	20-7-2021	Mededeling portefeuillehouder	Nieuwe acties ter versnelling van de aanpak van dakbeschadigingen als gevolg van vliegverkeer
GS	8-9-2021	Mededeling portefeuillehouder	Proces integrale besluitvorming MAA
GS	20-10-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken Maatschappelijke Kosten Baten Analyse voor Maastricht Aachen Airport
GS	9-11-2021	Informerend	Achtste en negende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	11-11-2021	Mededeling portefeuillehouder	Verstrekken gegeven naar aanleiding van verzoek om ambtelijke bijstand Statenfractie PvdA
FEB	18-11-2021	Technische briefing	Technische briefing 1

FEB	10-12-2021	Technische briefing	Technische briefing 2
GS	10-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	PIP MAA (Proefdraaien) Voorontwerp procedure
GS	14-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken acties ter versnelling van de aanpak van dakbeschadigingen als gevolg van vliegverkeer
GS	15-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Proces Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor Maastricht Aachen Airport (MAA)
GS	16-12-2021	Informerende brief	Afschrift van beantwoording brandbrief Denktank-MAA inzake proces Maatschappelijke Kosten Baten Analyse Maastricht Aachen Airport
GS	16-12-2021	Informerende brief	Afschrift van beantwoording brief Alliantie Tegen Uitbreiding MAA inzake Maatschappelijke Kosten Baten Analyse Maastricht Aachen Airport
GS	21-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Samenwerking Maastricht Aachen Airport met Royal Schiphol Group
FEB	14-1-2022	Technische briefing	Technische briefing 3
FEB	14-1-2022	Werkbezoek	Werkbezoek aan Maastricht Aachen Airport, Maastricht Maintenance Boulevard en Vista College/Aviation Compentence Centre
GS	18-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Schriftelijke reactie analyse statenonderzoeker op voortgangsrapportage 8-9 MAA
GS	21-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Maatschappelijk debat over Maastricht Aachen Airport
GS	25-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Terinzagelegging voorontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) Maastricht Aachen Airport
FEB	3-2-2022	Technische briefing	Technische briefing 4
GS	11-2-2022	Mededeling portefeuillehouder	Ondertekening NDA ten behoeve van verkenning samenwerking Maastricht Aachen Airport en Schiphol Nederland BV
GS	16-2-2022	Informerende brief	Terinzagelegging vertrouwelijke informatie inzake Maastricht Aachen Airport
GS	17-2-2022	Mededeling portefeuillehouder	Regeling preventieve maatregelen ter voorkoming dakbeschadiging door vliegtuigen van MAA
GS	7-3-2022	Mededeling portefeuillehouder	Start aanbesteding renovatie start- en landingsbaan
GS	9-3-2022	Sonderende notitie	Toekomst Maastricht Aachen Airport
FEB	24-3-2022	Sonderend	Bespreking sonderende notitie “Toekomst Maastricht Aachen Airport”
GS	1-4-2022	Mededeling portefeuillehouder	Informatie over mogelijke samenwerking Schiphol-MAA

GS	5-4-2022	Mededeling portefeuillehouder	Survey over Maastricht Aachen Airport
GS	20-4-2022	Statenvoorstel	Toekomst Maastricht Aachen Airport
GS	20-4-2022	Informerend	Tiende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	11-5-2022	Mededeling portefeuillehouder	Indicatief bodemonderzoek Maastricht Aachen Airport
FEB	13-5-2022	Sonderend	G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport Tiende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage
FEB	20-5-2022	Sonderend	G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
FEB	25-5-2022	Technische briefing	Technische briefing 5
GS	31-5-2022	Mededeling portefeuillehouder	Afdoening toezeggingen 9133, 9134, 9135, 9136 en 9137
GS	31-5-2022	Statenvoorstel	GEWIJZIGD G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
PS	3-6-2022	Besluitvormend	Behandeling CORRECTIE GEWIJZIGD G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
GS	29-6-2022	Mededeling portefeuillehouder	Afdoening toezeggingen 9139 en 9140
GS	20-07-2022	Informerend	Aanpak invulling amendement 145
GS	19-08-2022	Mededeling portefeuillehouder	Voornemen tot gunning renovatie start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport
GS	18-11-2022	Statenvoorstel	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	18-11-2022	Informerend	G-22-055 Bekrachtiging geheimhouding Term Sheet Maastricht Aachen Airport
FEB	2-12-2022	Statenvoorstel	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	9-12-2022	Mededeling portefeuillehouder	Statenvoorstel G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-12-2022	Informerend	GEWIJZIGD G-22-055 Bekrachtiging geheimhouding Term Sheet Maastricht Aachen Airport
PS	16-12-2022	Besluitvormend	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-3-2023	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken nadere uitwerking samenwerking met Schiphol Nederland BV
GS	23-3-2023	Informerend	11e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	25-4-2023	Informerend	12e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	10-5-2023	Beantwoording	Beantwoorden schriftelijke vragen D66 inzake Schiphol MAA privejets
GS	16-5-2023	Beantwoording	Beantwoorden schriftelijke vragen inzake OVV rapport Vliegincident Meerssen
GS	08-6-2023	Mededeling portefeuillehouder	Toetreding van Schiphol als aandeelhouder van NV HBLM

BIJLAGE 3 OVERZICHT INZET PROVINCIALE MIDDELEN EN FINANCIËLE STAND VAN ZAKEN PER 30 juni 2023

FINANCIEEL OVERZICHT MAASTRICHT AACHEN AIRPORT (MAA)

Naam	Beschikbaar	Uitbetaald (stand 30-6-2023)	Restant	PS-besluit
NEDAB 2023-2029	€ 49.400.000	€ 5.500.000	€ 43.900.000	3-06-2022 16-12-2022
Procesmiddelen MAA inclusief procesmiddelen amendement 145	€ 202.599	€ 202.962	€ -363	
Vortex schade	€ 133.000	€ -	€ 133.000	
Omgevingsfonds 2023 t/m 2027	€ 8.750.000	€ -	€ 8.750.000	16-12-2022
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	€ 15.000.000	€ 9.576.123	€ 5.423.877	16-05-2014 9-10-2015
Bijdragen gemeente Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen*	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000	nvt

* De Provincie Limburg heeft reeds € 4.800.000 ontvangen van de gemeenten, waarvan € 2.400.000 is doorbetaald aan MAA.

Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 400.000	13-12-2019
Lening renovatie start- en landingsbaan	€ 35.200.000	€ -	€ 35.200.000	3-6-2022
Achterstallig onderhoud tbv transitie MAA	€ 23.900.000	€ -	€ 23.900.000	16-12-2022

	PS besluit 16 mei 2014	PS besluit 9 oktober 2015	Voorjaarsnota en afwijkingen-rapportage 17 juni 2016	Gelieerd aan MAA	Uitbetaald per 30 juni 2023
Bestemmingsreserve NEDAB	A: €30 miljoen: Waarvan € 8 miljoen uit immunisatiereserve en € 22 miljoen in 8 jaar op te bouwen via de reguliere begrotingsruimte B: Aanvullend PS besluit d.d. 12 december 2019: € 5.276.576 (betreft additionele toekenning NEDAB ad € 1,2 mln. per jaar m.i.v. 1 januari 2019				€ 28.569.251
Bijdrage MAABI achterstallig onderhoud en investeringen*	€15,535 miljoen: Geactiveerd bij Provincie activeren als “bijdrage aan activa van derden”. De geactiveerde “bijdrage aan activa van derden” afschrijven in 10 gelijke bedragen van € 1.553.500 per jaar	Ingestemd met een upgrading van de passagiersterminal van € 1,5 miljoen. Als onderdeel van de hiernaast ←genoemde €15.535 miljoen			€ 15.457.655
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	€15 miljoen: Over dekking is toen niets besloten, geschiedt pas op het moment dat het aan de orde is	Aankoop cargoloods door Provincie voor €7,55 miljoen. Als onderdeel van de hiernaast ←genoemde € 15 miljoen (revolverend)			€ 9.637.218 Kosten zijn gemaakt voor aankoop en ontsluiting cargoloods, luifel en verduurzaming cargoloods.
		Lening verstrekt van € 2 miljoen door Provincie voor luchtzijdige ontsluiting van aangekochte cargoloods. Uit linksboven genoemde €15 miljoen (revolverend)			€ 2.000.0000 (1e en 2e afroep) In het eerste halfjaar 2020 is verder afgelost op de lening en is een subsidie ontvangen inzake verduur-zaming cargoloods waadoor het net uitbetaald bedrag lager is dan bij VGR6

NEDAB vanaf 2024 structureel opnemen in provinciale (meerjaren)begroting			€ 2,75 miljoen per jaar uit reguliere begrotingsmiddelen		€ 0
Extra investeringsimpuls 2016 *			€ 3,7 miljoen te dekken uit de in het Coalitieakkoord opgenomen middelen vanuit de Immunisatiereserve maatschappelijk rendement, onderdeel Economische Structuurversterking (de zogeheten € 70 miljoen).		€ 3.700.000
Onderhoudskosten en vervangings-investeringen structureel opnemen in de provinciale (meerjaren)begroting*			Per jaar uit reguliere begrotingsmiddelen op basis van op te stellen meerjarige onderhoudsplannen.		€ 2.531.518
Uitbreiding Maastricht Aviation Aircraft Services (MAAS)				Lening verstrekt van € 1 miljoen (revolverend) Subsidie verleend van € 0,2 miljoen (niet revolverend)	€ 1.000.000 lening € 200.000 subsidie

* = middelen zijn weliswaar niet revolverend maar dragen wel bij aan de waardevermeerdering van de luchthaven (bijvoorbeeld nieuw equipment, opgeknapte infrastructuur e.d)

BIJLAGE 4 RISICO'S EN RISICOBEHEERSING PER 1 JULI 2023

Risico	*Oorzaak*	*Gevolg*	*Maatregel*	*Opmerking*	*Score*
Tegenvallende vervoers-ontwikkelingen/ exploitatie-risico	– haperende economische ontwikkeling – te weinig (resultaat) acquisitie	Geen sluitende businesscase voor exploitant	– flankerende acquisitie-inspanning; – lobby Den Haag MAA als alternatief voor Schiphol – kostenbesparingen door het flexibel maken van de m.n. de personeels-kosten	Provinciale Staten hebben 12 december 2019 besloten tot het verhogen van de provinciale bijdrage van de NEDAB-kosten. Er is op dit moment sprake van een gezonde bedrijfsvoering, waarmee tegenvallende vervoersontwikkelingen opgevangen kunnen worden. In het kader van de Luchtvaartnota 2050 wordt met het ministerie van I&W en met de directie van Schiphol gesproken over meer samenhang en samenwerking tussen de luchthavens van nationale betekenis. Inmiddels is bekend dat Schiphol als aandeelhouder zal toetreden tot HBLM. Daarmee ligt het exploitatierisico niet meer volledig bij de Provincie.	
Voortijdige beëindiging concessie	– haperende economische ontwikkeling – te weinig (resultaat) acquisitie	Geen sluitende businesscase	MAABI overlegt met concessienemer	Aan de hand van PS-nota (G-19-036) is door PS besloten MAA BV op te nemen als 100% dochter van de provinciale deelneming HBLM. Tevens is besloten de NEDAB bijdrage te verhogen om de exploitatie van MAA BV te versterken. In het kader van de uitwerking 'amendement 145' is een business plan opgesteld dat op 16 december 2022 in Provinciale Staten is behandeld.	
Hogere kosten luchtverkeers-leiding	Gewijzigde systematiek toedeling kosten luchtverkeers-leiding	Geen sluitende businesscase	Discussie volgen en lobby organiseren	De Staatssecretaris van I&W heeft besloten om de aanvankelijk geplande datum van 1 januari 2020 om de OGA-bekostigingssystematiek af te schaffen, tot nader te bepalen datum uit te stellen. Zij gaat in gesprek met de regio over de verdere invulling en voert een aantal verkenningen uit naar de meest optimale werkwijze. De Provincie Limburg heeft een lobby ingezet richting Kamerleden, gericht op het niet nog verder vergroten van het ongelijke speelveld voor MAA in relatie tot de luchthavens Eindhoven, Weeze en Luik door doorbelasting van de kosten van de luchtverkeersleiding.	
Het definitief luchthaven-besluit is vertraagd vastgesteld of wijkt af van het aangevraagde luchthaven-besluit	– vertraging als gevolg van procedures – (ontwerp) besluit wijkt af van de aanvraag	– vooralsnog geen mogelijkheid om luchtvaart-maatschappijen aan te trekken waarvoor volledig baangebruik nodig is – sluitende business-case kan voor con-cessienemer niet haalbaar worden	– gedegen onderzoeken laten uitvoeren die ten grondslag liggen aan de aanvraag – transparante communicatie met omgeving – intensief contact met Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	MAABI heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om de procedure van de lopende aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport stop te zetten. PS zijn hierover op 27 november 2018 geïnformeerd met een mededeling portefeuillehouder. In de nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit zal er rekening mee worden gehouden dat de meest lawaaiige toestellen die nu van MAA gebruik maken, verminderd en mogelijk uitgefaseerd worden. MAA richt zich daardoor op een zo optimaal mogelijk gebruik van de milieugebruiksruimte. Dat betekent ook dat de toekomstplannen voor MAA bijgesteld worden. Alle belanghebbenden krijgen daarbij de gelegenheid om hun zienswijzen te zijner tijd kenbaar te maken. Voorafgaand aan deze procedure is aan de heer Van Geel gevraagd om tot een zo breed mogelijk gedragen advies te komen over de toekomstige ontwikkelrichting van de luchthaven.	

BIJLAGE 5 LIJST VAN AFKORTINGEN

ALTMAA	N.V. Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport
BPMAA	Businesspark MAA B.V.
CRO	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht
EBD	Statencommissie Economie, Bestuur en Duurzaamheid
FEB	Statencommissie voor Financien, Economische Zaken en Bestuur
GS	Gedeputeerde Staten van Limburg
HBLM	N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
LDAVM	Land Development Aviation Valley Maastricht NV (CV)
MAA	Maastricht Aachen Airport
MAA B.V.	Maastricht Aachen Airport B.V. (concessienemer)
MAABI	Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (concessiegever)
NEDAB	Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang
PAX	Aantal passagiers
PS	Provinciale Staten van Limburg

Bijlage 6

Milieuonderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd met betrekking tot MAA

Het betreft de MER beoordelingsnotitie die in het kader van de aanvraag van het Luchthavenbesluit is opgesteld, met enkele bijlagen:
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 1 Verkeersproductie Maastricht Aachen Airport 2015 en 2025;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 2 Achtergrond-document geluid en externe veiligheid;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 3 Onderzoek stikstofdepositie;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 4 Concept-rapport analyse ruimtelijke plannen rondom Maastricht Aachen Airport.

~~U kunt deze stukken inzien via de volgende links:~~

~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie_tcm117-337263.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%201_tcm117-337269.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%202_tcm117-337288.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%203_tcm117-337295.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r.-beoordelingsnotitie%20bijlage%204_tcm117-337297.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r.-beoordelingsbeslissing_tcm117-337220.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Beoordelingsadvies%20Commissie%20m.e.r._tcm117-337219.pdf~~

In het kader van het landelijke programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid is op 18 december 2019 het adviesrapport ‘ Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven’ uitgebracht. Dit rapport over meten, rekenen en beleven presenteert meerdere aanbevelingen gericht op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes. Ook worden aanbevelingen gedaan om in beleid beter aan te sluiten bij door omwonenden van luchthavens ervaren hinder. Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat gaat een aantal vervolgstappen zetten, die passen in de bredere context van de Luchtvaartnota 2020-2050
U kunt dit rapport inzien via deze link: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/18/vliegtuiggeluid-meten-rekenen-en-beleven

In het kader van het advies van de heer Van Geel zijn de volgende milieuonderzoeken uitgevoerd:
- Stiller en Schoner Maastricht Aachen Airport (NLR);
- Duurzaam en innovatief Maastricht Aachen Airport.

Groot project Maastricht Aachen Airport

13e ~~12e~~ voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage, peildatum 1 juli ~~januari~~ 2023

Maastricht, oktober ~~april~~ 2023
Programmateam Maastricht Aachen Airport

Inhoudsopgave

13e ~~12e~~ voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het Groot Project Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli ~~januari~~ 2023) 3

A. Doelstellingen project 4

B. Reikwijdte project 14

C. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van Provinciale Staten 15

D. Planning van het project 16

E. Financiën van het project (provinciale middelen) 18

F. Risico's en risicobeheersing 19

G. Projectbeheer en projectbeheersing 20

Bijlage 1: juridische structuur 22

Bijlage 2: besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten 23

Bijlage 3: overzicht inzet provinciale middelen en financiële stand van zaken per 31 juni 2023 ~~31 december 2022~~ 30

Bijlage 4: risico's en risicobeheersing 35

Bijlage 5: lijst van afkortingen 36

Bijlage 6: milieuonderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd met betrekking tot MAA 38

13e ~~12e~~ voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het Groot Project Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli ~~januari~~ 2023)

Op 4 juli 2014 hebben Provinciale Staten het project Maastricht Aachen Airport aangewezen als Groot Project. Daarmee valt dit project onder de Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020. De oorspronkelijke basisrapportage is vastgesteld op 6 februari 2015, en had nog betrekking op de herstructurering van MAA en de concessieverlening. Op 29 september 2017 is de herziene basisrapportage vastgesteld. In de herziene basisrapportage zijn de scope en de doelen van het project geactualiseerd en herijkt. Dit geldt ook voor de daarmee gepaard gaande risico's met bijbehorende beheersmaatregelen. Thans ligt de 13e ~~12e~~ voortgangsrapportage voor. In amendement 145, dat op 3 juni 2022 door PS is aangenomen, is bepaald dat het huidige Groot Project MAA moet worden omgezet naar 'Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kunnen worden gemonitord.

Ter informatie hierbij een kort overzicht van de stand van zaken conform de 'stoplichtenmethodiek'.

	Score	Toelichting
A. Doelstellingen		Hoewel het concessiecontract in stand is gelaten en de doelstelling strikt genomen daardoor gehaald is, is het exploitatierisico sinds de overname van MAA BV door NV HBLM (indirect) bij de Provincie komen te liggen.
B. Reikwijdte		Ongewijzigd
C. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid PS		
D. Planning		Dit betreft de planning die de transitie van MAA tot een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven volgt. Op onderdelen bepaalt de exploitant dit, de Provincie monitort in de rol van aandeelhouder.
E. Financiën (provinciale middelen)		NEDAB bijdrage is per 1-1-2019 verhoogd en aangevuld op basis van besluitvorming op 16 december 2022. Besluitvorming over het krediet voor de baanrenovatie heeft plaatsgevonden op 3 juni 2022
F. Risico's en risicobeheersing		In de risicobeschrijving zijn ook de risico's met betrekking tot het exploitatieresultaat van de MAA BV meegenomen
G. Projectbeheer en projectbeheersing		In de voortgangsrapportage worden de consequenties van de nieuwe governance voor projectbeheer en projectbeheersing bezien.

mitigerende maatregelen noodzakelijk
heeft de aandacht
ligt op schema

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	Stand van zaken (peildatum 1 juli ~~januari~~ 2023)
A. Doelstellingen project	Op basis van de besluitvorming van Provinciale Staten in juli 2014 en bij de herziene basisrapportage van april 2017 is het de regionale functie van de luchthaven in stand te houden en te versterken als doel voor publieke betrokken geformuleerd. De Provincie Limburg concentreert zich daarbij op publieke taken. Op basis van de mededeling portefeuillehouder van 8 september 2021 is er een proces en planning vanuit het College van GS aangegeven om in het voorjaar van 2022 te komen tot provinciale besluitvorming over de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Deze basisrapportage kan daar echter niet op vooruit lopen en is opgebouwd vanuit de uitgangspunten, doelstellingen en criteria zoals die in de herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017) door PS zijn bekrachtigd. De hoofd-doelstelling van het project is het realiseren van een duurzame toekomst voor Maastricht Aachen Airport door het middels een concessie laten exploiteren van de luchthaven conform het afgesloten concessiecontract en het beheren en onderhouden van de luchthaveninfrastructuur en het niet-cruciale vastgoed, om hiermee bij te dragen aan de versterking van het (luchthaven)vestigingsklimaat. *Rol Provincie*: ondernemer, partner (aandeelhouder), financier. Nu er een concessienemer en een concessiecontract zijn, zijn rol en positie van de Provincie veranderd (zie bijlage 1 voor juridische structuur). De Provincie is niet meer direct verantwoordelijk voor de prestaties op het gebied van aantallen passagiers of tonnen vracht. Die verantwoordelijkheid ligt inmiddels bij de concessienemer. De indicatoren in de programmabegroting zijn hiermee in overeenstemming gebracht. *Prestatie-indicatoren:* – tot eind looptijd concessie voldoen aan het concessiecontract conform de overeenkomst; – uitvoering onderhoudsplannen, die erop gericht zijn de luchthaveninfrastructuur in zodanige staat te brengen en te houden dat de exploitatie conform de concessie optimaal ondersteund wordt.	<table><tr><td>*Prestatie-indicatoren:*</td><td>Score</td></tr><tr><td>Tot eind looptijd concessie voldoen aan het concessiecontract conform de overeenkomst</td><td></td></tr><tr><td>In lijn met de besluitvorming van PS op 16 december 2022 zal uitvoering worden gegeven aan de plannen in het kader van (achterstallig) onderhoud. Daarmee wordt de luchthaveninfrastructuur in zodanige staat gebracht en gehouden dat de exploitatie conform de concessie optimaal ondersteund wordt.</td><td></td></tr></table> Vanaf 1 november 2019 is MAA BV onderdeel van de holding HBLM NV. Hoewel de concessie in stand is gelaten is hiermee het exploitatierisico (indirect) bij de Provincie Limburg als aandeelhouder terecht gekomen. *Vervoersvolumes* – Sinds de start van de concessie op 1 juli 2016 zijn de volumes van vrachtvervoer aanzienlijk toegenomen. Het vrachtverkeer bedroeg in de eerste helft van 2023 15.859 ton, hetgeen ten opzichte van de eerste helft 2022 (54.134) een afname is van 70%. ~~Het vrachtvervoer bedroeg in de tweede helft van 2022 54.085 ton, hetgeen ten opzichte van de tweede helft van 2021 (66.232) een afname is van 18%.~~ – Het aantal passagiers is in de eerste helft van 2023 met ongeveer 12% afgenomen naar 62.472 passagiers ten opzichte van de eerste helft 2022 (70.672). ~~Het aantal passagiers is in de tweede helft van 2022 met ongeveer 122% toegenomen naar 195.360 passagiers ten opzichte van de tweede helft 2021 (87.625).~~ De lagere cijfers over de eerste helft 2023 worden onder meer verklaard door de baanrenovatie van de start- en landingsbaan. Van 8 mei tot en met 30 juni 2023 is MAA gesloten geweest voor vliegverkeer. *Instandhouding luchthaveninfrastructuur* Voor de instandhouding van de luchthaveninfrastructuur is het planmatig onderhoud in uitvoering genomen aan de hand van een onderhoudsplan. De hiervoor vastgestelde begrotingen zijn leidend. Zie verder bijlage 3 voor stand van zaken met betrekking tot de realisatie van de financiële bestedingen.

Daarnaast monitoren we de prestaties van de concessienemer en zetten die af tegen de door uw Staten uitgesproken ambities. Vanaf de zesde voorgangsrapportage worden alleen de cijfers van het CBS vermeld. Omdat hierdoor de vergelijking met de oorspronkelijk ambitie niet kloppend is, is de streefwaarde hierop aangepast.

Indicatoren	Streefwaarde	Jaar
Passagiersvolume	650.000 pax	2024
Vrachtvolume	200.000 ton	2024
Directe werkgelegenheid	375 fte	2019
Indirecte werkgelegenheid	1275 fte	2019

Vanaf de start van de concessieperiode (1 juli 2016) gaan we met voortschrijdende tweejaarsgemiddelden werken om de vervoerscijfers die de concessienemer realiseert in meerjarig perspectief te kunnen plaatsen, waarbij korte-termijn-fluctuaties niet leidend zijn.

De stichting zal uitvoering geven aan de maatregelen/programma`s als bepaald op 16-12-2022 waartoe ook de vormgeving van een verkoopgarantieregeling bedoeld voor de woningen gelegen binnen de 56 dB(A)-contour (B2 bij Statenvoorstel G-22-054). Op dit moment is nog niet bekend hoeveel eigenaren van woningen daar gebruik van willen maken.

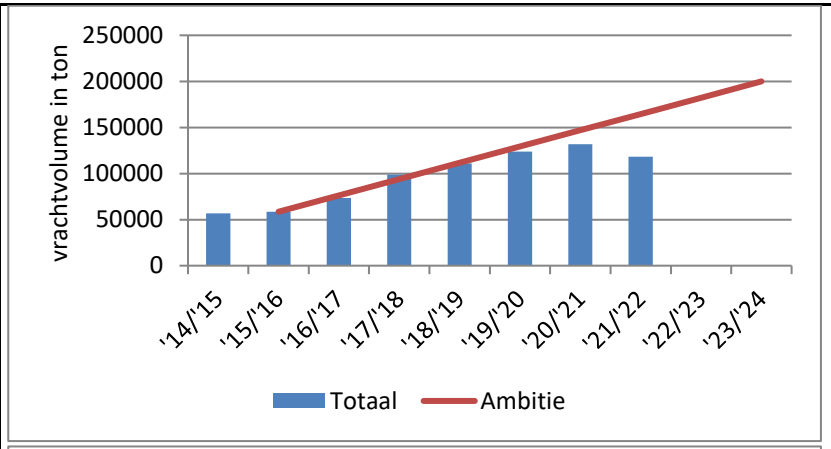
Vervoersontwikkeling

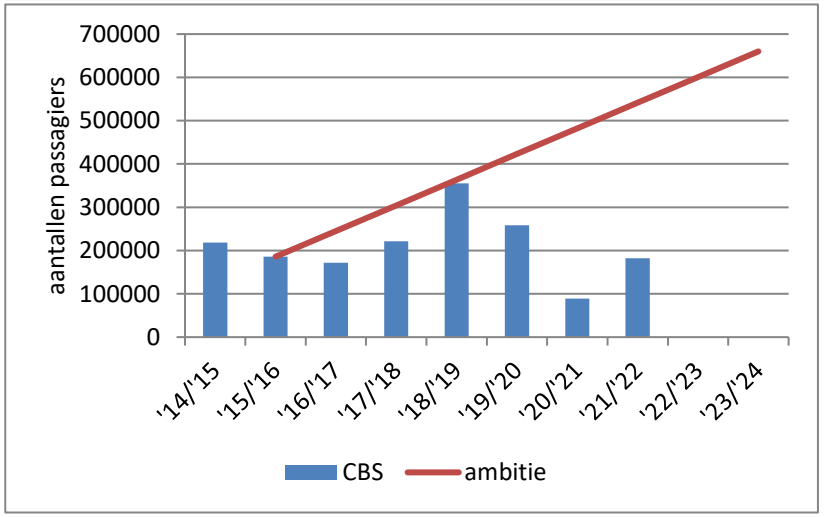
In onderstaande tabel zijn de vervoersontwikkelingen op MAA weergegeven vanaf het jaar dat de luchthaven door de Provincie Limburg is overgenomen.

	Vracht*	Passagiers
2014	56.693	241.473
2015	56.622	195.180
2016	60.480	176.562
2017	86.770	167.544
2018	110.823	275.113
2019	111.457	435.977
2020	135.984	81.080
2021	127.994	97.646
2022	108.219	266.032
Eerste helft 2023	15.859	62.472

*Dit betreft luchtgevlogen vracht zoals geregistreerd door het CBS. Luchthavenvervoer over de weg (‘truck-truck’) wordt niet meer geregistreerd.

In onderstaande grafieken zijn de tweejaarsgemiddelden van de vracht- en passagiersvolumes afgezet tegen de ambities zoals geformuleerd voor MAA op het eind van de concessieperiode. Omdat er geen tussentijdse vervoersvolumes als ambitie zijn geformuleerd, is in bijgaande tabellen een trendlijn van de ambitie weergegeven gerekend vanaf het moment waarop de Provincie Limburg eigenaar van de luchthaven is geworden.


250000
200000
150000
100000
50000
0
vrachtvolume in ton
'14/'15
'15/'16
'16/'17
'17/'18
'18/'19
'19/'20
'20/'21
'21/'22
'22/'23
'23/'24
Totaal
Ambitie


700000
600000
500000
400000
300000
200000
100000
0
aantallen passagiers
'14/'15
'15/'16
'16/'17
'17/'18
'18/'19
'19/'20
'20/'21
'21/'22
'22/'23
'23/'24
CBS
ambitie

	luchtvracht (ton)	passagiers
'14/'15	56.658	218.327
'15/'16	58.551	185.871
'16/'17	73.625	172.053
'17/'18	98.797	221.329
'18/'19	111.140	355.545
'19/'20	123.721	258.529
'20/'21	131.990	89.363
'21/'22	118.107	181.839
'22/'23		
'23/'24		
vervoerscijfers MAA: 2-jaarsgemiddelde		

De vervoerscijfers laten zien dat het vrachtvervoer gelijk oploopt ten opzichte van de ambitie. Voor het passagiersvervoer is sprake van sterke groei in 2018 en 2019.
Vanwege de COVID-19 pandemie is het passagiersvervoer in 2021 weliswaar met 20% ten opzichte van 2020 toegenomen. Ten opzichte van 2019 is de omvang met circa 22% teruggelopen. De aanvankelijke vooruitzichten dat in 2021 een herstel te verwachten zou zijn, zijn vanwege de mondiale situatie en de internationale reisadviezen niet uitgekomen. Corendon heeft haar activiteiten in 2021 overwegend geconcentreerd naar Schiphol.

Werkgelegenheidscijfers
Vanaf de achtste voortgangsrapportage baseren wij de werkgelegenheidscijfers op het onderzoek dat door Ecorys is uitgevoerd. Deze actualisatie wordt op jaarbasis opgesteld.
In het kader van het adviesrapport van de heer Van Geel is door Ecorys nader onderzoek gedaan naar de economische effecten van de luchthaven.
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[1]. Ecorys heeft in het kader van het adviestraject van de heer Van Geel onafhankelijk onderzoek verricht naar de werkgelegenheidseffecten, waarbij de bronbestanden van het E'til en het onderzoek van de Erasmus Universiteit tegen het licht zijn gehouden. Dit heeft geleid tot een aanscherping van de overzichten van bedrijven die binnen de definitie van luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid meegenomen worden in de overzichten. In de E'til cijfers werden regionale effecten in luchtvaart gerelateerde logistieke bedrijvigheid niet meegenomen.
De gehanteerde methode geeft een beeld van het werkgelegenheidseffect van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor. Dat houdt in dat niet alle bedrijven een een-

op-een relatie met de luchthaven hoeven hebben, maar dat de nabijheid of beschikbaarheid van bedrijventerreinen nabij een luchthaven een reden voor vestiging is. Voorbeeld hiervan zijn logistieke bedrijven die naast luchtvracht ook wegvervoer en opslag als activiteit kennen, maar waarbij de nabijheid van de luchthaven de reden voor vesting is.
In de analyse over 2021 hebben wij Ecorys gevraagd naast deze benadering ook in beeld te brengen het werkgelegenheidseffect van de luchthaven waarbij sprake is van een functionele relatie (bijvoorbeeld de vliegtuigonderhoudsbedrijven die een start- en landingsbaan nodig hebben) of een zakelijke relatie met de luchthaven bestaat. Deze tweede methode sluit meer aan bij gegevens die door de Denktank MAA en Alliantie tegen Uitbreiding MAA worden gehanteerd.

Ecorys (zie bijlage bij deze voortgangsrapportage) raamt het totaal op 1.860 werkzame personen (mediaan). Hiervan komen 1.130 werkzame personen voor rekening van de bedrijvigheid op de luchthaven zelf en de aangrenzende bedrijventerreinen. In 2020 ging dit om 1.120 werkzame personen. Daarnaast heeft volgens Ecorys ook een beperkt deel van het wegtransport en aanverwante logistieke bedrijven in de regio baat bij de aanwezigheid van MAA. De hiermee samenhangende (directe) werkgelegenheid raamt Ecorys op 350 werkzame personen. Dat is een daling ten opzichte van 2020 (380 werkzame personen). Per saldo leidt dit tot een geringe afname in het aantal werkzame personen.
Via de inkoop van goederen en diensten en via aanvullende bestedingen van bezoekers, ontstaat in de regio ook indirecte en afgeleide werkgelegenheid. Deze raamt Ecorys op respectievelijk 350 en 30 werkzame personen. Dat is een lichte afname ten opzichte van 2020, toen deze werden geraamd op 370 en 30 werkzame personen.
Op 1 januari 2022 werkten bij de luchthaven 192,5 fte aan eigen personeel en 14,5 fte aan uitzendkrachten. Per 1 januari 2023 bedroegen deze aantallen 203,5 fte respectievelijk 5 fte. ~~Bij de luchthaven werken op dit moment 198 werknemers (peildatum 1-1-2022) exclusief security en 24,02 fulltime personen op uitzendbasis.~~ Deze gegevens over werkgelegenheid hebben alleen betrekking op de arbeidsplaatsen bij de luchthaven zelf.

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Terreingebonden	**1120**	**280**		**1400**
Businesspark Aviation Valley	*110*	*30*		*140*
Kantorenzone Luchthaven (SD)	*140*	*30*		*170*
Maastricht Aachen Airport	*830*	*220*		*1050*
Technoport Europe (TPE)	*40*	*0*		*40*
Wegtransport/ logisitiek regio	*380*	*90*		**470**
Afgeleid	*0*	*0*	*30*	**30**
Totaal	**1500**	**370**	**30**	**1870**

Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport 2020 (regionaal, werkzame personen)

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Terreingebonden	**1130**	**270**		**1400**
Businesspark Aviation Valley	*110*	*30*		*140*
Kantorenzone Luchthaven (SD)	*110*	*30*		*140*
Maastricht Aachen Airport	*890*	*200*		*1090*
Technoport Europe (TPE)	*20*	*0*		*20*
Wegtransport/ logisitiek regio	**350**	**80**		**430**
Afgeleid	*0*	*0*	*30*	**30**
Totaal (incl. Afgeleide werkgelegenheid)	**1480**	**350**	**30**	**1860**

Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport 2021(regionaal, werkzame personen)[2]

Om zicht te krijgen op het verlies aan werkgelegenheid wanneer de luchthaven zou sluiten, is in 2020 door Ecorys voor alle bedrijven op en rond MAA in kaart gebracht of zij luchthavengebonden zijn en of zij een zakelijke relatie hebben met MAA. Vervolgens is voor de bedrijven met een zakelijke relatie met MAA op basis van beschikbare kennis bij diverse betrokken organisaties en relevante eerdere onderzoeken van Ecorys een inschatting gemaakt van het aandeel werkgelegenheid dat gerelateerd is aan de faciliteiten en voorzieningen van MAA. Hierbij is aangenomen dat bedrijven die tenminste voor 75% van de werkgelegenheid afhankelijk zijn van MAA op termijn zullen vertrekken bij een eventuele sluiting van MAA. Voor bedrijven die voor minder dan 75% afhankelijk zijn van MAA wordt aangenomen dat zij ook (kunnen) blijven wanneer MAA zou sluiten.
In totaal heeft ~~raamt~~ Ecorys de directe terreingebonden werkgelegenheid die zal vertrekken in geval van eventuele sluiting van MAA op 550 werkzame personen geraamd. Dat betreft 49% van het totaal van 1.130 luchthavengebonden werkzame personen (mediaan) op de luchthaven zelf en de aangrenzende bedrijventerreinen.

De volgende definities zijn gehanteerd:

Directe effecten: Het betreft de werkgelegenheid van bedrijven die vanwege de nabijheid van MAA zich hier gevestigd hebben (luchtvaart gerelateerde bedrijven die een functionele of zakelijke relatie met de luchthaven MAA hebben en of luchtvaart gerelateerde bedrijven die zich hier gevestigd hebben op de vanwege de aanwezigheid van de luchthaven ontwikkelde bedrijventerreinen). Voorbeelden hiervan zijn onder andere airtraffic control, bagageafhandeling,

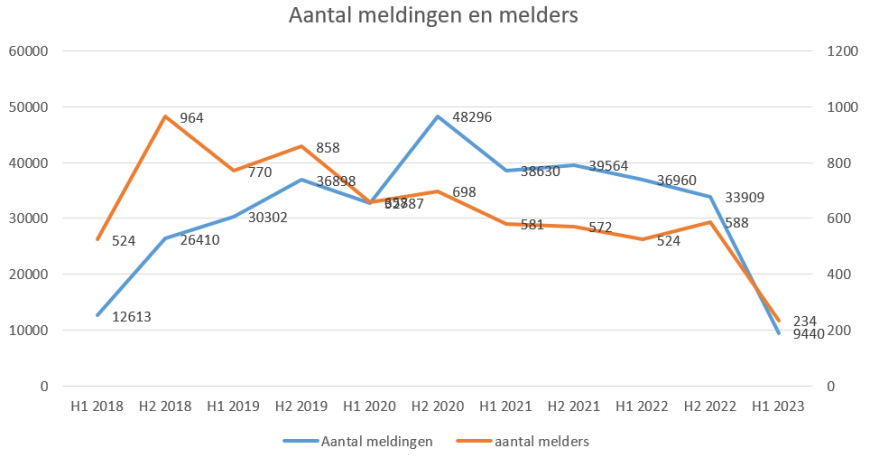
[2] Door afronding op tientallen ontstaan mogelijk verschillen in de optelling

		baliebezetting ten behoeve van incheck passagiers, douane faciliteiten, horecavoorzieningen luchthaven, brandweer/ beveiliging, maar ook de wegvervoerders die direct te koppelen zijn aan de luchtvaart sector in de regio. **Indirecte effecten**: dit zijn de effecten bij toeleverende bedrijven en instellingen (zoals o.a. inkoop van benodigde materialen en/of halfproducten, maar ook schoonmaak, inrichting, catering, kantoorartikelen, etc.). Deze zogeheten achterwaartse effecten kunnen bepaald worden met een zogeheten Input-Output analyse. Dit is een analyse op basis van een tabel van onderlinge (financiële) relaties tussen activiteiten in een regio. Hieruit is bijvoorbeeld af te leiden wat het effect op zakelijke diensten is als de sector luchtvaart meer of juist minder gaat besteden. **Afgeleide effecten** vanwege (het verlies aan) aanvullende bestedingen van bezoekers in de regio. Denk hierbij onder andere aan de (eventuele) uitgaven voor de hotelaccommodatie, het (taxi)vervoer ter plaatse of de bestedingen in de plaatselijke restaurants en/of winkels. Ook voor de afgeleide effecten geldt dat er sprake is van een (indirect) effect bij toeleverende bedrijven. Deze worden eveneens met behulp van een IO-analyse in beeld gebracht. *Meldingen* Op verzoek van Provinciale Staten nemen we in de voortgangsrapportage een verwijzing op naar de website en documenten van de stichting Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL): www.kicl.nl en https://www.kicl.nl/index.php/luchthavens/rapporten/maastricht/ Dit KICL heeft betrekking op alle luchtverkeer boven de provincie. Het KICL is vormgegeven in een separate entiteit en staat los van het programma MAA en/of de luchthaven MAA en tot haar behorende entiteiten. Het totaal aantal vliegbewegingen bedroeg over de eerste helft 2023 3.572 ~~tweede helft 2022 6681~~ bewegingen. Dat is minder dan over dezelfde periode in 2022 (7147) ~~2021 (7114)~~. Het aantal vliegbewegingen medium en groot verkeer bedroeg over de eerste helft 2023 1.116 ~~tweede shelft 2022 2927~~ bewegingen. Dat is minder dan over dezelfde periode in 2022 (2393) ~~2021 (2952)~~. Deze teruggang in aantal bewegingen is grotendeels te verklaren door de sluiting van de start- en landingsbaan gedurende twee maanden. Het aantal meldingen van hinder bedroeg over de eerste ~~tweede~~ helft van 2023 9.440 ~~2022 33.909~~ (In dezelfde periode van 2022 ~~2021~~ bedroeg dat 36.960 ~~39.564~~, hetgeen een afname van circa 74 ~~14~~% is). Het aantal melders nam in het eerste ~~tweede~~ half jaar 2023 ~~2022~~ af ~~toe~~ ten opzichte van 2022 ~~2021~~ van 524 naar 234 ~~van 572 naar 588~~. Dit is een afname ~~toename~~ van 55 ~~3~~%. Het is

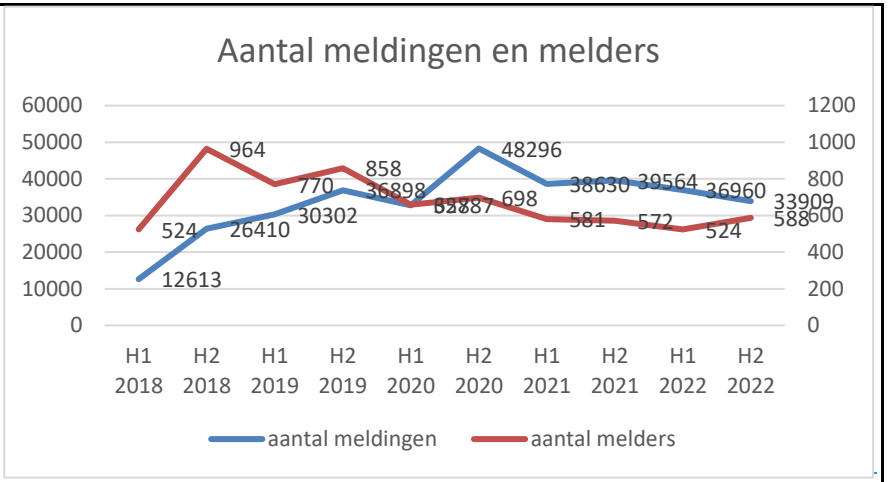
aannemelijk dat de afname van het aantal meldingen en melders deels samenhangt met de tijdelijke sluiting van de start- en landingsbaan.

Op basis van het meldingenpatroon probeert het KICL een correlatie te leggen tussen de vliegbewegingen en het aantal meldingen.

In bijgaande grafiek en tabel zijn deze gegevens van KICL over de afgelopen 5 jaar weergegeven. Het aantal meldingen loopt in 2018 sterk op. De KICL verklaart een belangrijk deel van de meldingen door het aantal vliegbewegingen van het zogenaamd groot verkeer.



Jaar (per 6 maanden)	*Aantal vliegbewegingen Totaal	*Aantal vliegbewegingen medium/groot	*Aantal vliegbewegingen overig verkeer	**Aantal meldingen hinder	***Aantal melders over hinder
H1 2018	8000	2221	5779	12613	524
H2 2018	7777	3113	4664	26410	964
H1 2019	6945	2980	3965	30302	770
H2 2019	7129	3213	3916	36898	858
H1 2020	5059	2315	2744	32787	658
H2 2020	6605	2924	3681	48296	698
H1 2021	5782	2629	3153	38630	581
H2 2021	7114	2952	4162	39564	572
H1 2022	7147	2393	4754	36960	524
H2 2022	6681	2927	3754	33909	588
H1 2023	3572	1116	2456	9440	234



Jaar (per 6 maanden)	*Aantal vliegbewegingen Totaal	*Aantal vliegbewegingen medium/groot	*Aantal vliegbewegingen overig verkeer	**Aantal meldingen hinder	**Aantal melders over hinder
H1 2018	8000	2221	5779	12613	524
H2 2018	7777	3113	4664	26410	964
H1 2019	6945	2980	3965	30302	770
H2 2019	7129	3213	3916	36898	858
H1 2020	5059	2315	2744	32787	658
H2 2020	6605	2924	3681	48296	698
H1 2021	5782	2629	3153	38630	581
H2 2021	7114	2952	4162	39564	572
H1 2022	7147	2393	4754	36960	524
H2 2022	6681	2927	3754	33909	588

* bron: MAA en KICL

** bron: KICL

*** melders kunnen voor het jaarcijfer niet bij elkaar worden opgeteld. Een melder die in zowel H1 als in H2 meldingen indient blijft voor het jaarcijfer één melder.

Partijen in de CRO hebben een nadere uitwerking opgesteld om de vermijdbare hinder van de luchthaven beter aan te pakken (zie verder onderdeel D. planning van het project).

In eerdere voortgangsrapportages werd per half jaar ~~Onderstaand wordt~~ een overzicht gegeven van de geregistreerde vliegtuigtypen ~~van de laatste anderhalf jaar per half jaar~~. De gegevens werden ontleend aan de rapportages van de door de RUD-ZL verrichte ~~uitgebreide analyse van de~~ geluidsmetingen. Op voorstel van de ~~zijn terug te vinden in de rapporten van de RUD-ZL. Deze rapporten zijn~~ Commissie Regionaal Overleg (CRO) is de RUD-ZL evenwel gestopt met het verrichten van geluidsmetingen omdat de CRO geen meerwaarde zag in het metingen met twee geluidmeetpunten ~~nog niet besproken in een vergadering van de CRO. Naar verwachting zullen de rapporten na de juni vergadering van de CRO worden gepubliceerd~~. De CRO is in afwachting van aanbevelingen van het

ministerie van I&W om met aanbevelingen te komen voor de inrichting van een nieuw meetsysteem voor MAA. De gegevens over geregistreerde vliegtuigtypen zijn op dit moment niet voorhanden. Dat geldt ook voor de gegevens over gemeten piekniveaus.

~~(www.cromaastricht.nl)~~

~~*Overzicht geregistreerde vliegtuigtypen per half jaar*~~

Vliegtuigtype 2de helft 2020			
type		**aantal**	**%**
B777-freighter	B77X	585	32
B777-300	B77W	380	20
B737-800	B73H	288	14
A330-200 freighter	A33X	282	10
B747-400 (int)	B744	228	7

Vliegtuigtype 1ste helft 2021			
type		**aantal**	**%**
B777-freighter	B77X	716	25
B777-300	B77W	458	16
A330-200 freighter	A33X	304	12
B787-9	B789	224	12
B747-400 (int)	B744	156	10

Vliegtuigtype 2de helft 2021			
type		**aantal**	**%**
B777-freighter	B77X	984	32
B737-800	B73H	638	21
B777-300	B77W	310	10
B747-400 (int)	B744	204	7
A330-200 freighter	A33x	192	6

~~*Hoogst gemeten piekgeluidniveaus in L_{Amax}, slow per half jaar en meetlocatie*~~

Hoogst gemeten piekgeluidniveaus in $L_{Amax, slow}$

locatie	gemeente	$L_{Amax, slow}$		
		2de helft '21	1ste helft '21	2de helft '20
UB019	Meerssen	84	86	86
UB021	Meerssen	94	95	96
UB075	Meerssen	95	96	95
UB028	Beek	93	95	96
UB032	Beek	100	104	105
UB033	Beek	82	82	84

~~*Piekgeluiden*~~

- ~~Het vliegtuigtype B747-400 (int) komt relatief weinig voor maar is daarentegen over het algemeen de veroorzaker van de hoogste piekgeluidniveaus.~~

		~~• Over de anderhalf jaar geregistreerde piekgeluidniveaus is er op alle meetpunten een afname vastgesteld.~~ ~~• Het verschil in piekgeluid tussen een B747-400 en B777 kan wel 4 dB bedragen.~~ ~~Door omwonenden rondom de luchthaven MAA wordt geluid gemeten met apparatuur, die via de interface van EANS (European Aircraft Noise Services) gepubliceerd wordt. http://www.maa-monitor.nl/~~ ~~Vanuit EANS bestaan er meerjarige meetreeksen. Het Sensornetwerk heeft voor wat betreft de meetreeksen behoorlijk grote aanloopproblemen gekend. Binnenkort zal de rapportage over de eerste helft van 2022 verschijnen.~~
	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	**Stand van zaken (peildatum 1 juli ~~januari~~ 2023)**
B. Reikwijdte project	Conform de besluitvorming van Provinciale Staten d.d. 16 mei 2014 wordt de reikwijdte bepaald door de keuze voor scenario 4 (voorkeursoptie, inclusief passagiers). In dit scenario draagt de Provincie Limburg bij in de kosten van niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB), neemt de eigendom van de luchthaveninfrastructuur over en draagt zorg voor beheer, instandhouding en ontwikkeling hiervan.	De reikwijdte van het project is ongewijzigd.

C. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS	– Een overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van Provinciale Staten is opgenomen in bijlage 2. – De voorstellen die aan uw Staten zijn voorgelegd zijn getoetst aan de uitgangspunten van het kader Sturen in Samenwerking. – In de reguliere planning- en controlcyclus wordt over deelaspecten van het project MAA gerapporteerd in de paragraaf financieringen en in de paragraaf verbonden partijen. – Uw Staten worden twee keer per jaar, in aanvulling op de planning- en controlcyclus, via de Regeling Grote Projecten geïnformeerd over de financiële en inhoudelijke voortgang van het project MAA, de planning en de risicobeheersing. – Indien ontwikkelingen binnen het project MAA hiertoe aanleiding geven, zullen uw Staten geïnformeerd worden via mededelingen portefeuillehouder.	*Besluitvormingsmomenten PS* Een overzicht van de besluitvormingsmomenten van Provinciale Staten is opgenomen in bijlage 2. De eerstvolgende voortgangsrapportage, met als peildatum 1 januari 2024 ~~juli~~ ~~2023~~, zal aan uw Staten worden aangeboden in het voorjaar ~~najaar~~ van 2024 ~~2023~~. Die voortgangsrapportage zal worden gebaseerd op ~~Dan zal tevens~~ een herziene basisrapportage die najaar 2023 ~~worden aangeboden~~ aan uw Staten zal worden voorgelegd. *Besluit PS toekomst MAA* Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten besloten kennis te nemen van het Businessplan ‘Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven’ van MAA BV en MAABI BV en ingestemd met het verstrekken van een NEDAB van € 5,5 miljoen per jaar en een investeringskrediet voor achterstallig onderhoud (in de vorm van een agiostorting) van € 23,9 miljoen. Met het betreffende Statenvoorstel en de daarbij behorende documenten, waaronder genoemd businessplan, hebben Gedeputeerde Staten uitvoering gegeven aan het door Provinciale Staten op 3 juni 2022 aangenomen Amendement 145 ‘Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA’. *Stand van zaken Luchthavenbesluit* ~~Onze deelneming~~ MAABI B.V. heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind november 2018 verzocht om de procedure van de lopende aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport stop te zetten. U bent hier op 27 november 2018 door de portefeuillehouder over geïnformeerd. Op verzoek van het ministerie van I&W is gekozen voor een volledige actualisering van de eerder ingediende aanvraag luchthavenbesluit. De procedure voor het verkrijgen van een Luchthavenbesluit is ~~wordt~~ voorjaar 2023 opgestart en dient eind 2024 te zijn afgerond. Op dit moment vinden de (milieu)onderzoeken plaats om te komen tot een nieuwe aanvraag Luchthavenbesluit. De resultaten van de onderzoeken zullen worden verantwoord door middel van een m.e.r.-beoordeling en een daarbij behorend besluit van het ministerie conform planning eind 2023.

D. Planning van het project	In de basisrapportage is aangegeven dat de beoogde eindsituatie in stappen zal worden gerealiseerd: 1. Provincie neemt de hele luchthaven (inclusief vastgoed) in eigendom --> is gerealiseerd per 15 juli 2014. 2. Commerciële exploitatie van de luchthaven moet weer in handen van marktpartijen komen --> is gerealiseerd per 1 juli 2016. 3. Sanering, herstructurering en ontvlechting van de luchthaven om deze geschikt te maken voor exploitatie --> is gerealiseerd. Nu de beoogde eindsituatie is gerealiseerd, is het project MAA in een nieuwe, meer beheersmatige fase gekomen. We werken aan de realisatie van de door Provinciale Staten vastgestelde, langjarige ambities voor de doorontwikkeling van Maastricht Aachen Airport. De door uw Staten geformuleerde ambities ten aanzien van vrachtvolumes en passagiersaantallen voor MAA zijn gedefinieerd als ambities op het eind van de concessieperiode (2026). In het kader van die ambities kan het nodig zijn dat nieuwe functionaliteiten op het vlak van vrachtafhandeling, passagiers-accommodatie en vliegtuigonderhoud ontwikkeld worden.	*Provinciaal inpassingsplan* Het voorontwerp PIP is in januari 2022 gepubliceerd ~~vastgesteld~~. Hierna zijn zienswijzen ingediend. Deze zijn betrokken bij het opstellen van het ontwerp PIP. Het ontwerp PIP kan evenwel eerst ter visie worden gelegd op het moment dat de ontwerp Wnb-vergunning door het Ministerie van LNV is gepubliceerd. Het moment van terinzagelegging van het ontwerp PIP bepaalt wanneer het definitieve PIP ter vaststelling aan Provinciale Staten kan worden voorgelegd. Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat het PIP voor 1 januari 2023, samen met de ontwerp Omgevingsvergunning milieu (gemeente Beek) en de ontwerp Wnb-vergunning (ministerie LNV) ter inzage zal worden gelegd. *Kaders en ambities* Hoewel het concessiecontract in stand is gelaten en de doelstelling strikt genomen daardoor gehaald is, is het exploitatierisico sinds de overname van MAA BV door HBLM NV (indirect) bij de Provincie komen te liggen. Inmiddels is ~~bekend dat~~ Schiphol Nederland BV voor 40% aandeelhouder van HBLM ~~gezal~~ worden. Er wordt toegewerkt naar een situatie waarbij voor MAA nieuwe kaders voorhanden zijn (met name luchthavenbesluit), op basis waarvan met succes naar marktpartijen en of strategische partners gekeken kan worden voor de exploitatie. Dit maakt onderdeel uit van het business plan dat is opgesteld in het kader van de uitwerking van ‘amendement 145’ (3 juni 2022). Dit business plan geeft de kaders voor de doorontwikkeling / transitie van de luchthaven. *Nieuwe functionaliteiten* Met betrekking tot de nieuwe functionaliteiten op het vlak van vrachtafhandeling, passagiersaccommodatie en vliegtuigonderhoud kunnen de volgende ontwikkelingen gemeld worden: – De onderzoeken naar de mogelijkheid om de uitbreiding van de parkeergelegenheid vanuit de markt te financieren worden opgepakt. – Ten behoeve van de verdere verduurzaming van de luchthaven zijn de mogelijkheden voor het plaatsen van zonnepanelen op bestaande gebouwen uitgewerkt. Hiervoor is SDE subsidie aangevraagd.

Vervolg D. Planning van het project		– Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV heeft de opdracht voor renovatie van de start- en landingsbaan najaar 2022 gegund aan Dura Vermeer Infra Regionale Projecten BV. De start van de werkzaamheden aan de start- en landingsbaan is in het voorjaar van 2023 voorzien (renovatie gepland van 8 mei tot en met 30 juni). Mededeling portefeuillehouder d.d. 9 september 2022 (DOC-00330623). De baanrenovatie heeft plaatsgevonden binnen de daarvoor gereserveerde termijn en is voorspoedig en in goede afstemming met de omgeving verlopen. – Ter voorkoming van vortexschade aan daken zijn aan de hand van een tweetal rapporten drie gebieden met het hoogste risicoprofiel bepaald (gemeente Beek) waar overgegaan wordt tot het preventief verankeren van dakpannen ter voorkoming van vortexschade. Start uitvoering regeling ~~medio maart 2022~~ eind 2023. – Vastgoed: vergroten verhuurbaarheid Aviation House in voorbereiding (onder meer compartimentering begane grond, plaatsing elektrische laadpalen, upgrade entree).

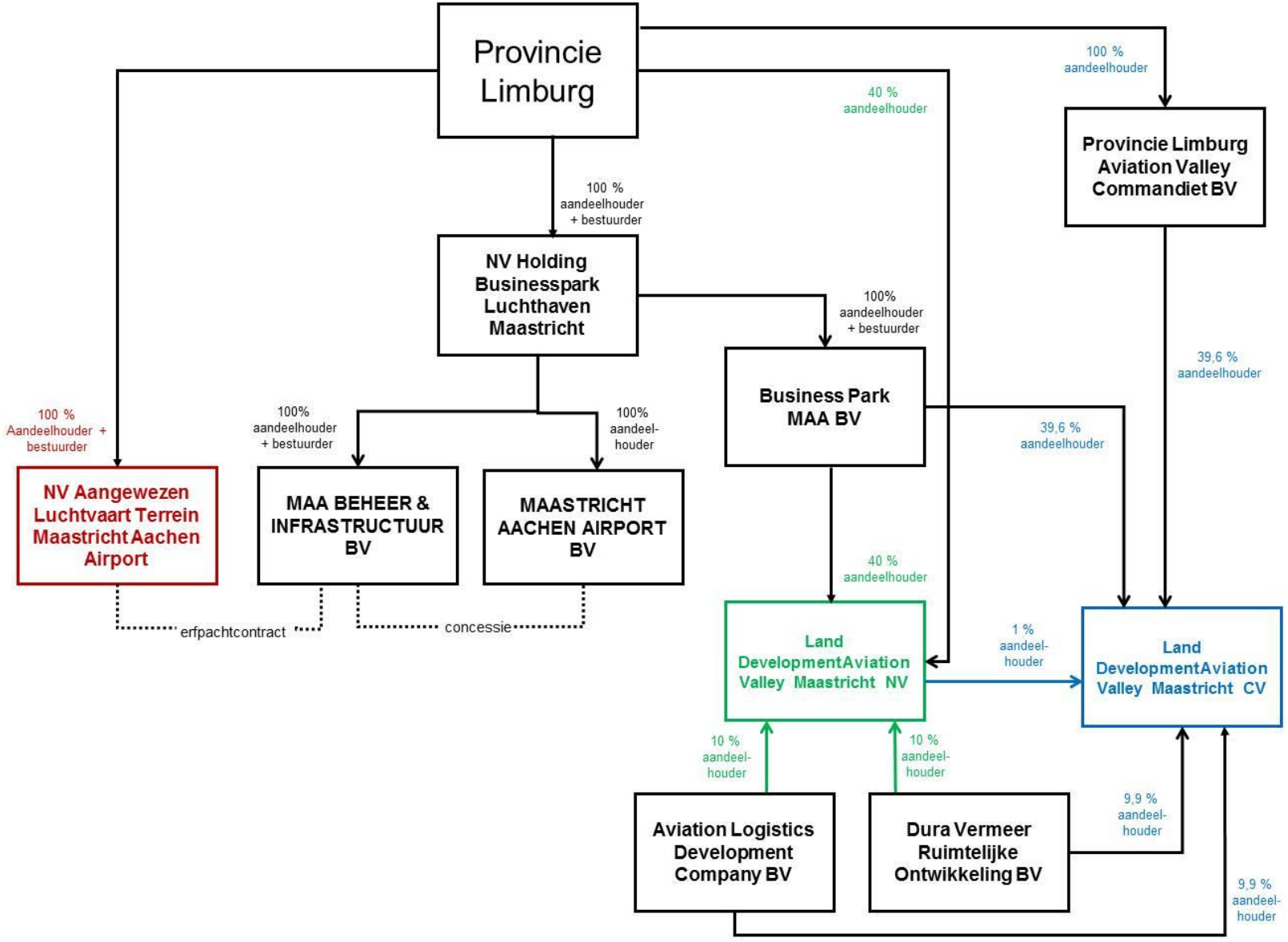
E. Financiën van het project (provinciale middelen) Peildata voor financiën zijn: 30 juni 31 december	Op 16 mei 2014 hebben uw Staten ingestemd met de inzet voor MAA. Op 9 oktober 2015 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de nadere invulling hiervan. Op 30 september 2016 hebben PS besloten om aanbevelingen uit het rapport van de Commissie van onderzoek inzake de 'Vergelijking PS-besluiten 9-10-2015 en 16-5-2014 i.r.t. GS-nota 9-9-2015 betreffende NEDAB-subsidie MAA' te onderschrijven en GS op te dragen om bij elke voortgangsrapportage over het Groot Project MAA conform de Regeling Grote Projecten een compleet en actueel overzicht op te nemen op basis van overzicht 2 uit voorliggend onderzoek. In de toelichting bij de Regeling Grote projecten 2017 ('Werken met de Regeling Grote Projecten 2017', versie 22 februari 2017) staat een voorbeeld van een financiële overzichtstabel opgenomen. Deze zullen wij als basis gebruiken in onze rapportages. Daarnaast hebben uw Staten ingestemd met de wijze van financieel rapporteren in de derde voortgangsrapportage, waarbij een compleet en actueel financieel overzicht is opgenomen. Wij zullen ook dit overzicht blijven hanteren. Daarmee wordt invulling gegeven aan deze aanbeveling.	Een overzicht van de inzet van provinciale middelen en de financiële stand van zaken per ~~31 december 2022~~ 30 juni 2023 is opgenomen in bijlage 3.

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	**Stand van zaken (peildatum ~~1 januari 2023~~ 1 juli 2023)**
F. Risico's en risicobeheersing	De risico's die waren gedefinieerd in de eerste basisrapportage hebben we voor het merendeel kunnen afvoeren. De belangrijkste risico's die nu nog resteren, zijn: 1. tegenvallende vervoersontwikkelingen; 2. voortijdige beëindiging concessie; 3. geen goedkeuring staatssteun voor achterstallig onderhoud; 4. de toerekening van de kosten van de luchtverkeersleiding; 5. het definitief luchthavenbesluit is vertraagd vastgesteld of wijkt af van het aangevraagde luchthavenbesluit. Naast deze project-specifieke risico's zijn uiteraard ook meer algemene risico's te onderscheiden, zoals afbreukrisico's, risico van imagoschade en dergelijke. Een adequaat en goed georganiseerd projectbeheer (zie hierna onderdeel G) zorgt ervoor dat ook deze algemene risico's geborgd zijn. De belangrijkste beheersmaatregelen worden aan de orde gesteld en gemonitord in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van N.V. HBLM, N.V. ALTMAA, MAABI B.V. en MAA B.V. Sinds 1 november 2019 is MAA B.V. een dochteronderneming van N.V. HBLM	Een overzicht van de risico's en de daarbij behorende risicobeheersing is opgenomen in bijlage 4.

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	Stand van zaken (peildatum ~~1 januari 2023~~ 1 juli 2023)
G. Projectbeheer en projectbeheersing	*Rol provincie* De Provincie Limburg heeft de rol van ondernemer, partner (aandeelhouder) en financier bij het laten exploiteren van de luchthaven. Daarnaast is zij procesmanager, waarbij zij de realisatie van vervoerscijfers in relatie tot de provinciale ambities en de bijdragen aan de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat monitort. *Projectorganisatie en -administratie* Het projectbeheer en de projectbeheersing voor het project MAA vereist sturen, beheersen, verantwoorden en toezicht. Binnen de provinciale ambtelijke organisatie is een Projectteam MAA ingericht, waarbinnen vanuit verschillende clusters expertise vertegenwoordigd is (inhoudelijk, financieel, juridisch, economisch, vastgoed). Dit projectteam bewaakt de voortgang en de risico's van het project, voert structureel overleg met MAABI en bereidt Algemene vergaderingen van aandeelhouders voor opdat GS daarin standpunten kunnen innemen. Ook is er op regelmatige basis strategisch overleg tussen de programmamanager MAA, de directeur MAA, de directeur MAABI, de verantwoordelijk portefeuillehouder en de verantwoordelijke directeur. In dit overleg wordt gesproken over strategische zaken zoals de wijze en momenten waarop GS en PS geïnvolveerd worden. Daarnaast wordt periodiek externe afstemming gezocht met bestuurders en ambtenaren van gemeenten, met de CRO en klankbordgroep bedrijven.	*Overleggen* – Er vindt structureel voortgangsoverleg plaats tussen de directeur MAABI (concessiegever) en MAA B.V. (concessienemer) over de uitvoering van het concessiecontract. – Periodiek heeft op bestuurlijk niveau afstemming tussen Provincie (als aandeelhouder), MAABI en MAA en vanaf juni 2022 met Schiphol (als beoogd aandeelhouder) plaatsgevonden. – De projectbeheersing heeft plaatsgevonden in het directeurenoverleg tussen programmamanager, directeur MAABI, directeur MAA en verantwoordelijke directeur Provincie Limburg. Na de besluitvorming in Provinciale Staten op 16 december 2022 is een stuurgroep opgericht waar naast de directie van de luchthaven, de directies van Schiphol en provincie in vertegenwoordigd zijn. – Met de direct betrokken gemeenten (Beek, Meerssen en namens de regiogemeenten de gemeente Maastricht) is overleg gevoerd.

Vervolg G. Projectbeheer en projectbeheersing	*Rapportage* – Uw Staten worden twee keer per jaar, in aanvulling op de planning- en controlcyclus, via de Regeling Grote Projecten geïnformeerd over (afwijkingen in) de financiële en inhoudelijke voortgang van het totaal project, de planning en de risicobeheersing. – In de reguliere planning- en controlcyclus (jaarstukken, voorjaarsnota, begroting en afwijkingenrapportages) zal over deelaspecten van het project worden gerapporteerd in de paragraaf financieringen en in de paragraaf verbonden partijen. Over de vaststelling van de daadwerkelijke NEDAB-kosten), inzet van investeringsmiddelen en de jaarcijfers zal na afloop van het boekjaar (sinds de overname van de luchthaven door de Provincie gelijkgesteld aan het kalenderjaar) gerapporteerd worden in de voortgangsrapportage. – De begroting en de jaarstukken van Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V. (MAABI) , N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM), MAA BV, BPMAA BV, PLAC BV en LDAVM, alsmede N.V. Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport (ALTMAA) worden aan GS als aandeelhouder voorgelegd. Sturing vindt plaats via de Algemene vergaderingen van aandeelhouders. Indien zich hierin ontwikkelingen voordoen, die niet passen binnen de door uw Staten voor dit project vastgestelde kaders, worden deze aan uw Staten voorgelegd. – Indien ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven, worden uw Staten geïnformeerd via de mededelingen	De eerstvolgende voortgangsrapportage zal ~~in het~~ voorjaar ~~najaar~~ ~~van~~ 2024 ~~2023~~ worden aangeboden aan uw Staten. In amendement 145, dat op 3 juni 2022 is aangenomen door PS, is bepaald dat het huidige Groot Project MAA moet worden omgezet naar ‘Transitie MAA’ en dat de basisrapportage per 1 januari 2024 dient te worden herzien om de performance en doelrealisatie te kunnen blijven monitoren. Die voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2024 zal worden gebaseerd op een herziene basisrapportage die najaar 2023 aan uw Staten zal worden voorgelegd.

BIJLAGE 1 JURIDISCHE STRUCTUUR (VANAF 1 NOVEMBER 2019)



BIJLAGE 2 BESLUITVORMINGSMOMENTEN EN BETROKKENHEID PROVINCIALE STATEN (TOT 1 JULI ~~JANUARI~~ 2023)

PS	17-05-2013	Interpellatiedebat	Tijdens dit interpellatiedebat is gesproken over de actuele stand van zaken bij MAA. De portefeuillehouder heeft toegezegd om in mei/juni 2013 terug te komen in PS met een goede analyse en een duurzaam plan van aanpak waarin een aantal scenario's aangaande een financiële impuls aan de luchthaven MAA zijn uitgewerkt, inclusief het belang van de luchthaven voor de Limburgse economie.
PS	20-06-2013 21-06-2013	Besluitvormend	Er is aan PS voorgesteld om een subsidie te verstrekken van maximaal € 4,5 miljoen in de NEDAB-kosten van de luchthaven en deze te dekken uit het vrije deel van de Algemene Reserve en het college van GS op te dragen om uiterlijk 1 juli 2014 een voorstel voor een duurzame aanpak in lijn met de scenario's aan PS te doen toekomen.
GS	17-12-2013	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de voorbereidingen statenvoorstel MAA
EBD	04-04-2014 10-04-2014 18-04-2014	Informerend Sonderend Besluitvormend	Voorstel van GS is aan de orde geweest in de Statencommissie
CC	12-04-2014 24-06-2014		Advies inzake aanwijzen overname MAA als Groot Project
PS	16-05-2014	Besluitvormend	Besluit van PS om over een periode van 10 jaar gemiddeld € 3 miljoen per jaar (totaal € 30 miljoen) bij te dragen in de NEDAB-kosten, gemiddeld € 1,55 miljoen per jaar bij te dragen in de investeringen ten behoeve van achterstallig onderhoud en het overnemen van de aandelen NV HBLM van OMDV BV. PS geeft GS de opdracht tot het verlenen van een concessie aan één of meer marktpartijen voor de feitelijke exploitatie van de luchthaven.
PS	19-06-2014 20-06-2014	Besluitvormend	PS hebben met haar besluit omtrent de 1e Afwijkingenrapportage bij de behandeling van de Voorjaarsnota (G-14-014) een additioneel bedrag van € 1,5 miljoen ten behoeve van MAA uit de lopende begroting gehaald. Dit als tegemoetkoming aan de wens van PS om zoveel mogelijk uit reguliere middelen te financieren. Daarmee wijzigt het vanuit de Immunisatiereserve te bekostigen bedrag van € 8 miljoen naar € 6,5 miljoen.
GS	01-07-2014	Mededeling portefeuillehouder	GS heeft informatie verstrekt over de instemming van het Ministerie met de overname van HBLM door de Provincie (bevoegdheid op grond van de Provinciewet), de toezegging van de regiogemeenten en de stand van zaken rond de Rijksinvesteringbijdrage.
PS	04-07-2014	Besluitvormend	PS hebben de overname van MAA aangemerkt als Groot Project.
GS	15-07-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de aandelenoverdracht per 15 juli 2014 en de benoeming van de interimmanager en de raad van commissarissen.
GS	07-10-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de Rijksinvesteringsbijdrage in MAA.
GS	04-12-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de aanbesteding concessie MAA.
EBD	16-01-2015	Sonderend	De Statencommissie EBD heeft de gewijzigde basisrapportage overname MAA behandeld.
PS	06-02-2015	Besluitvormend	PS hebben de gewijzigde basisrapportage overname vastgesteld.
FEB	25-09-2015	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de eerste voortgangsrapportage overname MAA behandeld.

PS	09-10-2015	Besluitvormend	PS hebben ingestemd met investering in de passagiersterminal (€1,5 miljoen), de aankoop van de cargoterminal (€7,55 miljoen) en de verhuur daarvan, en met de inzet van € 1,4 miljoen uit de egalisatiereserve doeluitkering bedrijventerreinen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein LDAVM. Daarnaast hebben ze geen wensen en bedenkingen kenbaar gemaakt ten aanzien van het verstrekken van een marktconforme lening voor de ontsluiting van de cargoterminal (€ 2 miljoen).
GS	19-01-2016 (verzonden 21-01-2016)	Informerende brief GS	Mededeling stand van zaken concessietraject en voorlopige gunning aan TCGI.
GS	01-03-2016	Mededeling portefeuillehouder	Laatste stand van zaken aanbestedingstraject, terugtreden Raad van Commissarissen en Provincie statutair bestuurder HBLM B.V. (en daarmee ook van MAA B.V.).
FEB	04-03-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de tweede voortgangsrapportage overname MAA behandeld.
GS	08-03-2016	Informerende brief GS	NEDAB en onderhoud MAA
GS	19-04-2016	Mededeling portefeuillehouder	Schriftelijke beantwoording van vraag inzake overlast (afdoening toezegging 2401).
FEB	21-04-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de informerende brief over NEDAB en onderhoud MAA behandeld.
PS	17-06-2016	Besluitvormend	Voorjaarsnota en Afwijkingenrapportage
FEB	09-09-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de derde voortgangsrapportage overname MAA behandeld.
PS	30-09-2016	Besluitvormend	PS hebben besloten om de navolgende aanbevelingen uit het rapport van de Commissie van (voorbereiding van) onderzoek inzake onderzoek 'Vergelijking PS-besluiten 9-10-2015 en 16-5-2014 i.r.t. GS-nota 9-9-2015 betreffende NEDAB-subsidie MAA' te onderschrijven: 1. GS op te dragen om bij elke voortgangsrapportage over het Groot Project MAA conform de Regeling Grote Projecten een compleet en actueel overzicht op te nemen op basis van overzicht 2 uit voorliggend onderzoek. 2. GS te vragen om te zorgen voor een eenduidige communicatie richting PS door het zorgvuldig formuleren van teksten in documenten voor PS.
FEB	14-04-2017	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de vierde voortgangsrapportage overname MAA vastgesteld.
FEB	14-04-2017	Vraag	Er is toegezegd dat in de voortgangsrapportage een toelichting op de actuele ontwikkelingen rondom MAA en Aviation Valley wordt opgenomen, dit gezien berichten in de media hieromtrent (met name met betrekking tot hotel, bouwvoorschriften en progressie luchthaven zelf (onder andere naar aanleiding van teruglopende belangstelling voor vluchten naar Turkije)).
FEB	02-06-2017	Sonderend	Bespreking herziene basisrapportage Groot Project MAA
GS	20-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake dossier hotelontwikkeling op MAA
GS	27-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Nadere informatie naar aanleiding van vragen in de Statencommissie FEB op 2 juni 2017
GS	27-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Vertrouwelijke inzage voor de leden van de Statencommissie FEB in relevante vertrouwelijke informatie omtrent de juridische kwestie inzake de hotelontwikkeling op MAA
FEB	08-09-2017	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de eerste voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
FEB	08-09-2017	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft het statenvoorstel duurzaamheid (uitwerking motie 677) behandeld.
PS	29-09-2017	Besluitvormend	PS hebben de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.

PS	29-09-2017	Besluitvormend	PS hebben het statenvoorstel duurzaamheid (uitwerking motie 677) vastgesteld.
GS	06-12-2017	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake Tijdelijke Beleidsregel anticiperend handhaven start- en landingsbaan luchthaven Maastricht Aachen Airport.
GS	26-02-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake passagiersterminal Maastricht Aachen Airport.
FEB	06- 04-2018	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de tweede voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
GS	05-06-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake provinciaal inpassingsplan proefdraaiplaats Maastricht Aachen Airport.
PS	22-06-2018	Besluitvormend	1e Afwijkingenrapportage 2018 (betreft bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen en bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur)
GS	03-07-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake mitigerende maatregelen en aantal meldingen te relateren aan gebruik volledige baanlengte
GS	11-09-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake afdoening toezegging 8326 (aspecten klimaat en gezondheid in voortgangsrapportages Maastricht Aachen Airport)
FEB	02-11-2018	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de derde voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
GS	27-11-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake actualisatie aanvraag luchthavenbesluit
GS	26-02-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake vervolg van onderzoek dakpannenschade Maastricht Aachen Airport.
PS	27-03-2019	Informerend	Toezending van de vierde voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage MAA.
GS	26-03-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake afdoening toezegging 8301 geluidsmetingen MAA en afdoening toezegging 8390 raadpleging omwonenden bij omgevingsafspraken MAA.
GS	11-06-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake dialoogfase luchthavenbesluit MAA.
GS	20-08-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake afhandeling dak(pan)schade bij MAA.
GS	20-08-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake vertrekkende vliegtuigen Maastricht Aachen Airport op basis van 2500 meter-baan (afdoen toezegging 8416).
GS	29-08-2019	Informerende brief GS	Aan PS is ter informatie aangeboden, de brief die aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is toegezonden inzake de Luchtvaartnota 2020-2050.
GS	10-09-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake reductie geluidoverlast Maastricht Aachen Airport.
GS	24-09-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake position paper MAA.

GS	29-10-2019	Statenvoorstel	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 toegezonden aan PS
GS	29-10-2019	Informerend stuk	Vijfde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
PS	01-11-2019	Informerend	Informatiebijeenkomst voor statenleden over ontwikkelingen bij MAA
GS	19-11-2019	Mededeling portefeuillehouder	Planning investeringen MAA in 2020 (afdoening toezegging 8498)
FEB	22-11-2019	Sonderend	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 en vijfde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage besproken
GS	03-12-2019	Mededeling portefeuillehouder	Informatie over MAA (afdoening toezegging 8516 en 8518)
FEB	06-12-2019	Sonderend	Besloten bijeenkomst
CC	06-12-2019	Sonderend	Besloten bijeenkomst
PS	12-12-2019 13-12-2019	Besluitvormend	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 besproken. PS besluiten de financiering van de structurele verhoogde NEDAB-bijdrage vanaf 1 januari 2019 te dekken voor € 2.952.143 uit de intensiveringsmiddelen Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt. Daarnaast voor € 2.291.667 dekking te laten plaats vinden door het naar voren halen van de beschikbare restantmiddelen uit de Reserve NEDAB en deze reserve voor dit totaal aan te vullen ten laste van de begrotingsresultaten 2023 en 2024.
GS	21-01-2020	Informerende brief GS	Aan PS is ter informatie aangeboden, de brief die aan de Tweede Kamer is gezonden inzake luchtvrachttaks
GS	21-01-2020	Mededeling portefeuillehouder	Baanrenovatie MAA
GS	21-01-2020	Mededeling portefeuillehouder	Aanstelling verkenner proces provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
GS	20-02-2020	Informerende brief GS	Werkgroep statenleden bij provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
FEB	06-03-2020	Sonderend	Bespreking inrichten werkgroep statenleden bij provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
GS	30-04-2020	Informerend stuk	Zesde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	01-05-2020	Bericht portefeuillehouder	Brief van de heer Van Geel inzake vervolgproces provinciale vertaling luchtvaartnota
GS	26-05-2020	Mededeling portefeuillehouder	Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
GS	5-6-2020	Statenvoorstel Presidium	Verzoek tot opheffing geheimhouding en openbaarmaking n.a.v. een verzoek op grond van de Wob (inzake koopovereenkomst en concessieovereenkomst MAA)
GS	9-7-2020	Mededeling portefeuillehouder	Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
GS	4-11-2020	Informerend stuk	Zevende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS

GS	17-11-2020	Mededeling portefeuillehouder	Raad van Commissarissen bij MAA BV
GS	7-12-2020	Mededeling portefeuillehouder	Definitieve Luchtvaartnota 2020-2050
GS	17-12-2020	Mededeling portefeuillehouder	Financieel overzicht MAA en effect hinder beperkende maatregelen op geluidsoverlast (afdoening toezegging 8846 en 8847)
GS	26-1-2021	Mededeling portefeuillehouder	Advies Pieter van Geel inzake Maastricht Aachen Airport
GS	28-1-2021	Mededeling portefeuillehouder	Planning en uitvoering baanrenovatie Maastricht Aachen Airport
GS	10-2-2021	Sonderend	Sonderende notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”
FEB	12-2-2021	Informerend	Besloten bijeenkomst
GS	22-2-2021	Mededeling portefeuillehouder	Vliegtuigincident MAA op 20 februari 2021
GS	24-2-2021	Mededeling portefeuillehouder	Vertrouwelijke bijeenkomst over Maastricht Aachen Airport op 12 februari 2021
FEB	5-3-2021	Sonderend	Bespreking notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”
GS	2-4-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken procedure van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Proefdraaien Maastricht Aachen Airport
GS	7-4-2021	Mededeling portefeuillehouder	Ontwikkelingen Liège Airport
GS	11-5-2021	Mededeling portefeuillehouder	Noodmaatregel start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport
GS	23-6-2021	Mededeling portefeuillehouder	Voorontwerp PIP MAA Proefdraaien stand van zaken en proces
GS	20-7-2021	Mededeling portefeuillehouder	Nieuwe acties ter versnelling van de aanpak van dakbeschadigingen als gevolg van vliegverkeer
GS	8-9-2021	Mededeling portefeuillehouder	Proces integrale besluitvorming MAA
GS	20-10-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken Maatschappelijke Kosten Baten Analyse voor Maastricht Aachen Airport
GS	9-11-2021	Informerend	Achtste en negende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	11-11-2021	Mededeling portefeuillehouder	Verstrekken gegeven naar aanleiding van verzoek om ambtelijke bijstand Statenfractie PvdA
FEB	18-11-2021	Technische briefing	Technische briefing 1

FEB	10-12-2021	Technische briefing	Technische briefing 2
GS	10-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	PIP MAA (Proefdraaien) Voorontwerp procedure
GS	14-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken acties ter versnelling van de aanpak van dakbeschadigingen als gevolg van vliegverkeer
GS	15-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Proces Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor Maastricht Aachen Airport (MAA)
GS	16-12-2021	Informerende brief	Afschrift van beantwoording brandbrief Denktank-MAA inzake proces Maatschappelijke Kosten Baten Analyse Maastricht Aachen Airport
GS	16-12-2021	Informerende brief	Afschrift van beantwoording brief Alliantie Tegen Uitbreiding MAA inzake Maatschappelijke Kosten Baten Analyse Maastricht Aachen Airport
GS	21-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Samenwerking Maastricht Aachen Airport met Royal Schiphol Group
FEB	14-1-2022	Technische briefing	Technische briefing 3
FEB	14-1-2022	Werkbezoek	Werkbezoek aan Maastricht Aachen Airport, Maastricht Maintenance Boulevard en Vista College/Aviation Compentence Centre
GS	18-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Schriftelijke reactie analyse statenonderzoeker op voortgangsrapportage 8-9 MAA
GS	21-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Maatschappelijk debat over Maastricht Aachen Airport
GS	25-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Terinzagelegging voorontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) Maastricht Aachen Airport
FEB	3-2-2022	Technische briefing	Technische briefing 4
GS	11-2-2022	Mededeling portefeuillehouder	Ondertekening NDA ten behoeve van verkenning samenwerking Maastricht Aachen Airport en Schiphol Nederland BV
GS	16-2-2022	Informerende brief	Terinzagelegging vertrouwelijke informatie inzake Maastricht Aachen Airport
GS	17-2-2022	Mededeling portefeuillehouder	Regeling preventieve maatregelen ter voorkoming dakbeschadiging door vliegtuigen van MAA
GS	7-3-2022	Mededeling portefeuillehouder	Start aanbesteding renovatie start- en landingsbaan
GS	9-3-2022	Sonderende notitie	Toekomst Maastricht Aachen Airport
FEB	24-3-2022	Sonderend	Bespreking sonderende notitie “Toekomst Maastricht Aachen Airport”
GS	1-4-2022	Mededeling portefeuillehouder	Informatie over mogelijke samenwerking Schiphol-MAA

GS	5-4-2022	Mededeling portefeuillehouder	Survey over Maastricht Aachen Airport
GS	20-4-2022	Statenvoorstel	Toekomst Maastricht Aachen Airport
GS	20-4-2022	Informerend	Tiende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	11-5-2022	Mededeling portefeuillehouder	Indicatief bodemonderzoek Maastricht Aachen Airport
FEB	13-5-2022	Sonderend	G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport Tiende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage
FEB	20-5-2022	Sonderend	G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
FEB	25-5-2022	Technische briefing	Technische briefing 5
GS	31-5-2022	Mededeling portefeuillehouder	Afdoening toezeggingen 9133, 9134, 9135, 9136 en 9137
GS	31-5-2022	Statenvoorstel	GEWIJZIGD G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
PS	3-6-2022	Besluitvormend	Behandeling CORRECTIE GEWIJZIGD G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
GS	29-6-2022	Mededeling portefeuillehouder	Afdoening toezeggingen 9139 en 9140
GS	20-07-2022	Informerend	Aanpak invulling amendement 145
GS	19-08-2022	Mededeling portefeuillehouder	Voornemen tot gunning renovatie start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport
GS	18-11-2022	Statenvoorstel	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	18-11-2022	Informerend	G-22-055 Bekrachtiging geheimhouding Term Sheet Maastricht Aachen Airport
FEB	2-12-2022	Statenvoorstel	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	9-12-2022	Mededeling portefeuillehouder	Statenvoorstel G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-12-2022	Informerend	GEWIJZIGD G-22-055 Bekrachtiging geheimhouding Term Sheet Maastricht Aachen Airport
PS	16-12-2022	Besluitvormend	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-3-2023	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken nadere uitwerking samenwerking met Schiphol Nederland BV
GS	23-3-2023	Informerend	11e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	25-4-2023	Informerend	12e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	10-5-2023	Beantwoording	Beantwoorden schriftelijke vragen D66 inzake Schiphol MAA privejets
GS	16-5-2023	Beantwoording	Beantwoorden schriftelijke vragen inzake OVV rapport Vliegincident Meerssen
GS	08-6-2023	Mededeling portefeuillehouder	Toetreding van Schiphol als aandeelhouder van NV HBLM

BIJLAGE 3 OVERZICHT INZET PROVINCIALE MIDDELEN EN FINANCIËLE STAND VAN ZAKEN PER 30 juni 2023 ~~31 december 2022~~

OUD

FINANCIEEL OVERZICHT MAASTRICHT AACHEN AIRPORT (MAA)

Naam	Beschikbaar	Uitbetaald (stand 31-12-2022)	Restant	PS-besluit
"Eenmalige" bijdragen aan MAA:				
NEDAB kosten t/m 2022	€ 31.631.276	€ 31.354.876	€ 276.400	16-5-2014 12-12-2019 3-6-2022

Beschikbaar bedrag is exclusief de incidentele inhaal NEDAB van € 10,9 mln. (Amendement 145 PS 3-6-2022). Deze wordt in 2023 ter beschikking gesteld.
Vanaf 2023 is er structureel € 5,5 mln. per jaar t.b.v. NEDAB opgenomen in de provinciale meerjarige begroting.

Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	€ 15.535.000	€ 15.862.655	€ -327.655	16-5-2014
	€ 3.700.000	€ 3.700.000		17-6-2016
	€ 500.000	€ 500.000	€ -	22-6-2018
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	€ 15.000.000	€ 9.576.123	€ 5.423.877	16-05-2014 9-10-2015
Bijdragen gemeente Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen*	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000	nvt

* De Provincie Limburg heeft reeds € 4.400.000 ontvangen van de gemeenten, waarvan € 2.400.000 is doorbetaald aan MAA.

Jaarlijkse bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur (€ 800.000 gemiddeld per jaar)[1]	€ 3.961.193	€ 5.195.700	€ -1.234.507	22-6-2018
Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 400.000	13-12-2019

Lening renovatie start- en landingsbaan	€ 35.200.000		€ 35.200.000	3-6-2022

1) De jaarlijkse bijdrage instandhouding luchthaven infrastructuur bedraagt gemiddeld € 800.000 per jaar, en wordt op basis van de onderhoudsplanning van MAABI B.V. bevoorschot. T/m 2022 is in lijn met de onderhoudsplanning, meer uitgegeven aan onderhoud dan gemiddeld begroot, hetgeen de komende jaren wordt genivelleerd.

Nieuw

FINANCIEEL OVERZICHT MAASTRICHT AACHEN AIRPORT (MAA)

Naam	Beschikbaar	Uitbetaald (stand 30-6-2023)	Restant	PS-besluit
NEDAB 2023-2029	€ 49.400.000	€ 5.500.000	€ 43.900.000	3-06-2022 16-12-2022
Procesmiddelen MAA inclusief procesmiddelen amendement 145	€ 202.599	€ 202.962	€ -363	
Vortex schade	€ 133.000	€ -	€ 133.000	
Omgevingsfonds 2023 t/m 2027	€ 8.750.000	€ -	€ 8.750.000	16-12-2022
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	€ 15.000.000	€ 9.576.123	€ 5.423.877	16-05-2014 9-10-2015
Bijdragen gemeente Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen*	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000	nvt
Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 400.000	13-12-2019
Lening renovatie start- en landingsbaan	€ 35.200.000	€ -	€ 35.200.000	3-6-2022
Achterstallig onderhoud tbv transitie MAA	€ 23.900.000	€ -	€ 23.900.000	16-12-2022

* De Provincie Limburg heeft reeds € 4.800.000 ontvangen van de gemeenten, waarvan € 2.400.000 is doorbetaald aan MAA.

	PS besluit 16 mei 2014	**PS besluit 9 oktober 2015**	**Voorjaarsnota en afwijkingen-rapportage 17 juni 2016**	**Gelieerd aan MAA**	**Uitbetaald per 30 juni 2023 ~~31 december 2022~~**
Bestemmingsreserve NEDAB	A: €30 miljoen: Waarvan € 8 miljoen uit immunisatiereserve en € 22 miljoen in 8 jaar op te bouwen via de reguliere begrotingsruimte B: Aanvullend PS besluit d.d. 12 december 2019: € 5.276.576 (betreft additionele toekenning NEDAB ad € 1,2 mln. per jaar m.i.v. 1 januari 2019				€ 28.569.251

Bijdrage MAABI achterstallig onderhoud en investeringen*	€15,535 miljoen: Geactiveerd bij Provincie activeren als “bijdrage aan activa van derden”. De geactiveerde “bijdrage aan activa van derden” afschrijven in 10 gelijke bedragen van € 1.553.500 per jaar	Ingestemd met een upgrading van de passagiersterminal van € 1,5 miljoen. Als onderdeel van de hiernaast ←genoemde €15.535 miljoen			€ 15.457.655
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	€15 miljoen: Over dekking is toen niets besloten, geschiedt pas op het moment dat het aan de orde is	Aankoop cargoloods door Provincie voor €7,55 miljoen. Als onderdeel van de hiernaast ←genoemde € 15 miljoen (revolverend)			€ 9.637.218 Kosten zijn gemaakt voor aankoop en ontsluiting cargoloods, luifel en verduurzaming cargoloods.
		Lening verstrekt van € 2 miljoen door Provincie voor luchtzijdige ontsluiting van aangekochte cargoloods. Uit linksboven genoemde €15 miljoen (revolverend)			€ 2.000.0000 (1e en 2e afroep) In het eerste halfjaar 2020 is verder afgelost op de lening en is een subsidie ontvangen inzake verduur-zaming cargoloods waadoor het net uitbetaald bedrag lager is dan bij VGR6
NEDAB vanaf 2024 structureel opnemen in provinciale (meerjaren)begroting			€ 2,75 miljoen per jaar uit reguliere begrotingsmiddelen		€ 0
Extra investeringsimpuls 2016 *			€ 3,7 miljoen te dekken uit de in het Coalitieakkoord opgenomen middelen vanuit de Immunisatiereserve maatschappelijk rendement, onderdeel Economische Structuurversterking (de zogeheten		€ 3.700.000

			€ 70 miljoen).		
Onderhoudskosten en vervangings-investeringen structureel opnemen in de provinciale (meerjaren)begroting*			Per jaar uit reguliere begrotingsmiddelen op basis van op te stellen meerjarige onderhoudsplannen.		€ 2.531.518
Uitbreiding Maastricht Aviation Aircraft Services (MAAS)				Lening verstrekt van € 1 miljoen (revolverend) Subsidie verleend van € 0,2 miljoen (niet revolverend)	€ 1.000.000 lening € 200.000 subsidie

* = middelen zijn weliswaar niet revolverend maar dragen wel bij aan de waardevermeerdering van de luchthaven (bijvoorbeeld nieuw equipment, opgeknapte infrastructuur e.d)

BIJLAGE 4 RISICO'S EN RISICOBEHEERSING PER 1 JULI ~~JANUARI~~ 2023

Risico	*Oorzaak*	*Gevolg*	*Maatregel*	*Opmerking*	*Score*
Tegenvallende vervoers-ontwikkelingen/ exploitatie-risico	– haperende economische ontwikkeling – te weinig (resultaat) acquisitie	Geen sluitende businesscase voor exploitant	– flankerende acquisitie-inspanning; – lobby Den Haag MAA als alternatief voor Schiphol – kostenbesparingen door het flexibel maken van de m.n. de personeels-kosten	Provinciale Staten hebben 12 december 2019 besloten tot het verhogen van de provinciale bijdrage van de NEDAB-kosten. Er is op dit moment sprake van een gezonde bedrijfsvoering, waarmee tegenvallende vervoersontwikkelingen opgevangen kunnen worden. In het kader van de Luchtvaartnota 2050 wordt met het ministerie van I&W en met de directie van Schiphol gesproken over meer samenhang en samenwerking tussen de luchthavens van nationale betekenis. Inmiddels is bekend dat Schiphol als aandeelhouder zal toetreden tot HBLM. Daarmee ligt het exploitatierisico niet meer volledig bij de Provincie.	
Voortijdige beëindiging concessie	– haperende economische ontwikkeling – te weinig (resultaat) acquisitie	Geen sluitende businesscase	MAABI overlegt met concessienemer	Aan de hand van PS-nota (G-19-036) is door PS besloten MAA BV op te nemen als 100% dochter van de provinciale deelneming HBLM. Tevens is besloten de NEDAB bijdrage te verhogen om de exploitatie van MAA BV te versterken. In het kader van de uitwerking 'amendement 145' is een business plan opgesteld dat op 16 december 2022 in Provinciale Staten is behandeld.	

Hogere kosten luchtverkeers-leiding	Gewijzigde systematiek toedeling kosten luchtverkeers-leiding	Geen sluitende businesscase	Discussie volgen en lobby organiseren	De Staatssecretaris van I&W heeft besloten om de aanvankelijk geplande datum van 1 januari 2020 om de OGA-bekostigingssystematiek af te schaffen, tot nader te bepalen datum uit te stellen. Zij gaat in gesprek met de regio over de verdere invulling en voert een aantal verkenningen uit naar de meest optimale werkwijze. De Provincie Limburg heeft een lobby ingezet richting Kamerleden, gericht op het niet nog verder vergroten van het ongelijke speelveld voor MAA in relatie tot de luchthavens Eindhoven, Weeze en Luik door doorbelasting van de kosten van de luchtverkeersleiding.	
Het definitief luchthaven-besluit is vertraagd vastgesteld of wijkt af van het aangevraagde luchthaven-besluit	– vertraging als gevolg van procedures – (ontwerp) besluit wijkt af van de aanvraag	– vooralsnog geen mogelijkheid om luchtvaart-maatschappijen aan te trekken waarvoor volledig baangebruik nodig is – sluitende business-case kan voor con-cessienemer niet haalbaar worden	– gedegen onderzoeken laten uitvoeren die ten grondslag liggen aan de aanvraag – transparante communicatie met omgeving – intensief contact met Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	MAABI heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om de procedure van de lopende aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport stop te zetten. PS zijn hierover op 27 november 2018 geïnformeerd met een mededeling portefeuillehouder. In de nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit zal er rekening mee worden gehouden dat de meest lawaaiige toestellen die nu van MAA gebruik maken, verminderd en mogelijk uitgefaseerd worden. MAA richt zich daardoor op een zo optimaal mogelijk gebruik van de milieugebruiksruimte. Dat betekent ook dat de toekomstplannen voor MAA bijgesteld worden. Alle belanghebbenden krijgen daarbij de gelegenheid om hun zienswijzen te zijner tijd kenbaar te maken. Voorafgaand aan deze procedure is aan de heer Van Geel gevraagd om tot een zo breed mogelijk gedragen advies te komen over de toekomstige ontwikkelrichting van de luchthaven.	

BIJLAGE 5 LIJST VAN AFKORTINGEN

ALTMAA	N.V. Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport
BPMAA	Businesspark MAA B.V.
CRO	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht
EBD	Statencommissie Economie, Bestuur en Duurzaamheid
FEB	Statencommissie voor Financien, Economische Zaken en Bestuur
GS	Gedeputeerde Staten van Limburg
HBLM	N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
LDAVM	Land Development Aviation Valley Maastricht NV (CV)
MAA	Maastricht Aachen Airport
MAA B.V.	Maastricht Aachen Airport B.V. (concessienemer)
MAABI	Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (concessiegever)
NEDAB	Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang

PAX	Aantal passagiers
PS	Provinciale Staten van Limburg

Bijlage 6

Milieuonderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd met betrekking tot MAA

Het betreft de MER beoordelingsnotitie die in het kader van de aanvraag van het Luchthavenbesluit is opgesteld, met enkele bijlagen:
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 1 Verkeersproductie Maastricht Aachen Airport 2015 en 2025;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 2 Achtergrond-document geluid en externe veiligheid;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 3 Onderzoek stikstofdepositie;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 4 Concept-rapport analyse ruimtelijke plannen rondom Maastricht Aachen Airport.

Onderstaande 7 hyperlinks zijn niet meer actief gebleken.
Deze zijn als losse bijlagen a t/m e bij dit Informerend stuk 13e Voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Groot Project Maastricht Aachen Airport toegevoegd.

~~U kunt deze stukken inzien via de volgende links:~~

~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie_tcm117-337263.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%201_tcm117-337269.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%202_tcm117-337288.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%203_tcm117-337295.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r.-beoordelingsnotitie%20bijlage%204_tcm117-337297.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r.-beoordelingsbeslissing_tcm117-337220.pdf~~
~~https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Beoordelingsadvies%20Commissie%20m.e.r._tcm117-337219.pdf~~

In het kader van het landelijke programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid is op 18 december 2019 het adviesrapport ‘ Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven’ uitgebracht. Dit rapport over meten, rekenen en beleven presenteert meerdere aanbevelingen gericht op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes. Ook worden aanbevelingen gedaan om in beleid beter aan te sluiten bij door omwonenden van luchthavens ervaren hinder. Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat gaat een aantal vervolgstappen zetten, die passen in de bredere context van de Luchtvaartnota 2020-2050
U kunt dit rapport inzien via deze link: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/18/vliegtuiggeluid-meten-rekenen-en-beleven

In het kader van het advies van de heer Van Geel zijn de volgende milieuonderzoeken uitgevoerd:
- Stiller en Schoner Maastricht Aachen Airport (NLR);
- Duurzaam en innovatief Maastricht Aachen Airport.

m.e.r.-beoordelingsnotitie

Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

Documentcode: 14A034.RAP024.FW.GL v2.0















m.e.r.-beoordelingsnotitie

Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

Documentcode: 14A034.RAP024.FW.GL v2.0

Opdrachtgever
NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht
Vliegveldweg 90
6199 AD Maastricht Airport

Contactpersoon opdrachtgever
De heer S. Heijmans

Contactpersoon LievenseCSO
De heer dr. Franci Vanweert
Tel.: 088-9102113
Mobiel: 06-22925225
FVanweert@LievenseCSO.com

Projectcode	14A034
Documentnummer	14A034.RAP024.FW.GL v2.0
Versiedatum	28 juli 2016
Status	Definitief

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
14A034.RAP024.FW.GL v2.0	28 juli 2016	Definitief	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
De heer R.A.P. Leenards	Senior Adviseur	28.07.2016	[redacted]
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
De heer ir. Dr. F.L.H. Vanweert	Senior Consultant	28.07.2016	[redacted]
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
De heer ir. Dr. F.L.H. Vanweert	Senior Consultant	28.07.2016	[redacted]

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

BUNNIK
Postbus 2
3980 CA Bunnik
Regulierenring 6
3981 LB Bunnik

LEEUWARDEN
Postbus 422
8901 BE Leeuwarden
Orionweg 28
8938 AH Leeuwarden

DEVENTER
Postbus 2018
7420 AA Deventer
Gotlandstraat 26
7418 AZ Deventer

MAASTRICHT
Postbus 1323
6201 BH Maastricht
Sleperweg 10
6222 NK Maastricht

HOOGVLIET
Postbus 551
3190 AM Rotterdam-Hoogvliet
Hoefsmidstraat 41
3194 AA Rotterdam-Hoogvliet

E-mail: info@LievenseCSO.com
KvK-nummer: 30152124

Website: LievenseCSO.com
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN:NL63 ABNA 0570208009

Inhoudsopgave

Hoofdstuk Pagina

1 Inleiding 1

1.1 Aanleiding 1
1.2 Leeswijzer 1

2 De m.e.r.-beoordeling 2

2.1 Wettelijk kader m.e.r.-beoordeling 2

3 Onderzochte situaties 6

3.1 Aanwijzing en Beslissing op bezwaren 6
3.2 Wet Luchtvaart 6
3.3 De Omzettingsregeling 7
3.4 Onderzochte situaties 7
3.4.1 Referentiesituatie MAA 2014: Situatie omzetting inclusief technische aanpassingen (“geupdate omzettingsregeling”) 8
3.4.1.1 Verbeterde routemodellering 9
3.4.1.2 Update Appendices 11
3.4.1.3 Veranderde startprocedures 13
3.4.1.4 Effect updates voor referentiesituatie 15
3.4.2 Voorgenomen activiteit: aangevraagde gebruik 16
3.4.2.1 Achtergrond en aanvraag luchthavenbesluit 16
3.4.2.2 Effect op geluid door gebruik 2.750 m baan 18
3.4.2.3 Effect op externe veiligheid door gebruik 2.750 m baan 21
3.4.3 De huidige situatie 23
3.4.4 Wijzigingen als gevolg van het aangevraagd gebruik 23

4 Milieueffecten luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport 27

4.1 Werkwijze 27
4.2 Geluid 27
4.2.1 Effecten 27
4.2.2 Referentiesituatie 29
4.2.2.1 L_{den} 29
4.2.2.1 L_{night} 31
4.2.3 Aangevraagd gebruik 33
4.2.3.1 L_{den} 33
4.2.3.2 L_{night} 35
4.2.4 Huidige situatie 37
4.2.4.1 L_{den} 37
4.2.4.2 L_{night} 39
4.2.5 Huidige situatie versus referentiesituatie 41
4.2.5.1 L_{den} 41
4.2.5.2 L_{night} 43

4.2.6 Huidige situatie versus voorgenomen activiteit 45
4.2.6.1 L_{den} 45
4.2.6.2 L_{night} 47
4.2.7 Referentiesituatie versus voorgenomen activiteit 49
4.2.7.1 L_{den} 49
4.2.7.2 L_{night} 51
4.2.8 Cumulatie met andere projecten 53
4.2.9 Effectscores 53
4.3 Externe veiligheid 53
4.3.1 Effecten 53
4.3.2 Referentiesituatie 54
4.3.3 Aangevraagd gebruik 56
4.3.4 Huidige situatie 58
4.3.5 Huidige situatie versus referentiesituatie 60
4.3.6 Huidige situatie versus voorgenomen activiteit 62
4.3.7 Referentiesituatie versus voorgenomen activiteit 64
4.3.8 Cumulatie met andere projecten 66
4.3.9 Effectscores 66
4.4 Luchtkwaliteit 66
4.4.1 Cumulatie met andere projecten 67
4.4.2 Effectscores 67
4.5 Natuur 67
4.5.1 Ruimtebeslag 67
4.5.2 Barrièrewerking 67
4.5.3 Verstoring 67
4.5.4 Verdroging 68
4.5.5 Stikstofdepositie 68
4.5.5.1 Effecten 68
4.5.5.2 Wettelijke toets 69
4.5.5.3 Cumulatie met andere projecten 70
4.5.6 Effectscores 70
4.6 Bodem 70
4.6.1 Effectscores 70
4.7 Water 70
4.7.1 Effectscores 71
4.8 Ruimtelijke ordening 71
4.8.1 Wonen en werken 71
4.8.2 Landbouw 72
4.8.3 Effectscores 73
4.9 Wegverkeer 73
4.10 Gezondheid 74
4.11 Overige effecten 74
4.11.1 Omvang van het project 74
4.11.2 Gebruik van natuurlijke hulpstoffen en productie van afval 74

4.11.3 Gebruik van risicovolle stoffen en technologieën 74
4.11.4 Bestaande grondgebruik en natuurlijke hulpbronnen 74
4.11.5 Opnamevermogen van het natuurlijke milieu 74
4.11.6 Grensoverschrijdende karakter van het effect 74
4.11.7 Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect 75
5 Conclusie 76
6 Literatuurlijst 78

Bijlagen

Bijlage 1: Rapport verkeersproductie MAA 2015 en 2025
Bijlage 2: Achtergronddocument Geluid en Externe veiligheid
Bijlage 3: Rapport N-depositie luchthavenbesluit
Bijlage 4: Rapport Ruimtelijke effecten

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) dient een aanvraag in bij het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) voor een nieuw luchthavenbesluit. De ambitie van de luchthaven is om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht (waarvan 50.000 ton via Road Feeder Services[1]) te verwerken, dit in combinatie met een representatieve verkeerssamenstelling van ca. 25.500 vliegtuigbewegingen op jaarbasis.
Om de ambitie voor het luchtvrachtvolume waar te kunnen maken is het essentieel dat code E[2] en F[3] vliegtuigen voor het starten gebruik kunnen maken van de totale aanwezige baanlengte van 2.750m (in de Omzettingsregeling 2014 is dit gelimiteerd op 2.500m).
De aanvraag voor een luchthavenbesluit beoogt dit gebruik mogelijk te maken. De aanvraag behelst geen wijziging in het baangebruik voor alle landende vliegtuigen en voor starts van code A t/m D vliegtuigen ten opzichte van de vigerende Omzettingsregeling. Dat geldt ook voor de openingstijden van het vliegveld. Deze blijven ongewijzigd. Uitgangspunt is daarnaast dat de bestaande contouren voor geluid en externe veiligheid uit de vigerende Omzettingsregeling 2014 in het aangevraagde gebruik niet mogen worden overschreden.

Ten behoeve van de aanvraag van het luchthavenbesluit is er in opdracht van de luchthaven Maastricht Aachen Airport een analyse van de mogelijke milieueffecten gemaakt door LievenseCSO Milieu BV. Hierbij is gekeken welke effecten optreden op het gebied van geluid, externe veiligheid, stikstofdepositie en andere milieuonderwerpen die mogelijk beïnvloed kunnen worden als gevolg van het aangevraagde gebruik. Voor de milieu-items geluid en externe veiligheid is daarbij gebruik gemaakt van berekeningen van Adecs Airinfra BV. Voor stikstofdepositie is gebruik gemaakt van berekeningen van NLR (luchtgebonden activiteiten) en berekeningen van LievenseCSO (aantrekkende werking landverkeer). Op basis van deze analyse kan het bevoegd gezag beoordelen of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

In voorliggende rapportage worden de analyse en beoordeling toegelicht.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het wettelijke kader voor de milieueffectrapportages geschetst. In hoofdstuk 3 wordt het voornemen beschreven inclusief het voortraject, de referentiesituatie, de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Vervolgens is in hoofdstuk 4 beschreven welke gevolgen het aangevraagde gebruik heeft voor het milieu en in hoofdstuk 5 zijn de conclusies opgenomen.

[1] Road Feeder Services staat voor getruckte luchtvracht: dit is luchtvracht die via andere luchthavens wordt aangevoerd naar MAA en daar wordt ingeklaard en verder gedistribueerd.
[2] Vleugelspanwijdte: 52m -< 65m - Wielbasis hoofdlandingsgestel: 9m -< 14m – Representatief vliegtuig: B777, B787, A330, B747F
[3] Vleugelspanwijdte: 65m -< 80m - Wielbasis hoofdlandingsgestel: 14m -< 16m – Representatief vliegtuig: B748, A380

2 De m.e.r.-beoordeling

Een milieueffectrapportage (MER) bevat een uitgebreid onderzoek naar de effecten van een project of een plan op onder meer de natuur, het milieu en de leefbaarheid. Het is altijd gekoppeld aan een besluit over dat project, bijvoorbeeld een bestemmingsplan of een luchthavenbesluit. Niet voor alle projecten is het opstellen van een milieueffectrapport (MER) en het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk. Voor de besluitvorming over een groot aantal projecten volstaat een globale beoordeling van de milieueffecten (m.e.r.-beoordeling) om vast te stellen of de activiteit al dan niet belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben en een milieueffectrapportage al dan niet toegevoegde waarde heeft voor de besluitvorming.

2.1 Wettelijk kader m.e.r.-beoordeling

De bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.), gekoppeld aan de Wet milieubeheer (Wm), bevat een lijst met activiteiten, gevallen, bijbehorende plannen en besluiten die m.e.r.-plichtig (C-lijst) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Over luchthavens is het volgende opgenomen:

Bijlage	Activiteiten	Gevallen (drempelwaarde)	Plannen	Besluiten
C 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer.	De structuur-visie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een luchthavenindelingsbesluit of een luchthaven-verkeersbesluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die: 1. De beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of 2. Uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D.6.2	De wijziging in de ligging van een start- of landings-baan, de verlenging, verbreding of ver-harding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de lucht-	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, en een wijziging omvat van: 1. Het beperkingengebied, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe-veiligheidsrisico of geluidsbelasting, of 2. De grenswaarden, bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a, of artikel 8.70, tweede lid, juncto	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een besluit tot vaststelling of wijziging van een lucht-havenindelingsbesluit of een luchthavenverkeers-besluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als bedoeld in die wet.

Bijlage	Activiteiten	Gevallen (drempelwaarde)	Plannen	Besluiten
	verkeerswegen of de wijziging van de vliegroutes.	artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij: a) De voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1.) dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2.) die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of b) Het beperkingengebied vervalt.		

Wanneer een besluit over een activiteit een m.e.r.-beoordeling vereist, dient het bevoegd gezag te bepalen of een m.e.r.-procedure respectievelijk het opstellen van een MER noodzakelijk is vanwege belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het bevoegd gezag houdt bij het uitvoeren van de m.e.r.-beoordeling rekening met de (hoofd)beoordelingscriteria uit bijlage III van de Europese richtlijn milieueffectbeoordeling. De hoofdcriteria zijn:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van mogelijke effecten en de samenhang met andere activiteiten.

De m.e.r.-beoordelingsprocedure volgt simpelweg het volgende schema:





Het voorgenomen besluit betreft de vaststelling van het luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport (MAA). Dit besluit en de bijbehorende activiteit staan genoemd in de C- en D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. De luchthaven MAA beschikt al over start- en landingsbanen met een lengte van meer dan 2.100 meter. Daardoor valt de activiteit niet onder categorie C.6.1 en D.6.1 van de Bijlage. Het aangevraagde luchthavenbesluit heeft wel een verandering van de huidige situatie of het gebruik en de indeling van de luchthaven tot gevolg en is daarmee een *activiteit* als bedoeld in categorie D.6.2 van bijlage II van het Besluit m.e.r.. Of ook een *geval* als bedoeld in de bijlage aan de orde is, is niet geheel uit te sluiten.

Uit de resultaten van het geluid- en externe-veiligheidsonderzoek blijkt dat als gevolg van het aangevraagde gebruik lagere geluidgrenswaarden nodig zijn ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014 (zie Tabel 4-14) en dat de beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid binnen de beperkingengebieden van de referentiesituatie MAA-2014 vallen (zie Figuur 4-12 en Figuur 4-19). Het is echter niet helemaal zeker of de grenswaarden behorende bij het aangevraagde luchthavenbesluit een beter beschermingsniveau bieden dan de grenswaarden van de Omzettingsregeling 2014. Het is ook de vraag of de introductie van de L_{den}=70 dB(A) en de L_{den}=56 dB(A) geluidscontour en de PR=10^{-5} en PR=10^{-6} externe-veiligheidscontouren als 'nieuwe beperkingengebieden' moeten worden beschouwd of als 'beperkingengebieden die vallen op of binnen het geldende beperkingengebied'. In de Omzettingsregeling 2014 zijn namelijk enkel de KE= 35- en Bkl=47-contouren vastgelegd.
Kortom, gezien de onzekerheden over de vraag of de activiteit al of niet onder de drempelwaarde blijft, is er uit zorgvuldigheidsoogpunt voor gekozen een formele m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Daarnaast wenst MAA een transparant en zorgvuldig besluitvormingstraject en wil zich middels een m.e.r.-beoordeling ervan vergewissen dat er als gevolg van het nemen van het luchthavenbesluit geen omstandigheden zijn die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Mocht blijken dat er wel belangrijke nadelige gevolgen zijn, dan is een m.e.r.-procedure noodzakelijk.

Het bevoegd gezag neemt uiteindelijk de beslissing of voor de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het bevoegd gezag houdt bij de beslissing rekening met de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn "betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten". Het betreft de volgende criteria:

1. Kenmerken van de projecten
Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:
a. de omvang van het project;
b. de cumulatie met andere projecten;
c. gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
d. de productie van afvalstoffen;
e. verontreiniging en hinder;
f. risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2. Plaats van de projecten
Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:
a. het bestaande grondgebruik,
b. relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,
c. het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
   – wetlands;

- kustgebieden;
- berg- en bosgebieden;
- reservaten en natuurparken;
- gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn);
- gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden;
- gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;
- landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

a. het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);
b. het grensoverschrijdende karakter van het effect;
c. de waarschijnlijkheid van het effect;
d. duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Het bevoegd gezag is op grond van artikel 7.17, lid 4 van de Wet milieubeheer verplicht om mededeling te doen van het m.e.r.-beoordelingsbesluit. De tervisielegging van dit besluit vindt tegelijkertijd met het ontwerp luchthavenbesluit plaats. Tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit staat geen direct bezwaar en beroep open. Belanghebbenden kunnen wel bezwaar aantekenen of beroep indienen bij het (moeder)besluit in het kader waarvan de m.e.r.-beoordeling plaatsvond.

3 Onderzochte situaties

In dit hoofstuk wordt de historie van het aanwijzingsbesluit, de Beslissing op bezwaren en de vigerende Omzettingsregeling kort toegelicht en wordt de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de huidige situatie nader beschreven. In paragraaf 3.4.4 wordt specifiek ingegaan op de verschillen tussen deze drie situaties.

3.1 Aanwijzing en Beslissing op bezwaren

Op 27 december 2004 heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat de aanwijzing ex artikel 18 van de Luchtvaartwet voor het luchtvaartterrein Maastricht en de aanwijzingen ex artikel 26 Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszone rond het luchtvaartterrein Maastricht behorende bij het Aanwijzingsbesluit voor Maastricht ex artikel 27 juncto artikel 24 van de Luchtvaartwet (verder: de Aanwijzing 2004) vastgesteld.

Op 27 oktober 2011 hebben de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een Beslissing op Bezwaar genomen inzake de Aanwijzing 2004 (verder BOB 2011). Belangrijk onderdeel van deze BOB is dat het aantal vliegtuigbewegingen van het KE-verkeer met 16% verminderd is, hetgeen heeft geleid tot het vaststellen van nieuwe KE-contouren.

Bij de voorbereiding van het BOB 2011 heeft een (her)overweging plaatsgevonden van de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport en het aantal vliegtuigbewegingen dat nodig is om deze ontwikkeling te realiseren. Er is toen uitgegaan van een groei van het aantal passagiers tot 1.439.000 in 2015 en een groei van het vrachtvolume tot 150.000 á 170.000 ton in 2015-2020. Om dit te realiseren waren ca. 30.000 vliegtuigbewegingen (KE-verkeer) voorspeld. Voor lesvluchten en particuliere vluchten is toen er van uitgegaan dat 20.000 vliegtuigbewegingen (Bkl-verkeer) voldoende was. Het gebruik van de banen is in 2010 geschat op een verhouding 20% voor de baan 03 (zuid-noord) en 80% voor de baan 21 (noord-zuid). De nachtstraffactoren zijn bepaald aan de hand van toen voorspelde vertrek- en aankomsttijden en bestemmingen van de passagiers- en vrachtvluchten. De gemiddelde nachtstraffactor bedraagt 1.28.

3.2 Wet Luchtvaart

Met de overgang van de Luchtvaartwet naar de Wet luchtvaart is er voor luchthaven Maastricht Aachen Airport een aantal zaken veranderd. De belangrijkste wijzigingen zijn:

1. de BOB 2011 is vervangen door een Omzettingsregeling die uiteindelijk weer door een luchthavenbesluit dient te worden vervangen;
2. een belangrijke wijziging is de geluidsmaat die wordt gehanteerd voor het bepalen van de geluidseffecten vanwege het luchtverkeer. Van de maten Ke (Kosteneenheid) en Bkl (Belastingeenheid kleine luchtvaart) is overgegaan naar de maat L_{den} (Level day-evening-night), welke binnen Europa als standaard geluidsmaat wordt gezien;
3. in het luchthavenbesluit dienen nog de L_{den}=56 dB(A)-contour als beperkingengebied voor geluid te worden vastgesteld in plaats van de beperkingengebieden volgens de 35 KE- en de 47 Bkl-geluidcontouren;

4. een andere wijziging betreft de invoering van handhavingspunten op 100 meter afstand van de baankoppen en op representatieve punten nabij woonkernen, waarin het geluid wordt berekend en getoetst aan de gestelde grenswaarden (deze zijn reeds opgenomen in de Omzettingsregeling);
5. een verdere verandering is dat er in het luchthavenbesluit veiligheidsgebieden en obstakelvrije vlakken worden vastgelegd als beperkingengebied. In de Omzettingsregeling en de eerdere Aanwijzing zijn deze gebieden niet opgenomen;
6. ten slotte is gewijzigd dat er in het luchthavenbesluit plaatsgebonden-risicocontouren (PR-contouren), en de daarmee geldende beperkingengebieden, dienen te worden opgenomen. In de Omzettingsregeling en de eerdere Aanwijzing zijn geen PR-contouren opgenomen.

Met het aangevraagde luchthavenbesluit zal de 'vergunning' die tot heden van kracht is geweest (de Omzettingsregeling 2014) voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport wijzigen. In de volgende paragrafen worden de oude situatie volgens de Omzettingsregeling 2014 beschreven en de situatie waarvoor een luchthavenbesluit wordt aangevraagd.

3.3 De Omzettingsregeling

Op 10 december 2013 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de regeling vastgesteld houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het Aanwijzingsbesluit van de luchthaven Maastricht, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Maastricht; hierna: Omzettingsregeling 2014). In de Omzettingsregeling 2014 is (onder meer) de dosismaat L_{den}-geïntroduceerd en zijn geluidgrenswaarden gesteld aan de geluidbelasting op een aantal handhavingspunten. In de Omzettingsregeling 2014 zijn geen L_{den}-geluidbeperkingen-gebieden vastgesteld. Daardoor zijn de 47 Bkl en de 35 KE-geluidcontouren, zoals vastgesteld in resp. de aanwijzing 2004 en de BOB 2011, als beperkingengebied voor geluid nog steeds van kracht. In de Omzettingsregeling 2014 zijn dezelfde vliegtuigbewegingen aangehouden als in het Aanwijzingsbesluit.

3.4 Onderzochte situaties

Hieronder wordt een beschrijving gegeven van drie onderzochte situaties, te weten de referentiesituatie, het aangevraagde gebruik en de huidige situatie. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste uitgangspunten van deze situaties weergegeven:

Tabel 3-1 Operationele uitgangspunten

Operationele uitgangspunten	Gebruiksjaar 2015 Huidige situatie	Invulling Omzettingsregeling 2014 Referentiesituatie MAA-2014	Invulling van het aangevraagde gebruik LHB-situatie MAA-2024
Vervoerde eenheden [per jaar]			
Passagiers	243.169	1.439.000	700.000
Vracht [ton]	67.693	150.000-170.000	250.000
Aantal vliegtuigbewegingen [per jaar]			
Klein verkeer en helicopters	19.023	31.964	9.500
Groot verkeer	5.720	19.046	15.954
Totaal	24.743	51.009	25.454
Openingsdagen | openingstijden | extensieregeling			
Circuitvluchten	maandag-vrijdag (niet op feestdagen)| 09-19 u | extensie tot 23 u		
Overig verkeer	Maandag tot zondag | 06-23 u |extensie tot 24 u		
Baangebruik zonder meteomarge[4]			
03-circuit	32%*	20%	30%
03-start	29%**	20%	15%
03-landing		20%	34%
21-circuit	68%*	80%	70%
21-start	71%**	20%	85%
21-landing		20%	66%
Gemiddelde nachtstraffactor[5]			
	1.28	1.28	2.18
Baanlengte [m]			
Cat. A/D start	2.500	2.500	2.500
Cat. A/D-landing	2.500	2.500	2.500
Cat. E/F-start	2.500	2.500	2.750
Cat. E/F-landing	2.500	2.500	2.500

* Gegevens klein verkeer (ook niet-circuitverkeer);

** Gegevens groot verkeer

3.4.1 Referentiesituatie MAA 2014: Situatie omzetting inclusief technische aanpassingen ("geupdate omzettingsregeling")

In deze situatie wordt uitgegaan van de operationele uitgangspunten zoals opgenomen in Tabel 3-1. Dat betekent dat er ruimte is voor circa 51.000 vliegtuigbewegingen (waarvan circa 32.000 klein verkeer en helikopters en 19.000 groot verkeer). Ook wordt ervan

[4] Deze marge wordt toegepast om de jaarlijkse fluctuatie in weersomstandigheden en daarmee start- en landingsrichting op te vangen.

[5] Een weging voor de tijdstippen waarop de vliegtuigbewegingen plaats vinden.

uitgegaan dat al het verkeer (zowel startend als landend) gebruik maakt van de 2.500 meter baan.

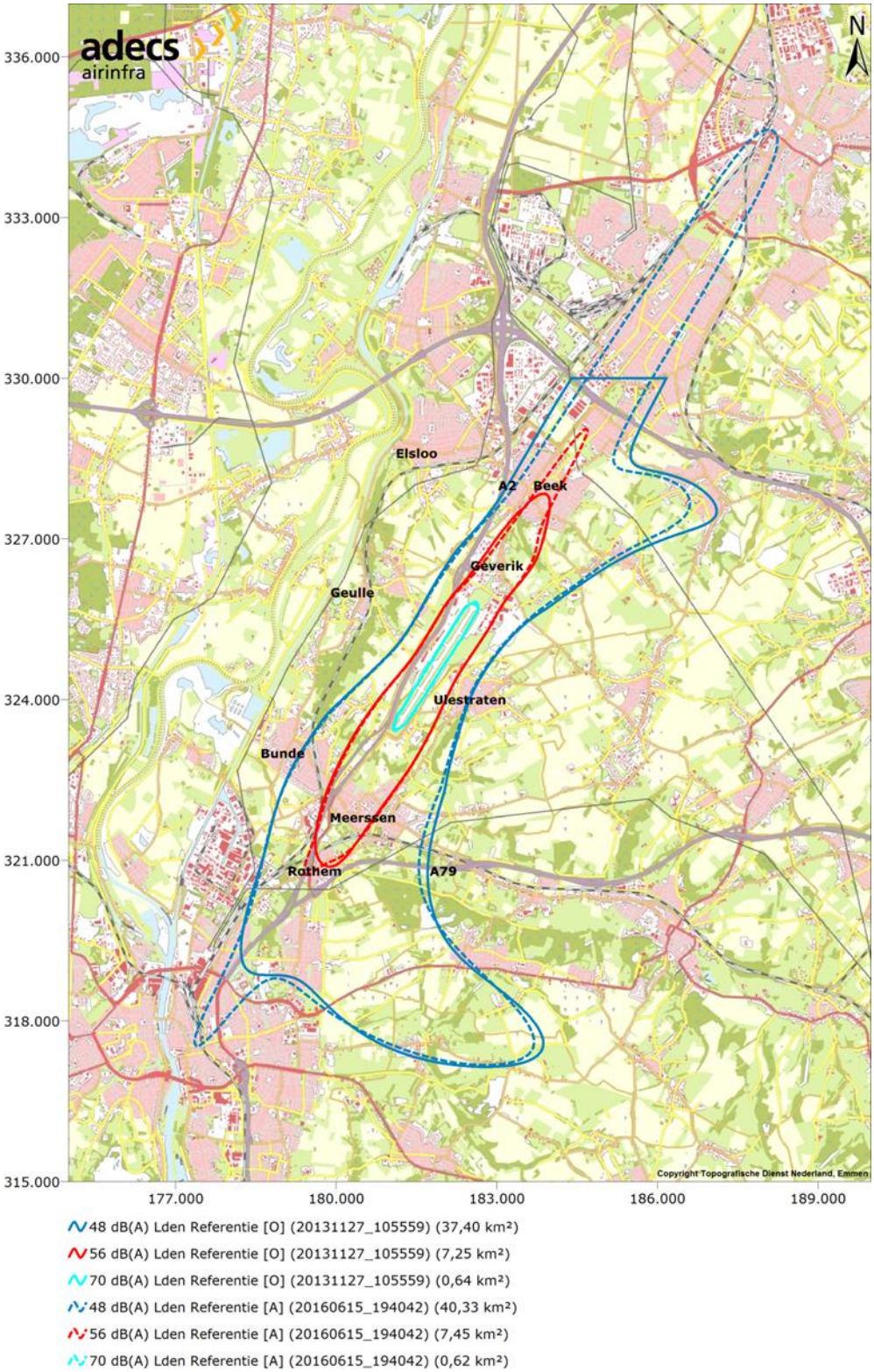
Voor het definiëren van de referentiesituatie is als basis gebruik gemaakt van de uitgangspunten van de Omzettingsregeling. Vervolgens zijn enkele technische aanpassingen gedaan om de berekeningen volgens de meest recente inzichten te kunnen doen.[6] Het gaat om de volgende aanpassingen:

- uitgaande van vliegroutes die zijn gemodelleerd op basis van historische radartracks;
- uitgaande van versie 13.3 van de appendices die sinds 01.11.2015 van kracht is;
- rekening houdend met de startprocedures (NADP) die de respectievelijke vliegmaatschappijen hanteren.

3.4.1.1 Verbeterde routemodellering

Onderstaand zijn de consequenties weergegeven van het updaten van de vliegroutes op de geluidscontouren en de geluidbelastingen. In de Omzettingsregeling is uitgegaan van de vliegroutes die zijn vastgelegd in het Aanwijzingsbesluit van 2004 voor de kleine luchtvaart en in de BOB 2011 voor de grote luchtvaart. De meest actuele inzichten zijn gebaseerd op historische radartracks van werkelijk gevlogen routes. In notitie *Spreidingsaanpassingen Maastricht Aachen Airport van Adecs* (bijlage 2) is uitgebreid aandacht gegeven aan de veranderingen van de modelspreiding.

[6] Daarmee wordt de vergelijking van milieueffecten tussen de verschillende onderzochte situaties ook gezuiverd van rekentechnische verschillen.



Figuur 3-1 Vergelijking geluidcontouren Omzettingsregeling 2014 (volle lijn) en Omzettingsregeling na update vliegroutes (stippellijn) (bron: fig. 18 van bijlage 2)

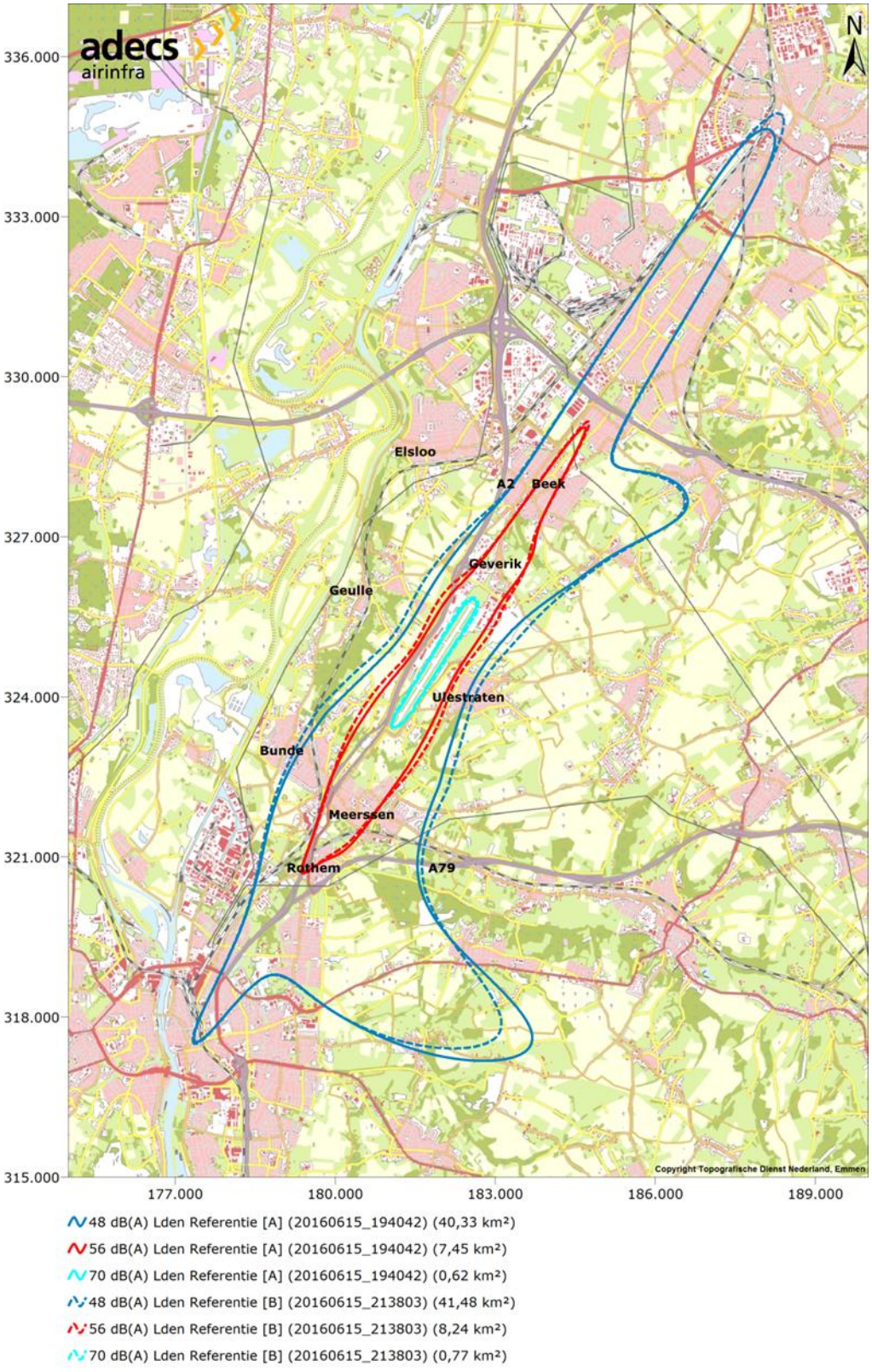
Tabel 3-2 Geluidbelastingen Omzettingsregeling 2014 (links) (bron: tabel 16 [O] van bijlage 2) en Omzettingsregeling na update spreiding vliegroutes (rechts) (bron: tabel 16 [A] van bijlage 2)

Handhavingspunt	Grenswaarden [L_{den} in dB(A)]	
	OR **2014**	OR 2014 + radartracks
HH 03	66.39	67,56
HH 21	67.60	69,46
HH1 Meerssen	56.93	57,07
HH2 Rothem	56.89	57,08
HH3 Bunde	55.88	55,59
HH4 Beek	55.15	53,52
HH5 Beek	55.42	55,15
HH6 Ulestraten	55.95	55,98

Het toepassen van werkelijk gevlogen routes (via radartracks) leidt in de handhavingspunten HH03 en HH21 in het verlengde van de banen tot verhogingen van de grenswaarden en in HH4 (Beek) tot een verlaging van de grenswaarden. De geluidbelastingen ter plaatse van de overige handhavingspunten worden met minder dan 0.3 dB beïnvloed door toepassing van werkelijk gevlogen routes (via radartracks).

3.4.1.2 Update Appendices

Per 1 november 2015 is de nieuwe versie 13.3 van de Appendices voor berekening geluidbelasting rond Schiphol en de overige burgerluchthavens van kracht. Bij vaststelling van de Omzettingsregeling gold nog versie 11 van de Appendices. De belangrijkste wijzigingen zijn te vinden in de toewijzing van geluidcategorieën aan vliegtuigtypen. Ten opzichte van de oudere Appendices bevat Appendices 13.3 meer geluidcategorieën, waardoor vliegtuigtypen in geluidcategorieën ingedeeld kunnen worden die dichter aansluiten bij de werkelijkheid.
Onderstaand zijn de consequenties weergegeven van het updaten van de Appendices op de geluidscontouren en de geluidsbelastingen.



Figuur 3-2 Vergelijking van geluidcontouren Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes (volle lijn) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices (stippellijn) (bron: fig. 19 van bijlage 2)

Tabel 3-3 Geluidbelastingen Omzettingsregeling 2014 (links) (bron: tabel 16 [O] van bijlage 2) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes (midden) (bron: tabel 16 [A] van bijlage 2) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices (rechts) (bron: tabel 16 [B] van bijlage 2).

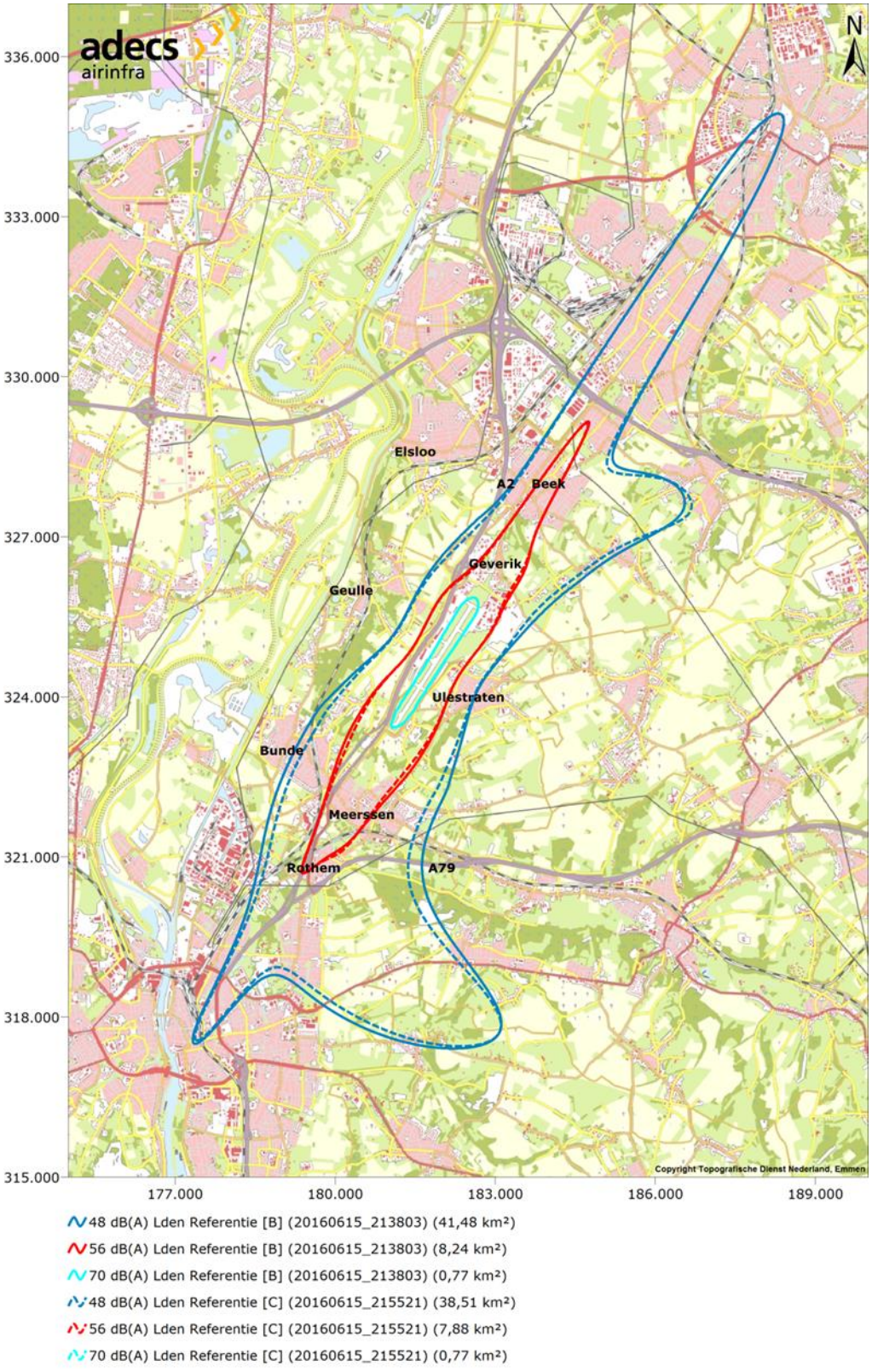
Handhavingspunt	**Grenswaarden [L_{den} in dB(A)]**		
	OR **2014**	OR 2014 + radartracks	OR 2014 + radartracks + app. 13.3
HH 03	66.39	67,56	67,95
HH 21	67.60	69,46	71,41
HH1 Meerssen	56.93	57,07	56,71
HH2 Rothem	56.89	57,08	56,92
HH3 Bunde	55.88	55,59	55,59
HH4 Beek	55.15	53,52	53,71
HH5 Beek	55.42	55,15	55,28
HH6 Ulestraten	55.95	55,98	57,91

Toepassing van app. 13.3 leidt tot een verhoging van de geluidgrenswaarden ter plaatse van het handhavingspunt HH21 in het verlengde van de banen en ter plaatse van HH6 (Ulestraten). In andere handhavingspunten leidt het toepassen van app 13.3 tot een wijziging van minder dan 0.4 dB van de grenswaarden.

3.4.1.3 Veranderde startprocedures

Om brandstof te besparen hanteren vliegtuigmaatschappij de laatste jaren specifieke startprocedures om op vlieghoogte te komen. Sommige maatschappijen hanteren op dit moment nog de (inmiddels verouderde) NADP1, andere vertrekken volgens NADP2[7]. Gebruik van deze procedures is per vliegmaatschappij vastgelegd (zie bijlage 2) en heeft effect op de geluidbelastingen op de grond. De effecten van toepassing van NADP1, resp. NADP2, is onderstaand weergegeven.

[7] de NADP2-startprocedure wordt gebruikt om brandstof te besparen en de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken. Bij een lagere hoogte wordt de snelheid opgevoerd door de klimhoek te verlagen, als een bepaalde snelheid bereikt is, klimt het vliegtuig vervolgens weer verder.



Figuur 3-3 Vergelijking geluidcontouren Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices (volle lijn) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices én NADP (stippellijn) (bron: fig. 20 van bijlage 2)

Tabel 3-4 Geluidbelastingen Omzettingsregeling 2014 (links) (bron: tabel 16 [O] van bijlage 2) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes (midden links) (bron: tabel 16 [A] van bijlage 2) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices (midden rechts) (bron: tabel 16 [B] van bijlage 2) en Omzettingsregeling 2014 na update vliegroutes én Appendices én NADP (rechts) (bron: tabel 16 [C] van bijlage 2)

Handhavingspunt	**Grenswaarden [L_{den} in dB(A)]**			
	OR **2014**	OR 2014 + radartracks	2014 + radartracks + app. 13.3	OR 2014 + radartracks + app. 13.3 + NADP [Referentie MAA-2014]
HH 03	66.39	67,56	67,95	67,78
HH 21	67.60	69,46	71,41	71,39
HH1 Meerssen	56.93	57,07	56,71	56,55
HH2 Rothem	56.89	57,08	56,92	57,10
HH3 Bunde	55.88	55,59	55,59	55,08
HH4 Beek	55.15	53,52	53,71	53,48
HH5 Beek	55.42	55,15	55,28	55,19
HH6 Ulestraten	55.95	55,98	57,91	57,82

De nieuwe startprocedures hebben – met uitzondering van HH3 (Bunde) waar dit leidt tot een verlaging van de grenswaarde met 0.5 dB – een effect van minder dan 0.3 dB op de grenswaarden.

3.4.1.4 Effect updates voor referentiesituatie

Geluid

De gehele update van de Omzettingsregeling 2014 tot Referentie MAA-2014 leidt in HH03, HH21 en HH6 Ulenstraten tot een verhoging van de grenswaarde met resp. 1.4, 3.8 en 1.9 dB. In HH03 wordt deze verhoging vooral veroorzaakt door toepassing van de radartracks en in minder mate door toepassing van de appendices 13.3. In HH21 hebben toepassing van de radartracks en appendices 13.3 een vergelijkbare bijdrage in de verhoging van de grenswaarden. In beide handhavingspunten leidt toepassing van de gewijzigde startprocedures tot een kleine verlaging van de grenswaarden. In het handhavingspunt in Ulestraten daarentegen wordt de verhoging van de grenswaarde in hoofdzaak veroorzaakt door toepassing van de appendices 13.3. Toepassing van radartracks en gewijzigde startprocedures hebben in HH6 nauwelijks invloed op de grenswaarde. In het handhavingspunt HH4 Beek leidt de update tot een verlaging van de grenswaarde met 1.7 dB. Deze verlaging wordt vooral veroorzaakt door toepassing van de radartracks. In HH3 Bunde bedraagt de verlaging 0.8 dB, als gevolg van, met name, het gecombineerd effect van toepassing van radartracks en gewijzigde startprocedures. In de overige handhavingspunten leidt de update tot een verhoging of verlaging van de grenswaarden met minder dan 0.4 dB.

In deze m.e.r.-beoordeling wordt als referentiesituatie uitgegaan van deze hogere geluidgrenswaarden. In de handhavingspunten HH1 (Meerssen), HH3 (Bunde), HH4 en HH5 (Beek) leidt de update dan weer tot lagere geluidgrenswaarden (zie Tabel 3-4). Op deze handhavingspunten wordt in deze m.e.r.-beoordeling uitgegaan van deze lagere geluidgrenswaarden. Deze update is een puur technische operatie om de berekende

milieubelastingen beter (dan bij de Omzettingsregeling 2014) te laten aansluiten bij de werkelijk optredende milieubelastingen en is niet bedoeld om hiermee extra milieuruimte te creëren. In bijlage E van het rapport Geluid en Externe Veiligheid Maastricht Aachen Airport van Adecs (bijlage 2) zijn de consequenties van deze updates voor de geluidscontouren en geluidsbelastingen inzichtelijk gemaakt. Hiernavolgend zijn deze resultaten samengevat weergegeven.

Externe veiligheid
De beschreven updates van vliegroutes, appendices en NADP hebben geen invloed op de ligging van de EV-contouren, zoals deze inzichtelijk zijn gemaakt in de BOB 2011.
Dit komt doordat voor de EV-berekeningen geen gebruik wordt gemaakt van indelingen in categorieën volgens de appendices, maar direct van vliegtuigtypen. De vliegtuigtypen zijn niet gewijzigd. Verder wordt in de EV-berekeningen, conform de rekenvoorschriften, ook geen rekening gehouden met vliegprocedures. Enkel de gewijzigde vliegroutes kunnen een invloed hebben.

In de EV-berekeningen wordt gewerkt met nominale vliegroutes in plaats van de spreidingen zoals die gebruikt worden in de geluidberekeningen. De nominalen van de routespreidingen zijn niet tot nauwelijks gewijzigd, waardoor de invloed op de EV-berekeningen zeer klein is.

In het luchthavenbesluit zullen PR=10^{-5} en de PR=10^{-6} contouren worden vastgesteld als nieuwe beperkingengebieden. Ten tijde van de vaststelling van de BOB 2011 golden er nog geen wettelijke eisen ten aanzien van externe veiligheid voor luchthavens. In de Omzettingsregeling zijn ook geen beperkingengebieden als gevolg van externe veiligheid opgenomen. Het Ministerie van I&M hanteerde toen wel het beleid dat er geen woningen mochten zijn gesitueerd binnen de PR=10^{-5} contour. Omwille van deze beleidsmatige benadering van de externe veiligheid zijn in de nu vigerende besluiten externe veiligheidsrisico's inzichtelijk gemaakt (via het presenteren van PR=10^{-5} en PR=10^{-6} contouren. Deze contouren vormen, alhoewel ze niet als beperkingengebieden gelden in de Omzettingsregeling 2014, als de 'beperkingengebieden' voor de referentiesituatie MAA-2014.

3.4.2 Voorgenomen activiteit: aangevraagde gebruik

3.4.2.1 Achtergrond en aanvraag luchthavenbesluit

De voorgenomen activiteit gaat uit van het businessplan van MAA. Deze situatie is tevens de basis voor de aanvraag van het luchthavenbesluit ("aangevraagde gebruik") en wordt in voorliggende m.e.r.-beoordeling aangeduid als LHB-situatie MAA-2024.

Uitgangspunten voor het gebruik zijn:
- ruimte voor in totaal ca. 25.500 vliegtuigbewegingen in 2024 (excl. meteomarge), bestaande uit:
  - passagiersvluchten voor 700.000 passagiers;
  - general aviation voor 250.000 ton TOW vracht en maintenance en
  - circuitvluchten (proef-, les- en oefenvluchten).

- het gebruik van bestaande landingsbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.500 meter voor alle vliegtuigen;
- het gebruik van bestaande startbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.500 meter voor het starten van categorie A t/m D verkeer;
- het gebruik van bestaande startbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.750 meter voor het starten van categorie E/F verkeer;
- openingstijden van 06.00 tot 23.00 uur en extensieregeling tot 24.00 uur gedurende 7 dagen per week voor passagiersvluchten en general aviation overeenkomstig art. 4 van de Omzettingsregeling 2014;
- openingstijden van 09.00 tot 19.00 uur en een extensieregeling tot 23.00 uur van maandag tot en met vrijdag, niet zijnde officiële feestdagen, voor circuitvluchten in het kader van proef-, les- of oefenvluchten overeenkomstig artikel 5 van de Omzettingsregeling 2014;
- gebruik van het luchthavengebied met daarop de huidige start-landingsbaan met een operationele lengte van maximaal 2.750 m.

Van de circa 25.500 vliegtuigbewegingen zijn circa 16.000 vliegtuigbewegingen (groot verkeer) voorspeld en circa 9.500 voor de kleine luchtvaart en helikopters. Bij de voorspelling van de representatieve vlootsamenstelling is uitgegaan van de verwachte modernisering van de vloot, met name (doch niet alleen) bij de vaste klanten van MAA. Zo vervangt Turkish Airlines haar A310F door A330F en is de B747-200/300 inmiddels vervangen door B747-400/800. De MD11 freighters zijn vrijwel uitgefaseerd en niet meer in de projectie opgenomen.

Ten behoeve van het aangevraagde gebruik is op basis van historisch statistieken over het baangebruik de verdeling tussen de banen 03 en 21 gedetailleerder bepaald en is een onderscheid gemaakt tussen het baangebruik bij het landen en het opstijgen. De gebruikte historische gegevens benaderen exacter het daadwerkelijk toekomstig baangebruik, zoals weergegeven in Tabel 3-1, dan de verdeling 20/80 die in 2010 is aangehouden.

In het kader van het aangevraagde gebruik zijn de verwachte aankomst- en vertrektijden van de vliegtuigen opnieuw voorspeld op basis van historische gegevens, in het bijzonder de historische gegevens van de vaste klanten van MAA. Uit historische gegevens blijkt dat de klanten van MAA of vroeg in de morgen en soms laat in avond hun operatie uitvoeren. Deze historische gegevens zijn meegenomen als uitgangspunt voor het aangevraagde gebruik, met een gemiddelde nachtstraffactor van 2.18 als resultaat.

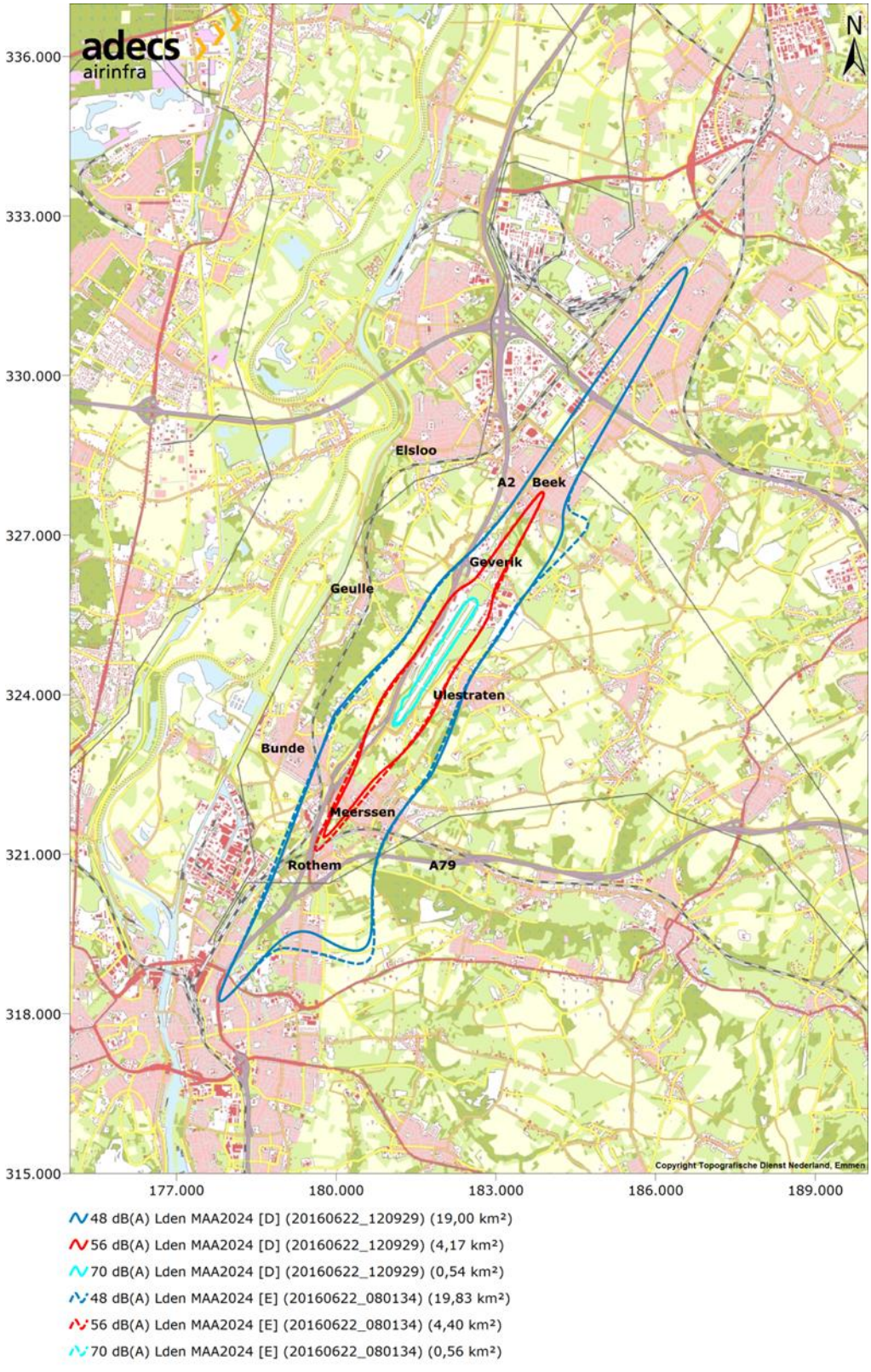
In bijlage 2 zijn de rekenparameters van de representatieve vlootsamenstelling weergegeven waarmee de geluidbelastingen, de geluidcontouren en de EV-contouren zijn vastgesteld en de N-depositie is bepaald (zie hiervoor ook bijlage 3).

Voor een gedetailleerde beschrijving van de activiteiten waarvoor het luchthavenbesluit wordt aangevraagd, wordt verwezen naar de toelichting op de aanvraag [rapport 14A034.RAP008.FV.GL].

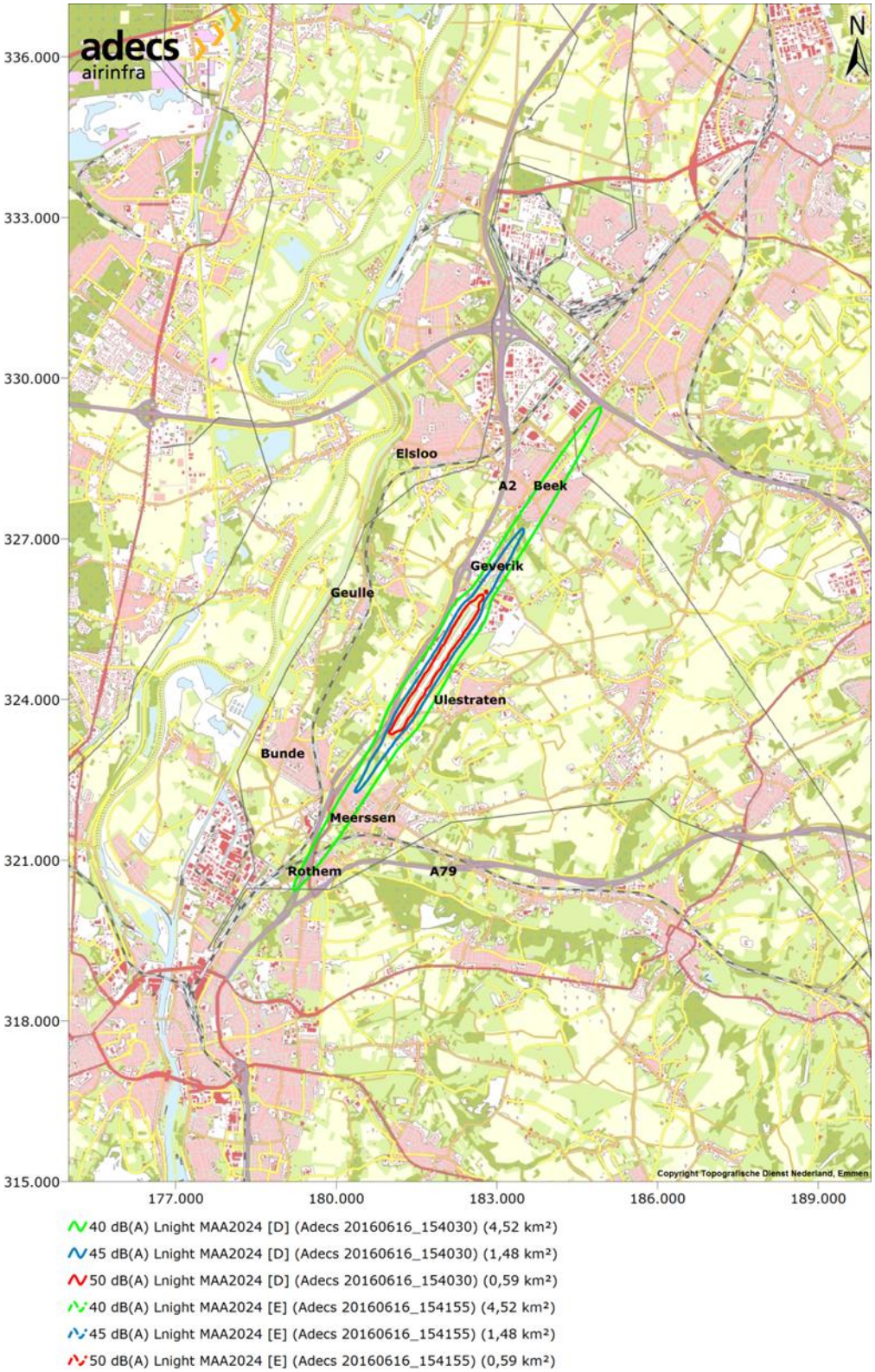
3.4.2.2 Effect op geluid door gebruik 2.750 m baan

In onderstaande figuren en tabellen zijn de geluidscontouren en de geluidbelastingen in de handhavingspunten vergeleken tussen:

- de vlootsamenstelling en het baangebruik overeenkomstig de uitgangspunten van het aangevraagde gebruik, doch waarbij alle startende cat. E/F vliegtuigen gebruik maken van de huidige 2.500 m baan;
- de vlootstamenstelling, het baangebruik overeenkomstig de uitgangspunten van het aangevraagde gebruik waarbij alle startende cat. E/F vliegtuigen gebruik maken van de 2.750 m baan. Dit is de LHB-situatie MAA-2024.



Figuur 3-4 Vergelijking L_{den}-geluidcontouren cat. E/F op 2.500 m -baan (volle lijn) en cat. E/F op 2.750 m baan (LHB-situatie-MAA-2024, stippellijn) (bron: fig. 22 van bijlage 2)



Figuur 3-5 Vergelijking L_{night}- geluidcontouren cat. E/F op 2.500 m -baan (volle lijn) en cat. E/F op 2.750 m baan (LHB-situatie-MAA-2024, stippellijn) (bron: fig. 28 van bijlage 2)

Tabel 3-5 Geluidgrenswaarden cat. E/F 2.500 m baan en cat. E/F 2.750 m baan (LHB-situatie MAA-2024) (bron: resp, [D] en [E] tabel 16 van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelasting [L_{den} in dB(A)]		Δ Lden [dB]	Δ Gebruik [%]
	LHB 2024 code A/D: 2.500 m code E/F: 2.500 m	LHB 2024 code A/D: 2.500 m code E/F: 2.750 m (LHB-situatie MAA-2024)		
HH 03	66,05	67,43	1,38	37,4
HH 21	68,28	68,42	0,14	3,3
HH1 Meerssen	52,31	53,12	0,81	20,5
HH2 Rothem	54,06	55,02	0,96	24,7
HH3 Bunde	51,25	51,85	0,60	14,8
HH4 Beek	49,76	49,80	0,04	0,9
HH5 Beek	51,41	51,48	0,07	1,6
HH6 Ulestraten	54,72	53,99	-0,73	-15,5

Uit de resultaten van de geluidberekeningen blijkt dat de geluidbelasting als gevolg van het gebruik van de 2.750 m baan beperkt toeneemt ten opzichte gebruik van de 2.500 m baan (bij gelijke vlootsamenstelling en baangebruik) met uitzondering van het handhavingspunt in Ulestraten (daar neemt de geluidbelasting af):

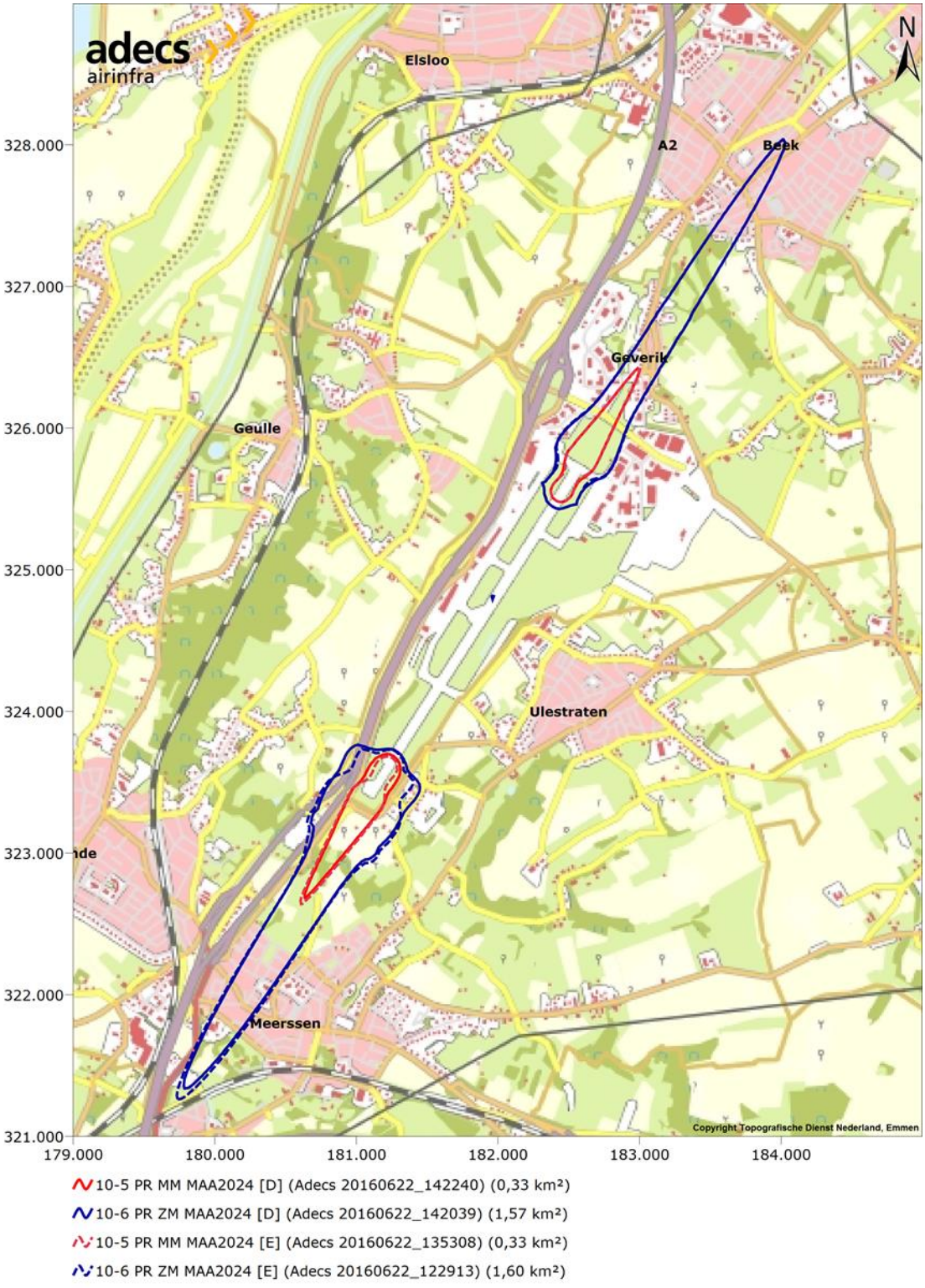
- geluidcontouren worden beperkt groter;
- geluidbelastingen in de handhavingspunten nabij de woonkernen Bunde, Meerssen en Rothem worden respectievelijk 0.6, 0.8 en 1.0 dB hoger. De geluidhinder zal, sec als gevolg van het gebruik van de 2.750 m baan, in deze woonkernen toenemen. Echter, een toename van de geluidbelasting van 1 dB en minder is voor een gemiddeld gehoor niet waarneembaar. Nabij Beek is de toename van de geluidbelasting in de handhavingspunten minder dan 0.2 dB. Deze toename is niet waarneembaar als meer hinderlijk in deze woonkernen;
- geluidbelastingen in de handhavingspunten nabij de baaneinden neemt toe met 1.4 dB in HH03 en minder dan 0.2 dB in HH21.

In het handhavingspunt in Ulestraten wordt dan weer een afname van de geluidbelasting vastgesteld met 0.7 dB, sec als gevolg van het gebruik van de volledige baanlengte. Deze afname van de geluidbelasting is dermate klein dat deze voor een gemiddeld gehoor niet waarneembaar is en niet tot minder waarneembare hinder leiden.

3.4.2.3 Effect op externe veiligheid door gebruik 2.750 m baan

In onderstaande figuren zijn de externe-veiligheidscontouren vergeleken tussen:

- de vlootsamenstelling en het baangebruik overeenkomstig de uitgangspunten van het aangevraagde gebruik, doch waarbij alle startende cat. E/F vliegtuigen gebruik maken van de huidige 2.500 m baan;
- de vlootsamenstelling, het baangebruik overeenkomstig de uitgangspunten van het aangevraagde gebruik waarbij alle startende cat. E/F vliegtuigen gebruik maken van de 2.750 m baan. Dit is de LHB-situatie MAA-2024.



Figuur 3-6 Vergelijking EV-contouren cat. E/F op 2.500 m -baan (volle lijn) en cat. E/F op 2.750 m baan (LHB-situatie-MAA-2024, stippellijn) (bron: fig 33 van bijlage 2)

Uit de resultaten van de externe-veiligheidsberekeningen blijkt dat de externe-veiligheidsrisico's als gevolg van het gebruik van de 2.750 m baan beperkt toenemen ten opzichte van het gebruik van de 2.500 m baan (bij gelijke vlootsamenstelling en baangebruik): de externe-veiligheidscontouren worden aan de zuidkant ter hoogte van Meerssen beperkt groter, maar leidt niet tot meer woningen binnen de PR=10^{-6}-contour.

3.4.3 De huidige situatie

Op 29 februari 2016 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&M de Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport van het gebruiksjaar 2015 (periode van 1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015) gerapporteerd. Deze rapportage geeft een representatief beeld van het huidige gebruik van de luchthaven en de daarbij behorende geluidbelasting. De vluchtgegevens die door Maastricht Aachen Airport zijn aangeleverd voor deze Handhavingsrapportage zijn ook gebruikt voor het bepalen van de geluidcontouren en de EV-contouren voor de huidige situatie. Om de geluidbelasting in de huidige situatie te kunnen vergelijken met de geluidbelasting van de referentiesituatie MAA-2014 en de LHB-situatie MAA-2024, is bij het bepalen van de geluidbelasting voor de huidige situatie:

- uitgegaan van de werkelijk gevlogen routes;
- rekening gehouden met de Appendices 13.3;
- rekening gehouden met de toegepaste startprocedures (NADP 1/2).

In de huidige situatie wordt uitgegaan van circa 24.700 vliegtuigbewegingen (waarvan circa 19.000 klein verkeer en helikopters en circa 5.700 groot verkeer). Al het verkeer maakt gebruik van de 2.500 meter baan.

3.4.4 Wijzigingen als gevolg van het aangevraagd gebruik

In deze paragraaf wordt verder ingegaan op een aantal verschillen tussen de huidige situatie ( )het gebruiksjaar 2015), de referentiesituatie en het aangevraagde gebruik.

Tabel 3-6 Operationele uitgangspunten

Operationele uitgangspunten	Gebruiksjaar 2015 Huidige situatie	Invulling Omzettingsregeling 2014 Referentiesituatie MAA-2014	Invulling van het aangevraagde gebruik LHB-situatie MAA-2024
Vervoerde eenheden [per jaar]			
Passagiers	243.169	1.439.000	700.000
Vracht [ton]	67.693	150.000-170.000	250.000
Aantal vliegtuigbewegingen [per jaar]			
Klein verkeer en helicopters	19.023	31.964	9.500
Groot verkeer	5.720	19.046	15.954
Totaal	24.743	51.009	25.454

Operationele uitgangspunten	Gebruiksjaar 2015 Huidige situatie	Invulling Omzettingsregeling 2014 Referentiesituatie MAA-2014	Invulling van het aangevraagde gebruik LHB-situatie MAA-2024
Openingsdagen | openingstijden | extensieregeling			
Circuitvluchten	maandag-vrijdag (niet op feestdagen)| 09-19 u | extensie tot 23 u		
Overig verkeer	Maandag tot zondag | 06-23 u |extensie tot 24 u		
Baangebruik zonder meteomarge			
03-circuit	32%*	20%	30%
03-start	29%**	20%	15%
03-landing		20%	34%
21-circuit	68%*	80%	70%
21-start	71%**	20%	85%
21-landing		20%	66%
Gemiddelde nachtstraffactor			
	1.28	1.28	2.18
Baanlengte [m]			
Cat. A/D start	2.500	2.500	2.500
Cat. A/D-landing	2.500	2.500	2.500
Cat. E/F-start	2.500	2.500	2.750
Cat. E/F-landing	2.500	2.500	2.500

* Gegevens klein verkeer (ook niet-circuitverkeer);

** Gegevens groot verkeer

Aantallen vliegtuigbewegingen

In het aangevraagde gebruik wordt relevant minder klein verkeer mogelijk gemaakt dan hetgeen is gevlogen in het gebruiksjaar 2015 en hetgeen mogelijk is conform de referentiesituatie..

In het gebruiksjaar 2015 heeft minder groot verkeer gevlogen dan waarvan is uitgegaan in de referentiesituatie én in het aangevraagde gebruik . Het aangevraagde gebruik laat straks minder groot verkeer toe dan de vigerende Omzettingsregeling 2014.

Openingstijden

De openingstijden en de extensieregelingen veranderen niet.

Baangebruik

Het gebruik van de banen is in 2010 geschat op een verhouding van 20%[8] voor de baan 03 (zuid-noord) en 80% voor de baan 21 (noord-zuid). Ten behoeve van de aanvraag van het luchthavenbesluit is op basis van historisch statistieken over het baangebruik de verdeling tussen de banen 03 en 21 gedetailleerder bepaald en is een onderscheid gemaakt tussen het baangebruik bij het landen en het opstijgen. De gebruikte historische gegevens sluiten

[8] percentages zonder meteomarge

goed aan bij het werkelijke baangebruik in het gebruiksjaar 2015 en benaderen exacter het daadwerkelijk toekomstig baangebruik dan de verdeling 20/80 die in 2010 is aangehouden.

Gemiddelde nachtstraffactor

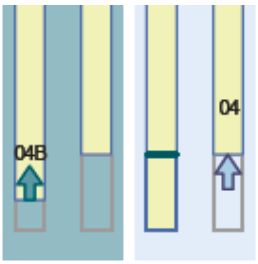
In 2010 zijn de nachtstraffactoren bepaald aan de hand van toen voorspelde vertrek- en aankomsttijden en bestemmingen van de passagiers- en vrachtvluchten. In het kader van de aanvraag van het luchthavenbesluit zijn de verwachte aankomst- en vertrektijden van de vliegtuigen opnieuw voorspeld op basis van historische gegevens, in het bijzonder de historische gegevens van de vaste klanten van MAA. Het blijkt dat de klanten van MAA of vroeg in de morgen en soms laat in avond hun operatie uitvoeren. Verder is er sprake van een lager aandeel klein verkeer bij de vlootsamenstelling van het aangevraagde gebruik: veel klein verkeer (met nachtstraffactor 1) verlaagt het gemiddelde van de nachtstraffactor. Dit gezamenlijk heeft er toe geleid dat de gemiddelde nachtstraffactor toeneemt van 1.28 in 2010 tot 2.18 voor het aangevraagde gebruik.

Baanlengte

De baanlengtes en de start- en eindpunten van de banen voor het landen veranderen voor geen enkel vliegtuig. De baanlengtes en de start- en eindpunten voor het starten van de Cat. A t/m D (i.c. de kleinere vleugelbreedtes) veranderen evenmin. Enkel de baanlengte voor de cat. E/F vliegtuigen wordt verlengd van 2.500 naar 2.750 voor die toestellen die omwille van bestemming de langere baanlengte nodig hebben. Om rekentechnische redenen is in de m.e.r.-beoordelingsnotitie er van uitgegaan dat alle cat. E/F vliegtuigen gebruik maken van de 2.750 m baan. In werkelijkheid zal dat slechts een klein gedeelte zijn van dit aantal. De voorspelde effecten van het gebruik van de langere baan zullen in werkelijkheid minder groot zijn dan waarvan in de berekeningen is uitgegaan (zie Tabel 3-5): daar waar een toename van de geluidbelasting als gevolg van het gebruik van de 2.750 is berekend zal deze toename in werkelijkheid minder groot zijn en in Ulestraten zal in werkelijkheid de afname van de geluidbelasting als gevolg van het gebruik van de 2.750 m baan minder groot zijn dan berekend.

De ligging van de 2.500 m baan voor landen en starten en noord naar zuid en van zuid naar noord is hieronder schematisch weergegeven. Het betreft de start- en eindpunten van de 2.500 m baan[9] zoals die zijn vastgelegd in het Aanwijzingsbesluit [[7]], de BOB 2011 en in de Omzettingsregeling 2014. De 2.500 m baan is telkens geel gemarkeerd. De 2.750 m baan behelst de gehele lengte van de aanwezige verharding en is als grijze kader in het schema opgenomen.

[9] merk op dat baan 04 inmiddels baan 03 is en baan 22 inmiddels 21.



Definitieve situatie:
Starts naar het noorden
met 150m naar het zuiden
verschoven startpunt
Landen vanuit het noorden
met 250m naar het zuiden
verschoven landingsdrempel

Definitieve situatie:
Starts naar het noorden met 150m naar het zuiden verschoven startpunt.
Landen vanuit het noorden, overeenkomstig de huidige situatie, met 250m naar het zuiden verschoven landingsdrempel.

4 Milieueffecten luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

4.1 Werkwijze

In deze m.e.r.-beoordeling worden de effecten van het aangevraagde gebruik vergeleken met de referentiesituatie, waarbij de referentiesituatie een neutrale score (0) krijgt. De effecten zijn kwalitatief beoordeeld door het toekennen van effectscores, waar mogelijk onderbouwd met kwantitatieve gegevens. De toekenning van de effectscores is uitgevoerd door een specialist die daarbij de omvang en ernst van het effect mee heeft gewogen.
Bij het beoordelen is de volgende schaal gehanteerd:

Kwalitatieve score	Betekenis
+++	Zeer positieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie
++	Positieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie
+	Licht positieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie
0	Neutrale effecten, gelijkblijvende bijdrage ten opzicht van de referentiesituatie
-	Licht negatieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie
--	Negatieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie
---	Zeer negatieve bijdrage / effecten ten opzicht van de referentiesituatie

De referentiesituatie is de situatie conform de geüpdatete Omzettingsregeling 2014. Deze is in detail beschreven in paragraaf 3.4.1 De voorgenomen activiteit is de situatie zoals beschreven in de (toelichting op de) aanvraag voor het luchthavenbesluit en wordt verder aangeduid als LHB-situatie MAA-2024.
Hiernavolgend worden de milieueffecten nader beschreven.

4.2 Geluid

4.2.1 Effecten

De Nederlandse luchtvaartsector dient voor geluid gebruik te maken van het Europees geldende geluidberekeningsstelsel met de L_{den} en L_{night} als geluidsmaten. L_{den} staat voor de jaargemiddelde geluidsbelasting gedurende het etmaal, waarbij de geluidsbelasting tijdens de 'day, evening en night' (den) afzonderlijk worden meegewogen. L_{night} is de jaargemiddelde geluidsbelasting tijdens de nacht (23.00 tot 07.00 uur). MAA is geopend vanaf 06.00 u. De tussen 06.00u en 07.00u startende of landende vliegtuigen en de vliegtuigen die in de extensieregeling landen of starten, vliegen formeel in de akoestische nachtperiode. Om die reden is in deze m.e.r.-beoordeling ook L_{night} beschouwd, alhoewel in het 'diepst van de nacht' niet gevlogen wordt.

Adecs heeft diverse geluidberekeningen uitgevoerd om de geluidcontouren en geluidbelastingen conform de huidige situatie, de referentiesituatie (referentiesituatie MAA-2014) en de situatie conform het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) vast te stellen.

Daarnaast zijn in de handhavingspunten de geluidgrenswaarden voor de referentiesituatie MAA 2014 en de geluidbelastingen overeenkomstig de huidige situatie en de LHB-situatie MAA-2024 vastgesteld. De positie van de handhavingspunten is weergegeven in Figuur 4-1.



Figuur 4-1 Situering handhavingspunten geluid

4.2.2 Referentiesituatie

4.2.2.1 L_{den}

In onderstaande Figuur 4-2 zijn de L_{den} contouren voor de referentiesituatie MAA-2014 weergegeven.

In Tabel 4-1 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

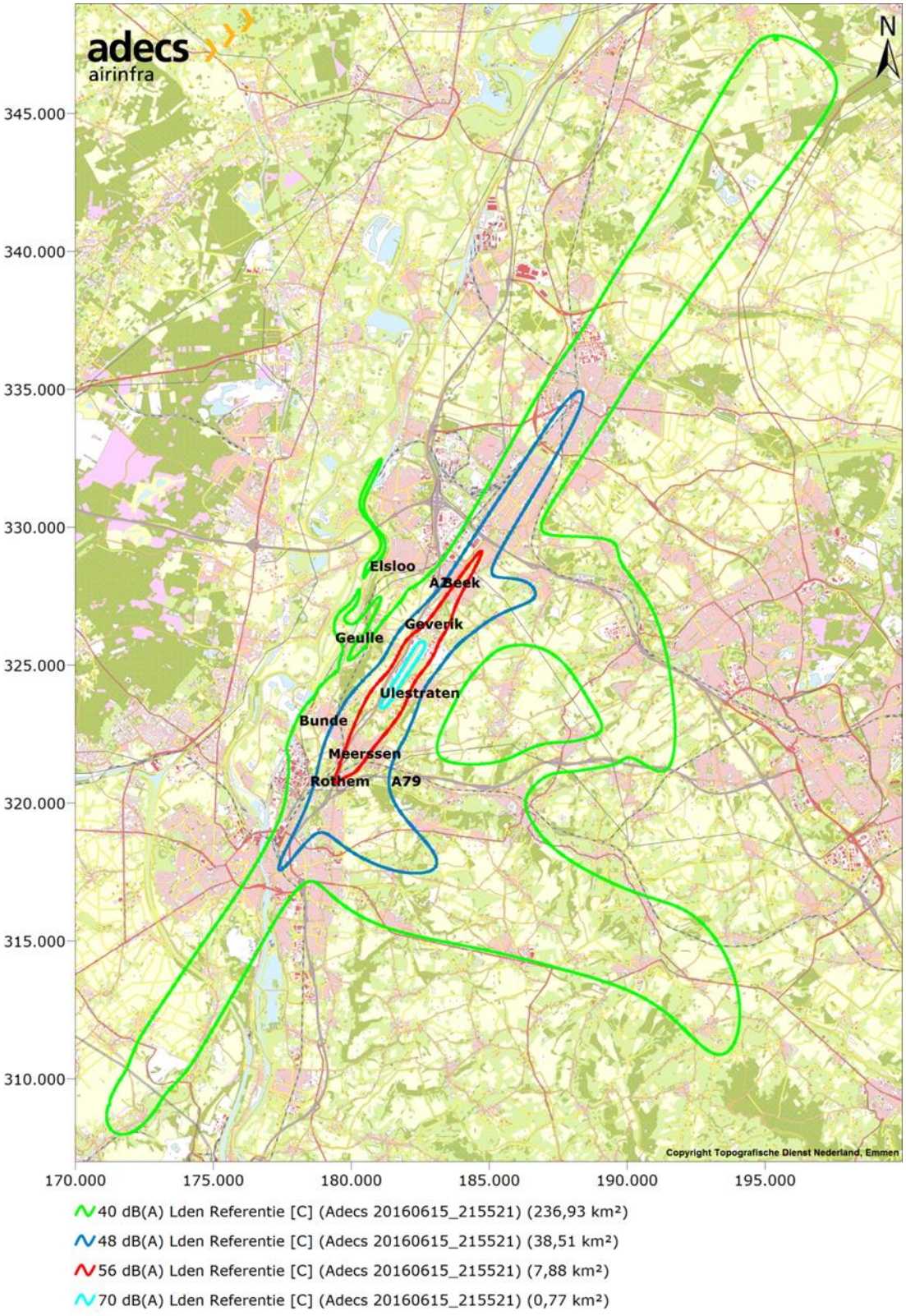
Tabel 4-1 Effecten L_{den} referentiesituatie MAA-2014

Contour	Oppervlak [km^2]	Aantal woningen	Aantal ernstig gehinderden
70 L_{den}	0,77	0	0
56 L_{den}	7,88	3.330	2.980
48 L_{den}	38,51	23.900	11.990
40 L_{den}	236,93	86.220	23.610

In Tabel 4-2 zijn de geluidgrenswaarden voor de referentiesituatie MAA-2014 weergegeven.

Tabel 4-2 Geluidgrenswaarden referentiesituatie MAA-2014 (bron: tabel 16 [C] van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidgrenswaarden [L_{den} in dB(A)]
HH 03	67,78
HH 21	71,39
HH1 Meerssen	56,55
HH2 Rothem	57,10
HH3 Bunde	55,08
HH4 Beek	53,48
HH5 Beek	55,19
HH6 Ulestraten	57,82



Figuur 4-2 L_{den}-geluidcontouren referentiesituatie MAA-2014 (bron: fig. 12 van bijlage 2)

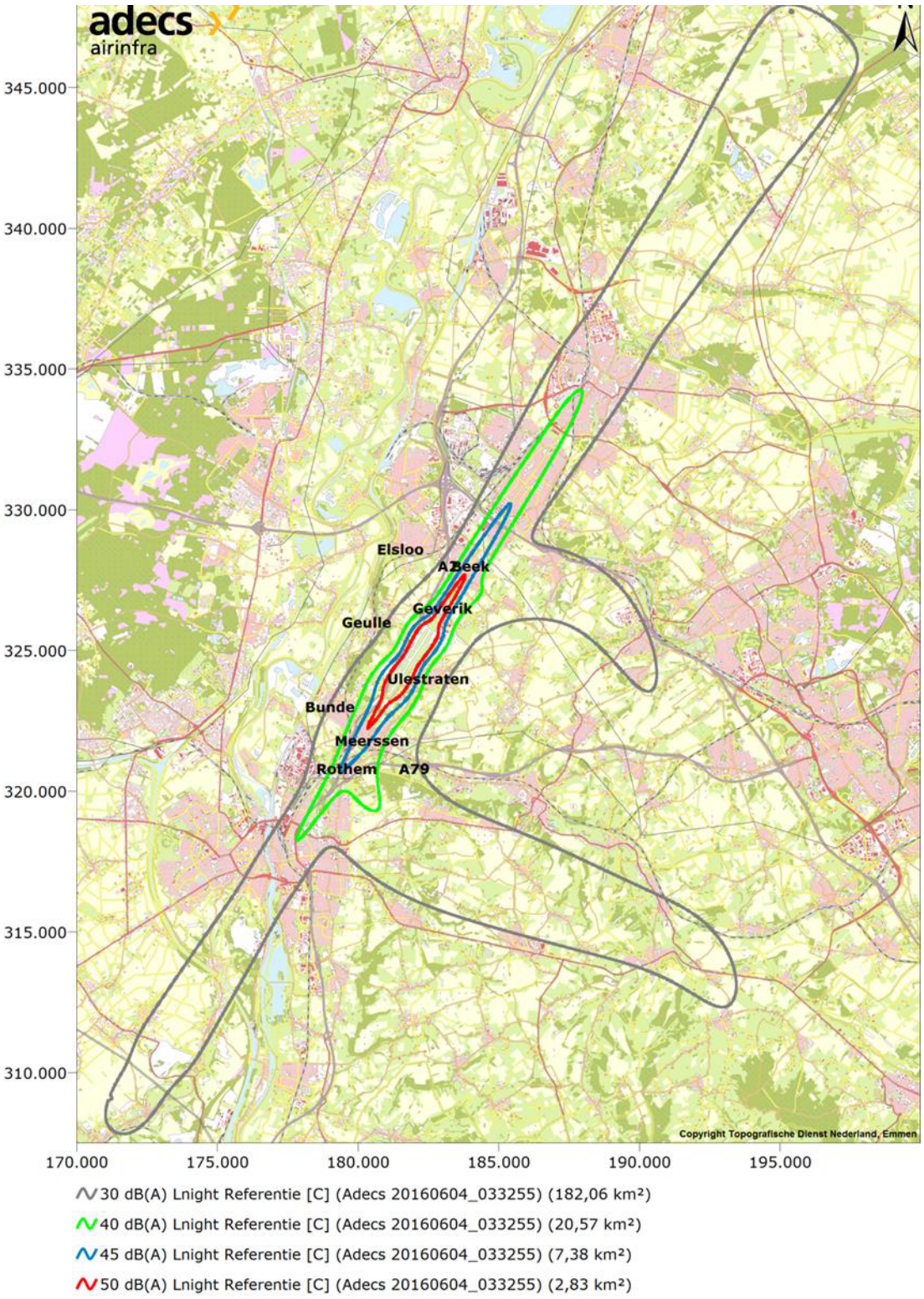
4.2.2.1 L_{night}

In onderstaande Figuur 4-3 zijn de L_{night} contouren voor de referentiesituatie MAA-2014 weergegeven.

In Tabel 4-3 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

Tabel 4-3 Effecten L_{night} referentiesituatie MAA-2014

Contour	Oppervlak [km^2]	Aantal woningen	Aantal ernstig slaapverstoorden
50 L_{night}	2,83	250	130
45 L_{night}	7,38	3.470	1.190
40 L_{night}	20,57	15.250	3.510
30 L_{night}	182,06	72.120	8.940



Figuur 4-3 L_{night}-geluidcontouren referentiesituatie MAA-2014 (bron: fig. 13 van bijlage 2)

4.2.3 Aangevraagd gebruik

4.2.3.1 L_{den}

In onderstaande Figuur 4-4 zijn de L_{den} contouren voor de LHB-situatie MAA-2024 weergegeven.

In Tabel 4-6 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

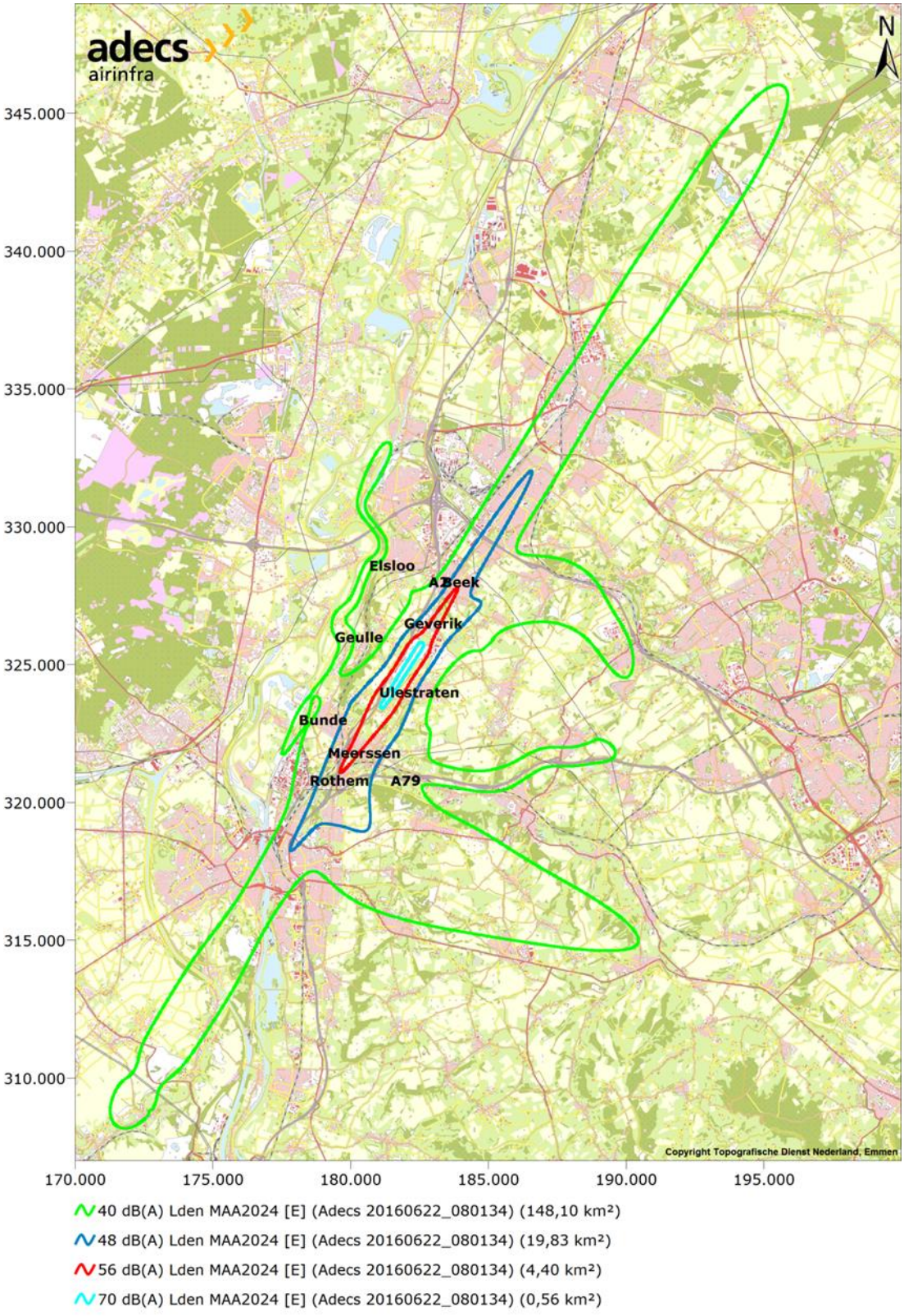
Tabel 4-4 Effecten L_{den} LHB-situatie MAA-2024

Contour	Oppervlak [km^2]	Aantal woningen	Aantal ernstig gehinderden
70 L_{den}	0,56	0	0
56 L_{den}	4,40	1.110	980
48 L_{den}	19,83	11.820	5.740
40 L_{den}	148,10	61.210	14.680

In Tabel 4-5 zijn de geluidgrenswaarden voor het aangevraagde gebruik weergegeven.

Tabel 4-5 Geluidgrenswaarden LHB-situatie MAA-2024
(bron: [E] tabel 16 van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelasting [L_{den} in dB(A)]
HH 03	67,43
HH 21	68,42
HH1 Meerssen	53,12
HH2 Rothem	55,02
HH3 Bunde	51,85
HH4 Beek	49,80
HH5 Beek	51,48
HH6 Ulestraten	53,99



Figuur 4-4 L_{den}-geluidcontouren LHB-situatie MAA-2024 (bron: fig. 14 van bijlage 2)

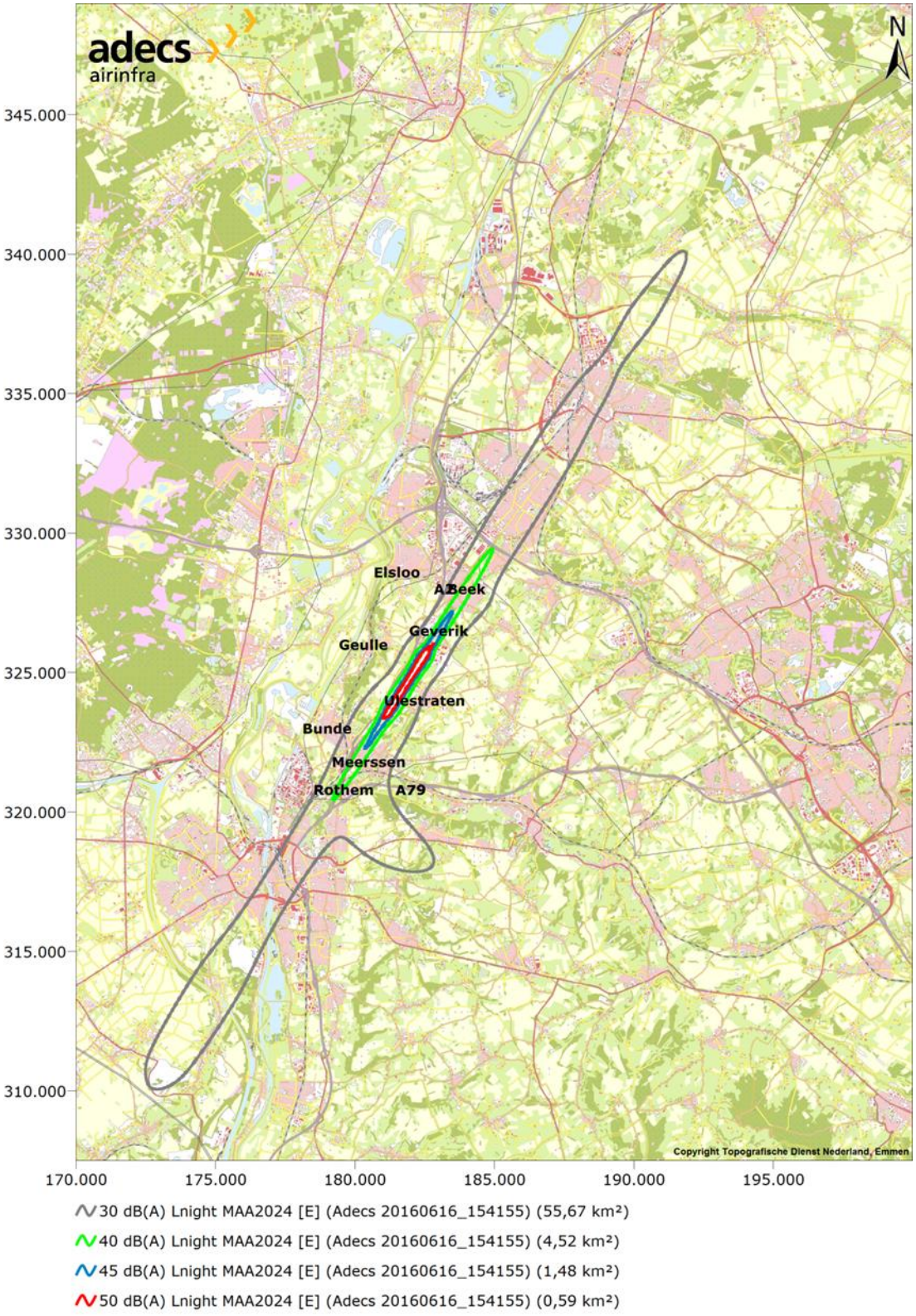
4.2.3.2 L_{night}

In onderstaande Figuur 4-5 zijn de L_{night} contouren voor de LHB-situatie MAA-2024 weergegeven.

In Tabel 4-6 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

Tabel 4-6 Effecten L_{night} LHB-situatie MAA-2024

Contour	Oppervlak [km^2]	Aantal woningen	Aantal ernstig slaapverstoorden
50 L_{night}	0,59	0	0
45 L_{night}	1,48	90	30
40 L_{night}	4,52	2.420	490
30 L_{night}	55,67	41.340	3.710



Figuur 4-5 L_{night}-geluidcontouren LHB-situatie MAA-2024 (bron: fig 15 van bijlage 2)

4.2.4 Huidige situatie

4.2.4.1 L_{den}

In onderstaande Figuur 4-6 zijn de L_{den} contouren voor de huidige situatie weergegeven.

In Tabel 4-7 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

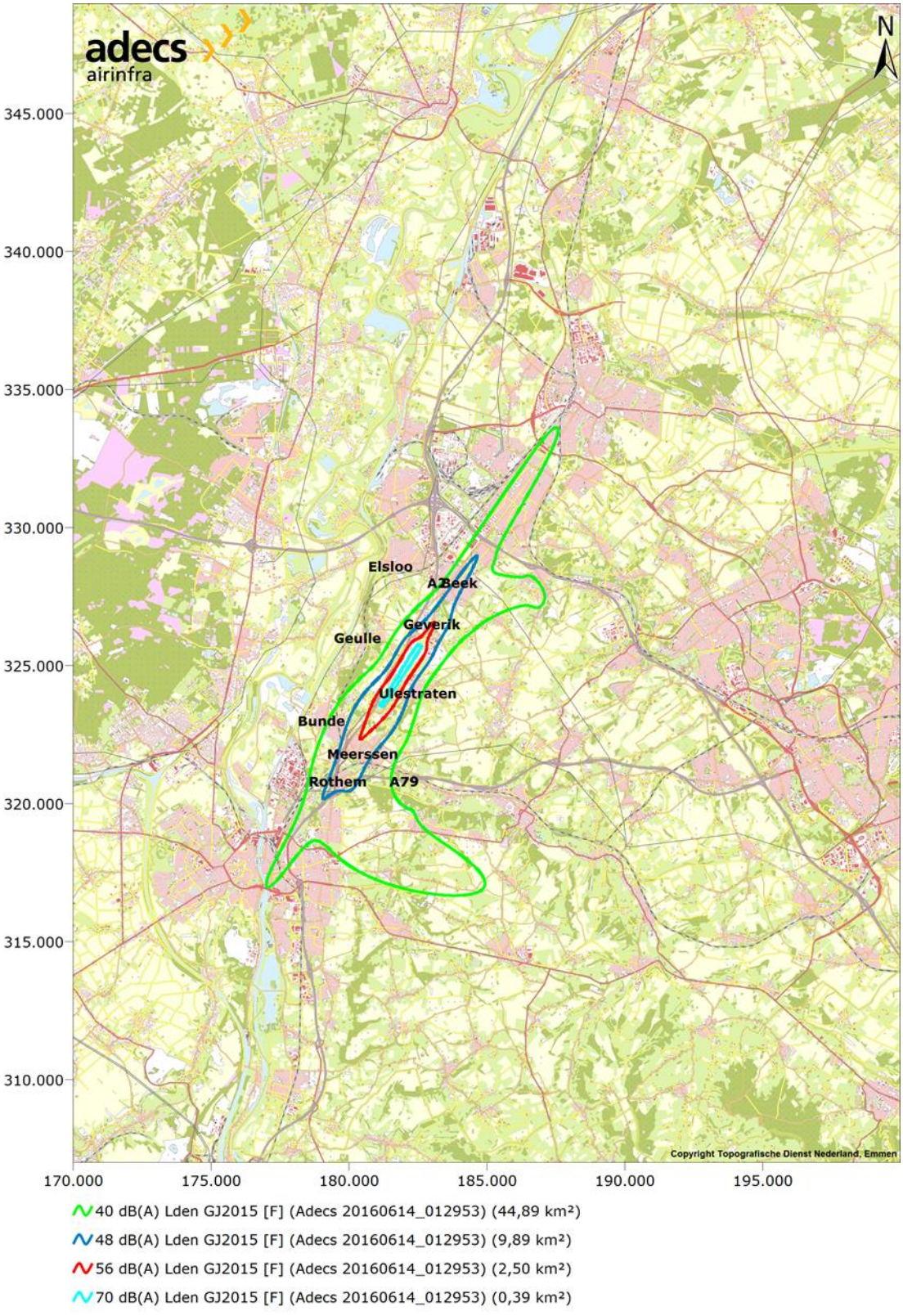
Tabel 4-7 Effecten L_{den} huidige situatie

Contour	Oppervlak [km^2]	Aantal woningen	Aantal ernstig gehinderden
70 L_{den}	0,39	0	0
56 L_{den}	2,50	80	70
48 L_{den}	9,89	4.220	1.950
40 L_{den}	44,89	25.440	5.560

In Tabel 4-8 zijn de geluidbelastingen in de handhavingspunten voor de huidige situatie weergegeven.

Tabel 4-8 Geluidbelasting huidige situatie (bron: [F] tabel 16 van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelasting [L_{den} in dB(A)]
HH 03	62,17
HH 21	63,92
HH1 Meerssen	50,25
HH2 Rothem	50,96
HH3 Bunde	49,02
HH4 Beek	45,46
HH5 Beek	47,10
HH6 Ulestraten	51,36



Figuur 4-6 L_{den}-geluidcontouren huidige situatie (bron: fig. 16 van bijlage 2)

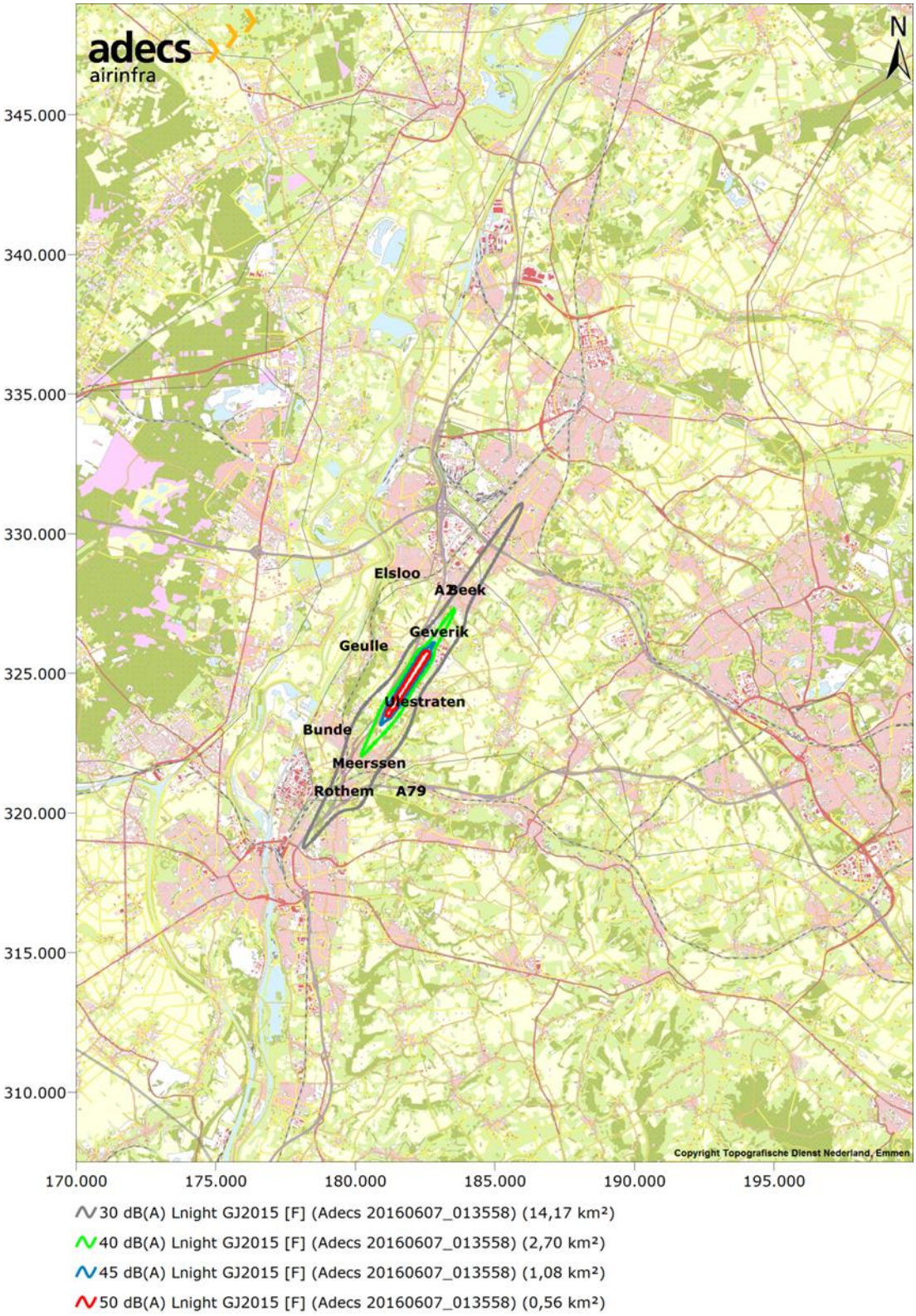
4.2.4.2 L_{night}

In onderstaande Figuur 4-7 zijn de L_{night} contouren voor de huidige situatie weergegeven.

In Tabel 4-9 zijn de effecten van deze contouren samengevat.

Tabel 4-9 Effecten L_{night} huidige situatie

Contour	Oppervlak [km^2]	Aantal woningen	Aantal ernstig slaapverstoorden
50 L_{night}	0,56	0	0
45 L_{night}	1,08	0	0
40 L_{night}	2,70	260	40
30 L_{night}	14,17	7.210	670



Figuur 4-7 L_{night}-geluidcontouren huidige situatie (bron: fig. 17 van bijlage 2)

4.2.5 Huidige situatie versus referentiesituatie

4.2.5.1 L_{den}

Onderstaand zijn in Figuur 4-8 de Lden contouren voor zowel de huidige situatie als de referentiesituatie MAA-2014 in één figuur samengevoegd.

In Tabel 4-10 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-10 Effecten Geluid L_{den}

	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen			Aantal ernstig gehinderden		
Contour	Huidig*	Ref**	Verschil	Huidig*	Ref**	Verschil	Huidig*	Ref**	Verschil
70 L_{den}	0,39	0,77	+0,38	0	0	0	0	0	0
56 L_{den}	2,50	7,88	+5,38	80	3.330	+3.250	70	2.980	+2.910
48 L_{den}	9,89	38,51	+28,62	4.220	23.900	+19.680	1.950	11.990	+10.040
40 L^{den}	44,89	236,93	+192,04	25.440	86.220	+60.780	5.560	23.610	+18.050

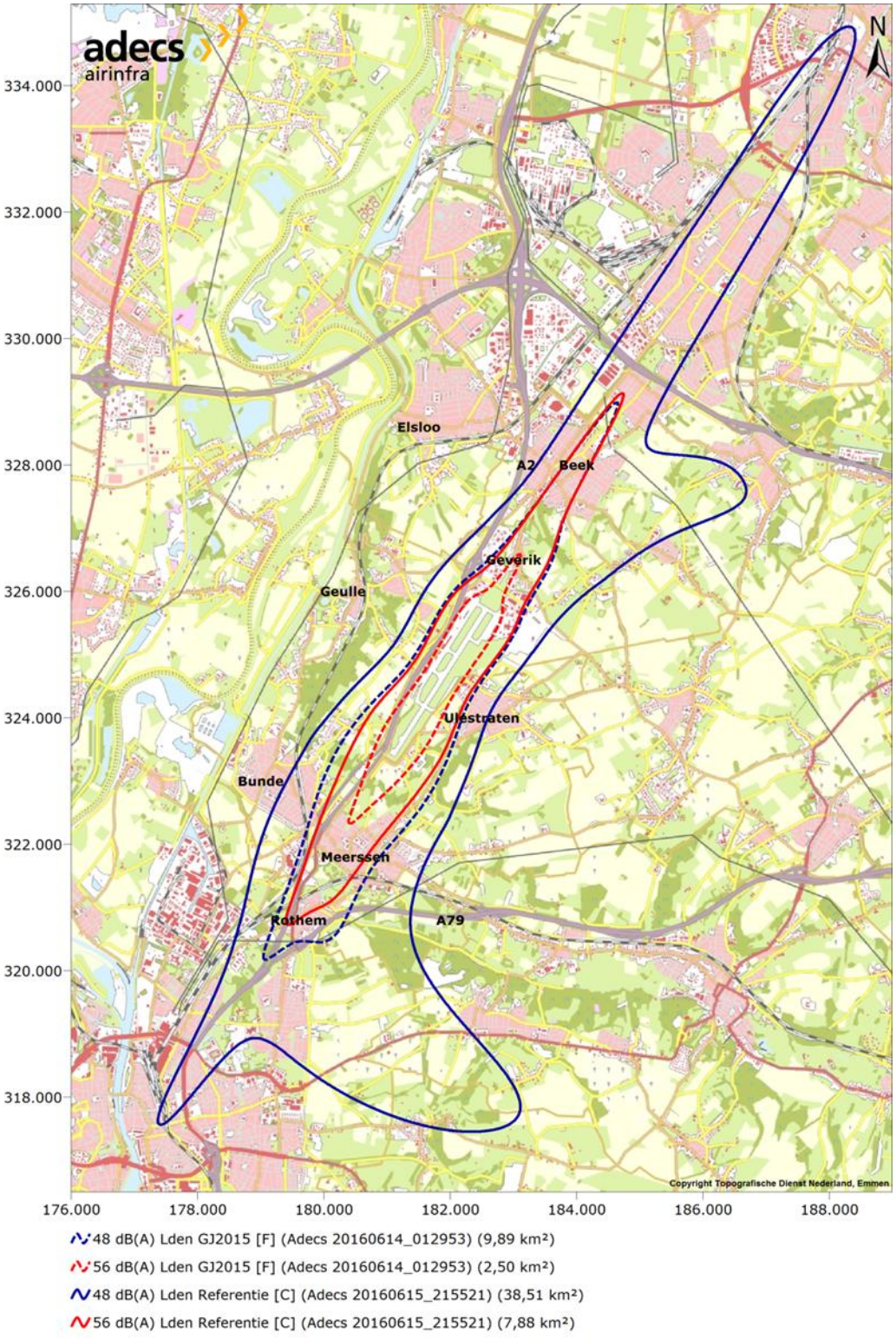
* Huidige situatie **Referentiesituatie MAA-2014

Bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014 zullen de oppervlakten van de L_{den}-geluidcontouren en het aantal ernstig gehinderden significant toenemen ten opzichte van de huidige situatie.
In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek, Geleen en Sittard neemt de mate van hinder en het aantal ernstig gehinderden toe.

In onderstaande Tabel 4-11 staan voor de acht handhavingspunten de in bijlage 1 van de Omzettingsregeling 2014 vastgelegde grenswaarden en de feitelijke geluidbelasting in het gebruiksjaar 2015.

Tabel 4-11 Geluidbelasting in het gebruiksjaar 2015 (links, huidige situatie, bron: tabel 16 [F] van bijlage 2) en geluidgrenswaarden geüpdatete Omzettingsregeling 2014 (rechts, referentiesituatle MAA-2014) (bron: tabel 16 [C] van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelastingen / Grenswaarden [L_{den} in dB(A)]	
	Huidig + radartracks + app. 13.3 + NADP (huidige situatie)	OR 2014 + radartracks + app. 13.3 + NADP (referentiesituatie MAA-2014)
HH 03	62,17	67,78
HH 21	63,92	71,39
HH1 Meerssen	50,25	56,55
HH2 Rothem	50,96	57,10
HH3 Bunde	49,02	55,08
HH4 Beek	45,46	53,48
HH5 Beek	47,10	55,19
HH6 Ulestraten	51,36	57,82



Figuur 4-8 Vergelijking L_{den} -contouren huidige situatie (stippellijn) en referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) (bron: fig. 36 van bijlage 2)

4.2.5.2 L_{night}

Onderstaand zijn in Figuur 4-9 de Lnight contouren voor zowel de huidige situatie als de referentiesituatie MAA-2014 in één figuur samengevoegd.

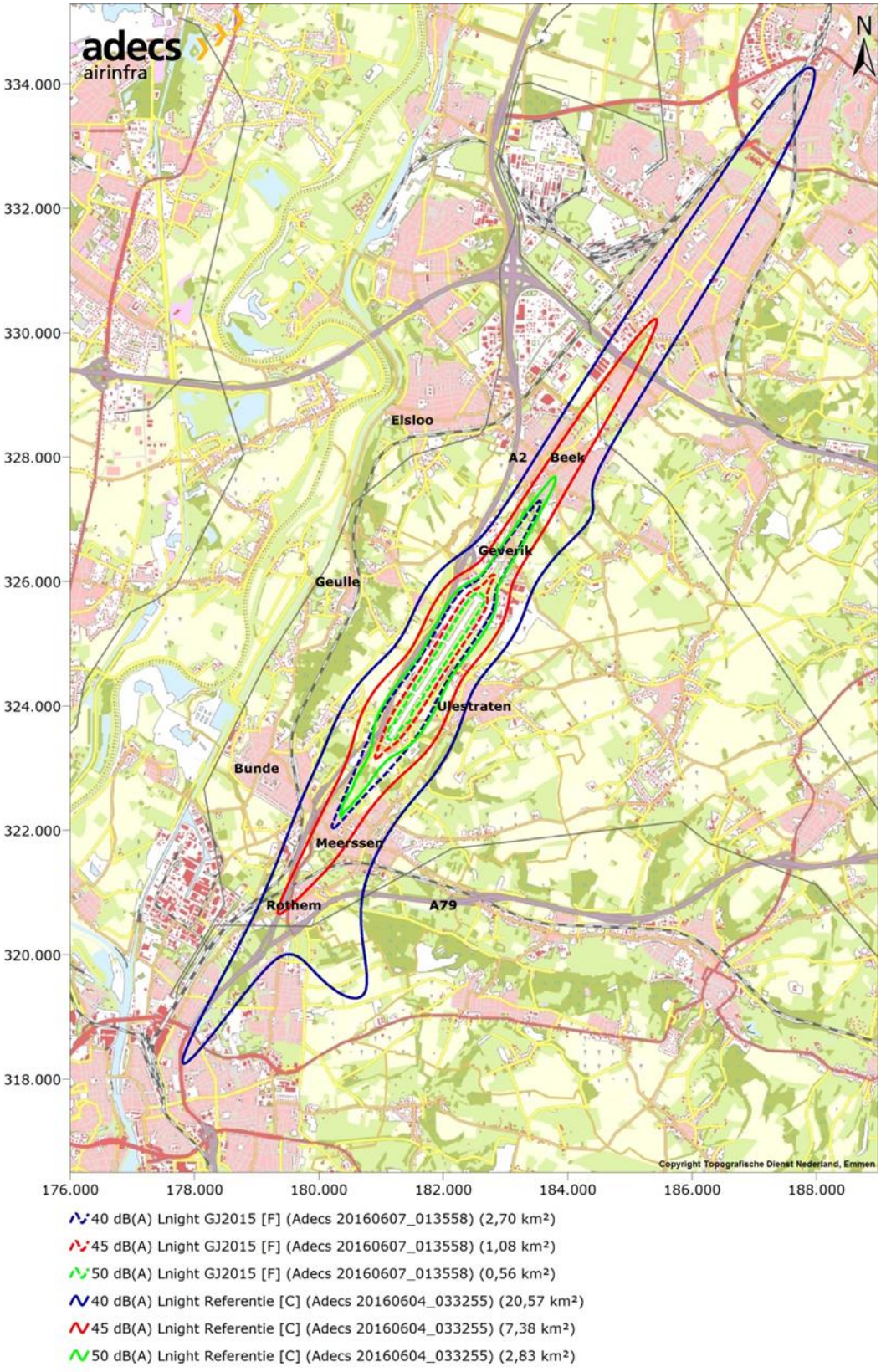
In onderstaande Tabel 4-12 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-12 Effecten Geluid L_{night}

	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen			Aantal ernstig slaapverstoorden		
Contour	**Huidig***	**Ref****	**Verschil**	**Huidig***	**Ref****	**Verschil**	**Huidig***	**Ref****	**Verschil**
50 L_{night}	0,56	2,83	+2,27	0	250	+250	0	130	+130
45 L_{night}	1,08	7,38	+6,30	0	3.470	+3.470	0	1.190	+1.190
40 L_{night}	2,70	20,57	+17,87	260	15.250	+14.090	40	3.510	+3.470
30 L_{night}	14,17	182,06	+167,89	7.210	72.120	+64.910	670	8.940	+8.270

* Huidige situatie **Referentiesituatie MAA-2014

Bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014 zullen de oppervlakten van de L_{night}-geluidcontouren en het aantal ernstig slaapverstoorden significant toenemen ten opzichte van de huidige situatie.
In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek, Geleen en Sittard neemt de mate van verstoring en het aantal ernstig slaapverstoorden toe.



Figuur 4-9 Vergelijking L_{night} -contouren huidige situatie (stippellijn) en referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) (bron: fig. 37 van bijlage 2)

4.2.6 Huidige situatie versus voorgenomen activiteit

4.2.6.1 L_{den}

Onderstaand zijn in Figuur 4-10 de L_{den} contouren voor zowel de huidige situatie als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

In onderstaande Tabel 4-13 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-13 Effecten Geluid L_{den}

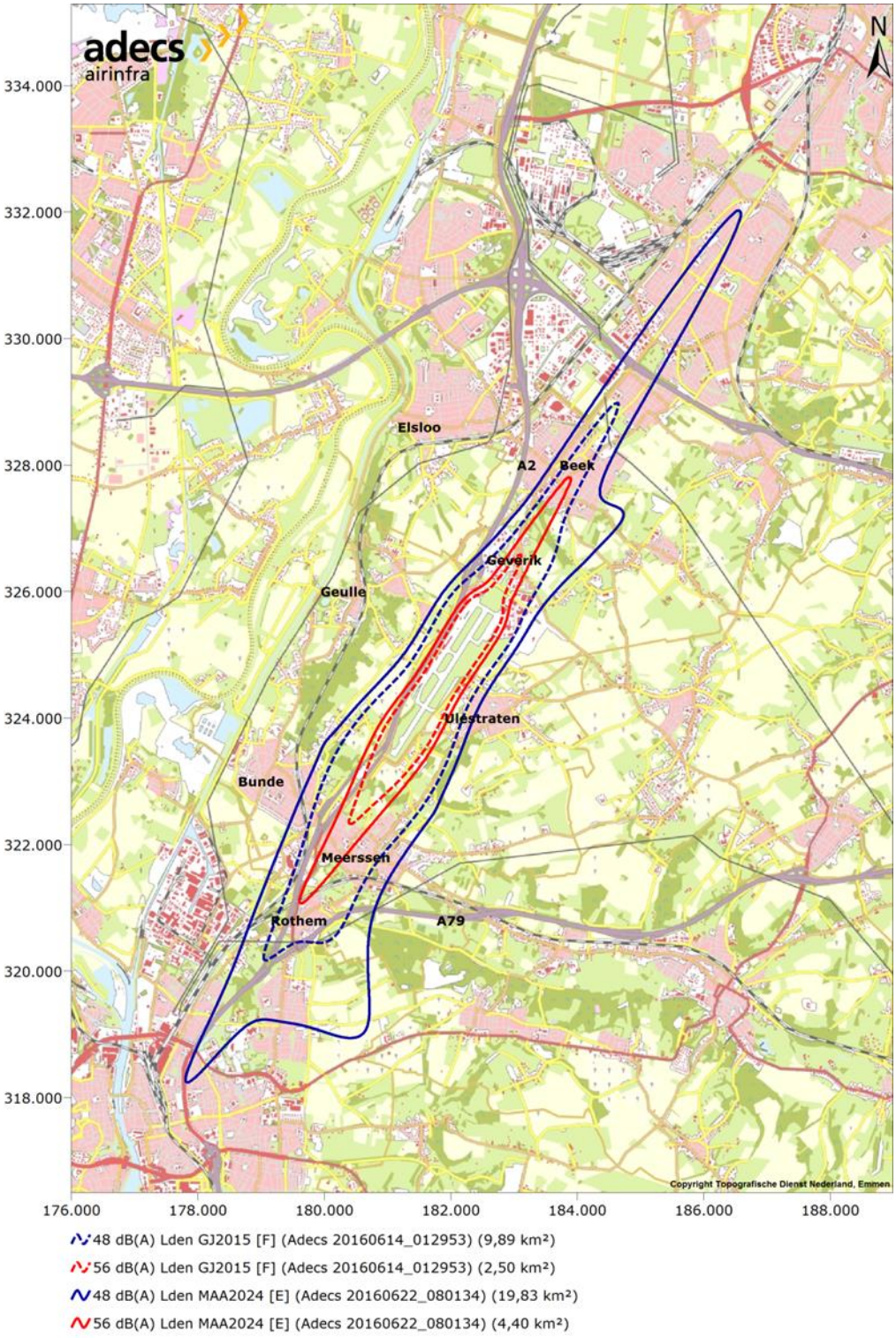
	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen			Aantal ernstig gehinderden		
Contour	Huidig*	LHB**	Verschil	Huidig*	LHB**	Verschil	Huidig*	LHB**	Verschil
70 L_{den}	0,39	0,56	+0,17	0	0	0	0	0	0
56 L_{den}	2,50	4,40	+1,90	80	1.110	+1.030	70	980	+910
48 L_{den}	9,89	19,83	+9,94	4.220	11.820	+7.600	1.950	5.740	+3.790
40 L_{den}	44,89	148,10	+103,21	25.440	61.210	+35.770	5.560	14.680	+9.120

* Huidige situatie **LHB-situatie MAA-2024

Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de L_{den}-geluidcontouren en het aantal ernstig gehinderden toenemen ten opzichte van de huidige situatie, doch de toename is kleiner dan bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014.
In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek en Geleen neemt de mate van hinder en het aantal ernstig gehinderden toe.

Tabel 4-14 Geluidbelasting huidige situatie, referentiesituatie MAA-2014 en het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024)
(bron: resp. [F], [C] en [E] tabel 16 van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelasting [L_{den} in dB(A)]		
	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
HH 03	62,17	67,78	67,43
HH 21	63,92	71,39	68,42
HH1 Meerssen	50,25	56,55	53,12
HH2 Rothem	50,96	57,10	55,02
HH3 Bunde	49,02	55,08	51,85
HH4 Beek	45,46	53,48	49,80
HH5 Beek	47,10	55,19	51,48
HH6 Ulestraten	51,36	57,82	53,99



Figuur 4-10 Vergelijking L_{den}-contouren huidige situatie (stippellijn) en LHB-situatie MAA-2024 (volle lijn) (bron: fig. 39 van bijlage 2)

4.2.6.2 L_{night}

Onderstaand zijn in Figuur 4-11 de L_{night} contouren voor zowel de huidige situatie als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

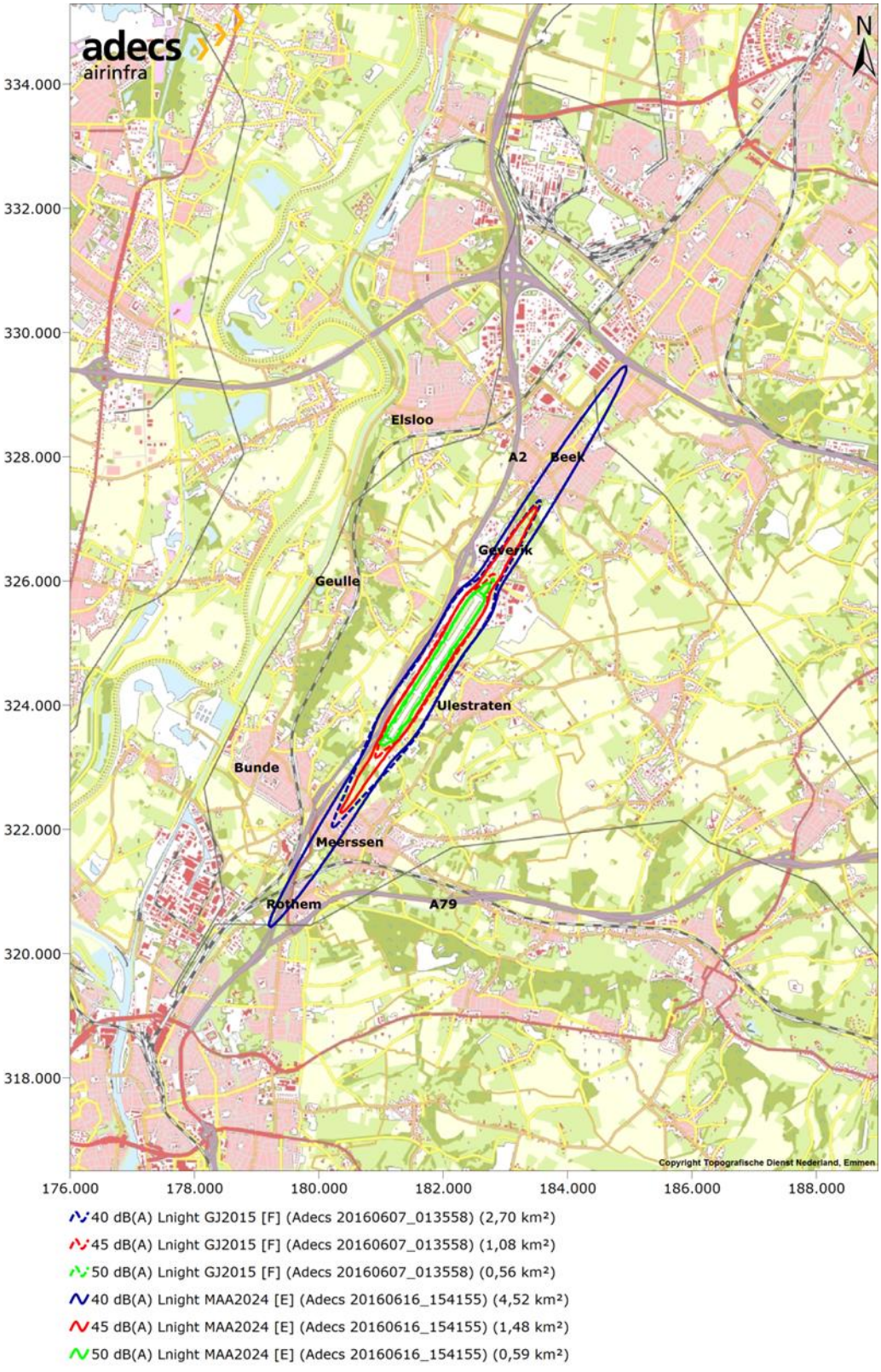
In Tabel 4-15 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-15 Effecten Geluid L_{night}

	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen			Aantal ernstig slaapverstoorden		
Contour	**Huidig***	**LHB****	**Verschil**	**Huidig***	**LHB****	**Verschil**	**Huidig***	**LHB****	**Verschil**
50 L_{night}	0,56	0,59	+0,03	0	0	0	0	0	0
45 L_{night}	1,08	1,48	+0,40	0	90	+90	0	30	+30
40 L_{night}	2,70	4,52	+1,82	260	2.420	+2.160	40	490	+450
30 L_{night}	14,17	55,67	+41,50	7.210	41.340	+34.130	670	3.710	+3.040

* Huidige situatie **LHB-situatie MAA-2024

Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de L_{night}-geluidcontouren en het aantal ernstig slaapverstoorden toenemen ten opzichte van de huidige situatie, doch de toename is kleiner dan bij volledige benutting van de referentiesituatie 2014.
In Rothem, Meerssen, Geverik en Beek neemt de mate van verstoring en het aantal ernstig slaapverstoorden toe.



Figuur 4-11 Vergelijking L_{night}-contouren huidige situatie (stippellijn) en LHB-situatie MAA-2024 (volle lijn) (bron: fig. 40 van bijlage 2)

4.2.7 Referentiesituatie versus voorgenomen activiteit

4.2.7.1 L_{den}

Onderstaand zijn in Figuur 4-12 de L_{den} contouren voor zowel de referentiesituatie MAA-2014 als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

In onderstaande Tabel 4-16 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-16 Effecten L_{den}

	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen			Aantal ernstig gehinderden		
Contour	**Ref***	**LHB****	**Verschil**	**Ref***	**LHB****	**Verschil**	**Ref***	**LHB****	**Verschil**
70 L_{den}	0,77	0,56	-0,21	0	0	0	0	0	0
56 L_{den}	7,88	4,40	-3,48	3.330	1.110	-2.220	2.980	980	-2.000
48 L_{den}	38,51	19,83	-18,68	23.900	11.820	-12.080	11.990	5.740	-6.250
40 L_{den}	236,93	148,10	_88,83	86.220	61.210	-25.010	23.610	14.680	-8.930

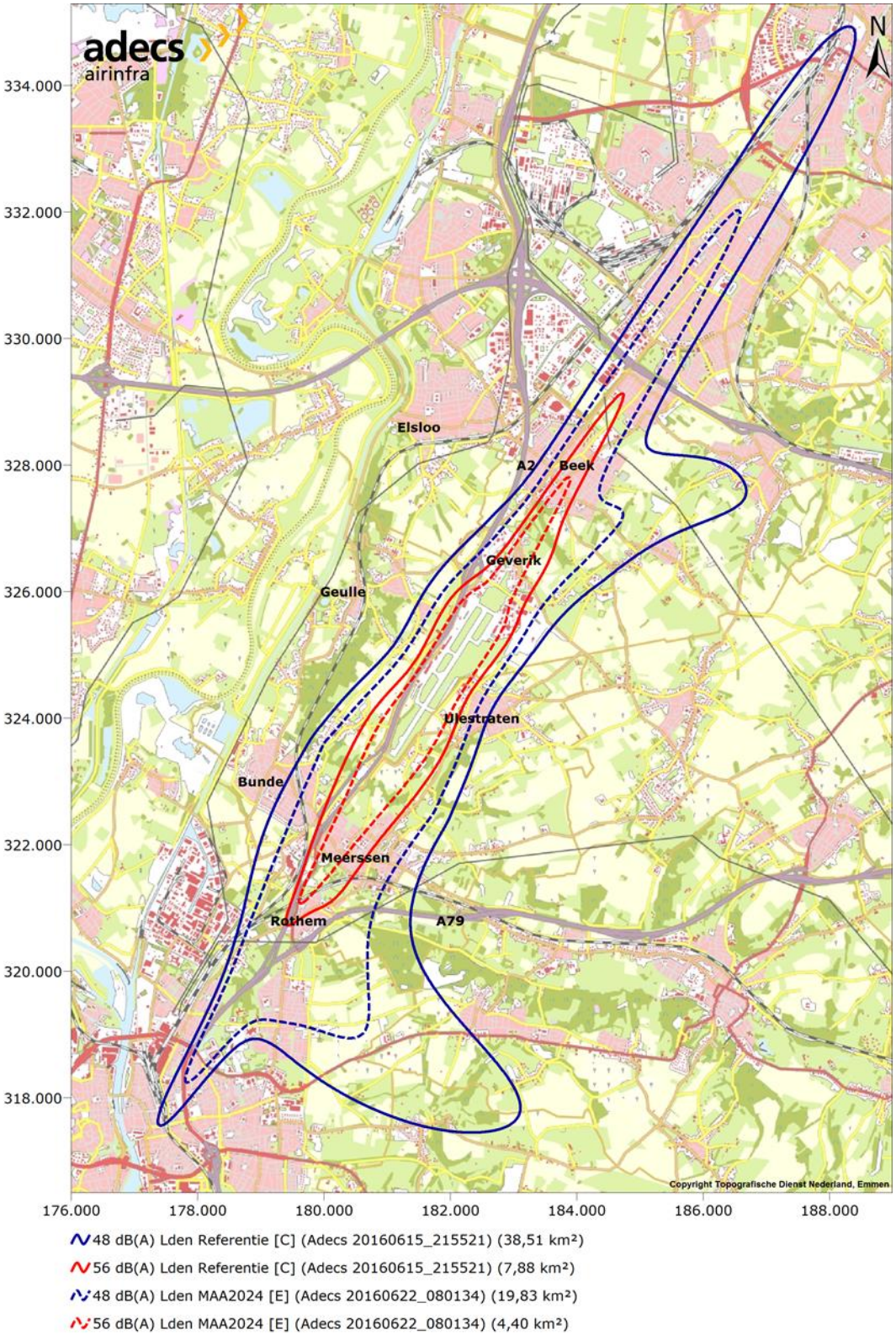
* Referentiesituatie MAA-2014 **LHB-situatie MAA-2024

Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de L_{den}-geluidcontouren en het aantal ernstig gehinderden aanzienlijk kleiner zijn dan bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014.
In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek, Geleen en Sittard neemt de mate van hinder en het aantal ernstig gehinderden af.

Tabel 4-17 Geluidbelasting Referentiesituatie MAA-2014 en geluidbelasting bij het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) (bron: resp. [C} en [E] tabel 16 van bijlage 2)

Handhavingspunt	Geluidbelasting [L_{den} in dB(A)]	
	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
HH 03	67,78	67,43
HH 21	71,39	68,42
HH1 Meerssen	56,55	53,12
HH2 Rothem	57,10	55,02
HH3 Bunde	55,08	51,85
HH4 Beek	53,48	49,80
HH5 Beek	55,19	51,48
HH6 Ulestraten	57,82	53,99

In onderstaande figuren en tabellen zijn de L_{night}-geluidscontouren tussen de referentiesituatie MAA-2014 en de situatie van het aangevraagd gebruik.



Figuur 4-12 Vergelijking L_{den}-contouren referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) en LHB-situatie MAA-2024 (stippellijn) (bron: fig. 42 van bijlage 2)

4.2.7.2 L_{night}

Onderstaand zijn in Figuur 4-13 de L_{night} contouren voor zowel de Referentiesituatie MAA-2014 als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

In onderstaande Tabel 4-18 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-18 Effecten L_{night}

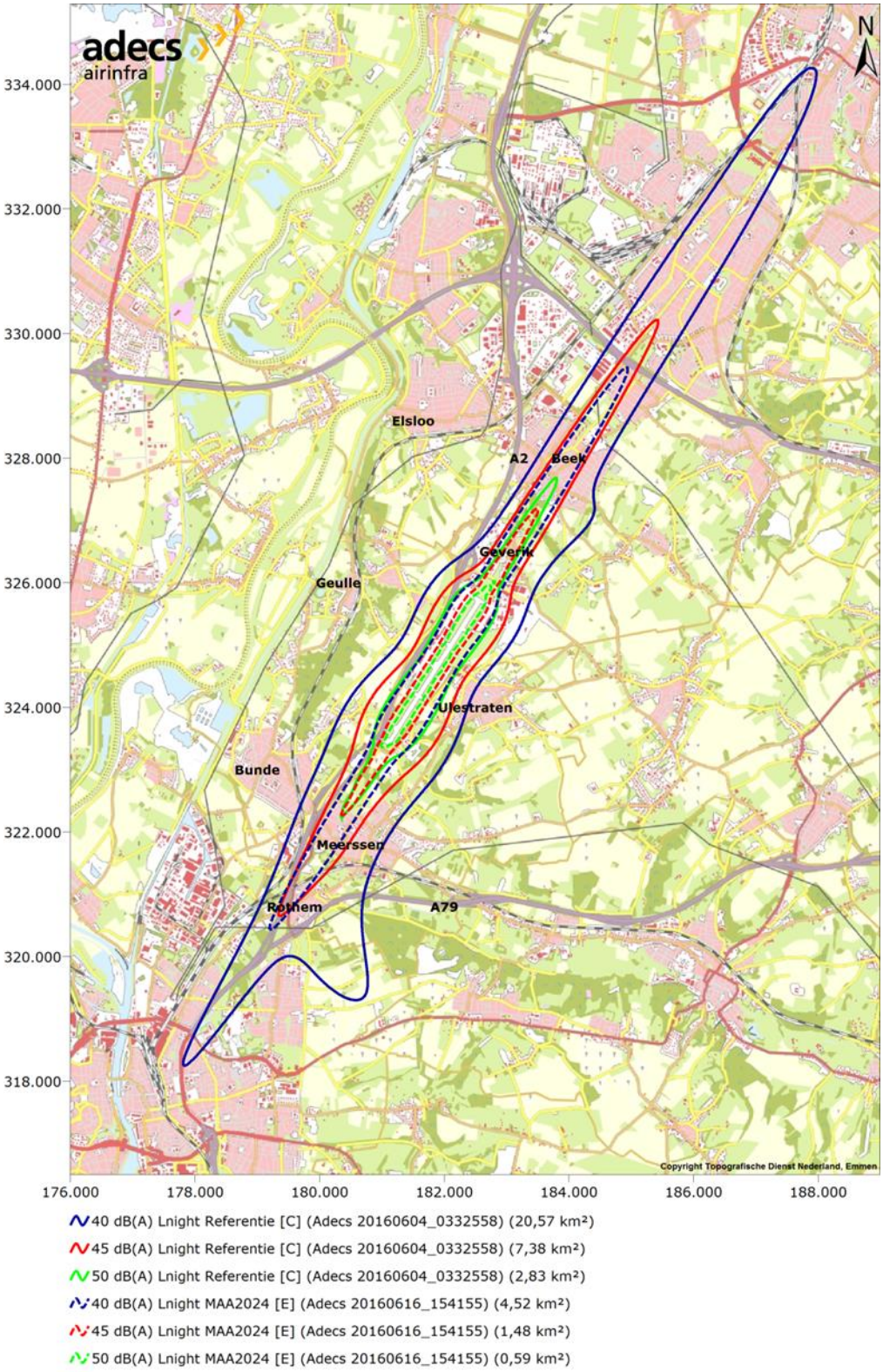
	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen			Aantal ernstig slaapverstoorden		
Contour	**Ref***	**LHB****	**Verschil**	**Ref***	**LHB****	**Verschil**	**Ref***	**LHB****	**Verschil**
50 L_{night}	2,83	0,59	-2,24	250	0	-250	130	0	-130
45 L_{night}	7,38	1,48	-5,90	3.470	90	-3.380	1.190	30	-1.160
40 L_{night}	20,57	4,52	-16,05	15.250	2.420	-12.830	3.510	490	-3.020
30 L_{night}	182,06	55,67	-126,39	72.120	41.340	-30.780	8.940	3.710	-5.230

* Referentiesituatie MAA-2014 **LHB-situatie MAA-2024

Bij volledige benutting van het aangevraagde gebruik zullen de oppervlakten van de L_{night}-geluidcontouren en het aantal ernstig slaapverstoorden aanzienlijk kleiner zijn dan bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014.
In Maastricht, Rothem, Meerssen, Bunde, Ulestraten Geverik, Beek, Geleen en Sittard neemt de mate van verstoring en het aantal ernstig slaapverstoorden af.

Uit de resultaten van de geluidberekeningen blijkt dat de geluidbelasting bij een volledige benutting van het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) afneemt ten opzichte van een volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014. De nieuw vast te stellen geluidgrenswaarden bieden een hoger beschermingsniveau dan de grenswaarden die gelden overeenkomstig de referentiesituatie MAA-2014.

Op basis van de berekende geluidsbelasting is bepaald hoeveel mensen ernstig gehinderd of slaapverstoord zijn. De bepaling van het aantal gehinderden is toegelicht in bijlage 2.



Figuur 4-13 Vergelijking L_{night}-contouren referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) en LHB-situatie MAA-2024 (stippellijn) (bron: fig. 43 van bijlage 2)

4.2.8 Cumulatie met andere projecten

In het kader van haar gemeentelijk geluidbeleid heeft de gemeente Beek een geluidnota [[5]] opgesteld. In deze geluidnota is de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt, uitgaande van een volledige benutting van het Aanwijzingsbesluit 2004. Uit deze geluidnota blijkt dat de hoogste (niet-gewogen) gecumuleerde geluidbelasting optreedt in Geverik en ca. L_{den}=65 dB(A) bedraagt. De gecumuleerde geluidbelastingen worden – met uitzondering van enkele woningen nabij de A2 – volledig bepaald door de geluidbijdrage van de luchtvaart.

De BOB 2011 en vervolgens het aangevraagde gebruik leiden tot lagere geluidbelastingen vanwege de luchtvaart dan waarvan in 2005 is uitgegaan en blijven daarmee in ieder geval beperkt tot L_{den}=65 dB(A). Gecumuleerde geluidbelastingen van (ten hoogste) 65 dB(A) worden aanvaardbaar geacht.

4.2.9 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	**Huidige situatie**	**Referentiesituatie MAA-2014**	**LHB-situatie MAA-2024**	**Beoordeling**
Geluid	Aantal woningen binnen 70, 56, 48 en 40 L_{den}-contour (vliegtuiggeluid)	70 dB(A) : 0 56 dB(A) : 80 48 dB(A) : 4.220 40 dB(A) : 25.440	70 dB(A) : 0 56 dB(A) : 3.330 48 dB(A) : 23.900 40 dB(A) : 86.220	70 dB(A) : 0 56 dB(A) : 1.110 48 dB(A) : 11.820 40 dB(A) : 61.210	++
	Aantal ernstig gehinderden binnen 70, 56, 48 en 40 L_{den}-contour (vliegtuiggeluid)	70 dB(A) : 0 56 dB(A) : 70 48 dB(A) : 1.950 40 dB(A) : 5.560	70 dB(A) : 0 56 dB(A) : 2.980 48 dB(A) : 11.990 40 dB(A) : 23.610	70 dB(A) : 0 56 dB(A) : 980 48 dB(A) : 5.740 40 dB(A) : 14.680	++
	Aantal woningen binnen 50, 45, 40 en 30 dB L_{night}-contour (vliegtuiggeluid)	50 dB(A) : 0 45 dB(A) : 0 40 dB(A) : 260 30 dB(A) : 7.210	50 dB(A) : 250 45 dB(A) : 3.470 40 dB(A) : 15.250 30 dB(A) : 72.120	50 dB(A) : 0 45 dB(A) : 90 40 dB(A) : 2.420 30 dB(A) : 41.340	++
	Aantal ernstig slaapverstoorden binnen 50, 45, 40 en 30 dB L_{night}-contour (vliegtuiggeluid)	50 dB(A) : 0 45 dB(A) : 0 40 dB(A) : 40 30 dB(A) : 670	50 dB(A) : 130 45 dB(A) : 1.190 40 dB(A) : 3.510 30 dB(A) : 8.940	50 dB(A) : 0 45 dB(A) : 30 40 dB(A) : 490 30 dB(A) : 3.710	++

4.3 Externe veiligheid

4.3.1 Effecten

Ten tijde van de vaststelling van de BOB 2011 golden er nog geen wettelijke eisen ten aanzien van externe veiligheid voor luchthavens. Het Ministerie van I&M hanteerde toen wel het beleid dat er geen woningen mochten zijn gesitueerd binnen de Plaatsgebonden risico PR=10^{-5} contour. Omwille van deze beleidsmatige benadering van de externe veiligheid zijn in de nu vigerende besluiten wel externe veiligheidcontouren inzichtelijk gemaakt.

In de Omzettingsregeling 2014 zijn geen beperkingengebieden voor externe veiligheid vastgelegd omdat dat niet in de wetgeving voorzien was. In het aangevraagde luchthavenbesluit moeten wel beperkingengebieden voor externe veiligheid worden vastgelegd in de vorm van de PR=10^{-5} contour (met meteomarge) en PR=10^{-6} contour (zonder meteomarge). Aanvullend op de vereisten vanuit wet- en regelgeving is ter informatie ook de PR=10^{-7} contour (zonder meteomarge) bepaald. De effecten van het aangevraagde gebruik voor wat betreft externe veiligheid worden kwantitatief bepaald op basis van de oppervlakte van de externe-veiligheidscontouren en woningen binnen deze contouren.

Het groepsrisico geeft een indicatie van het risico op ongevallen waar groepen mensen bij betrokken zijn. Voor de beoordeling van deze risico's zijn voor luchthavens nog geen bruikbare richtlijnen beschikbaar. De bevolkingsdichtheid rondom de luchthaven blijft nagenoeg ongewijzigd en aan de bronzijde vindt, gelet op de zeer beperkte verandering van het plaatsgebonden risico , met betrekking tot het risico geen wijziging plaats. Het groepsrisico neemt door het aangevraagde gebruik niet of nauwelijks toe.

Adecs heeft diverse externe-veiligheidsberekeningen uitgevoerd om de externe-veiligheidscontouren en geluidbelastingen conform de huidige situatie, de referentiesituatie (referentiesituatie MAA-2014) en de situatie conform het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) vast te stellen.

4.3.2 Referentiesituatie

Onderstaand zijn in Figuur 4-14 de externe veiligheidscontouren voor de referentiesituatie MAA-2014 weergegeven.

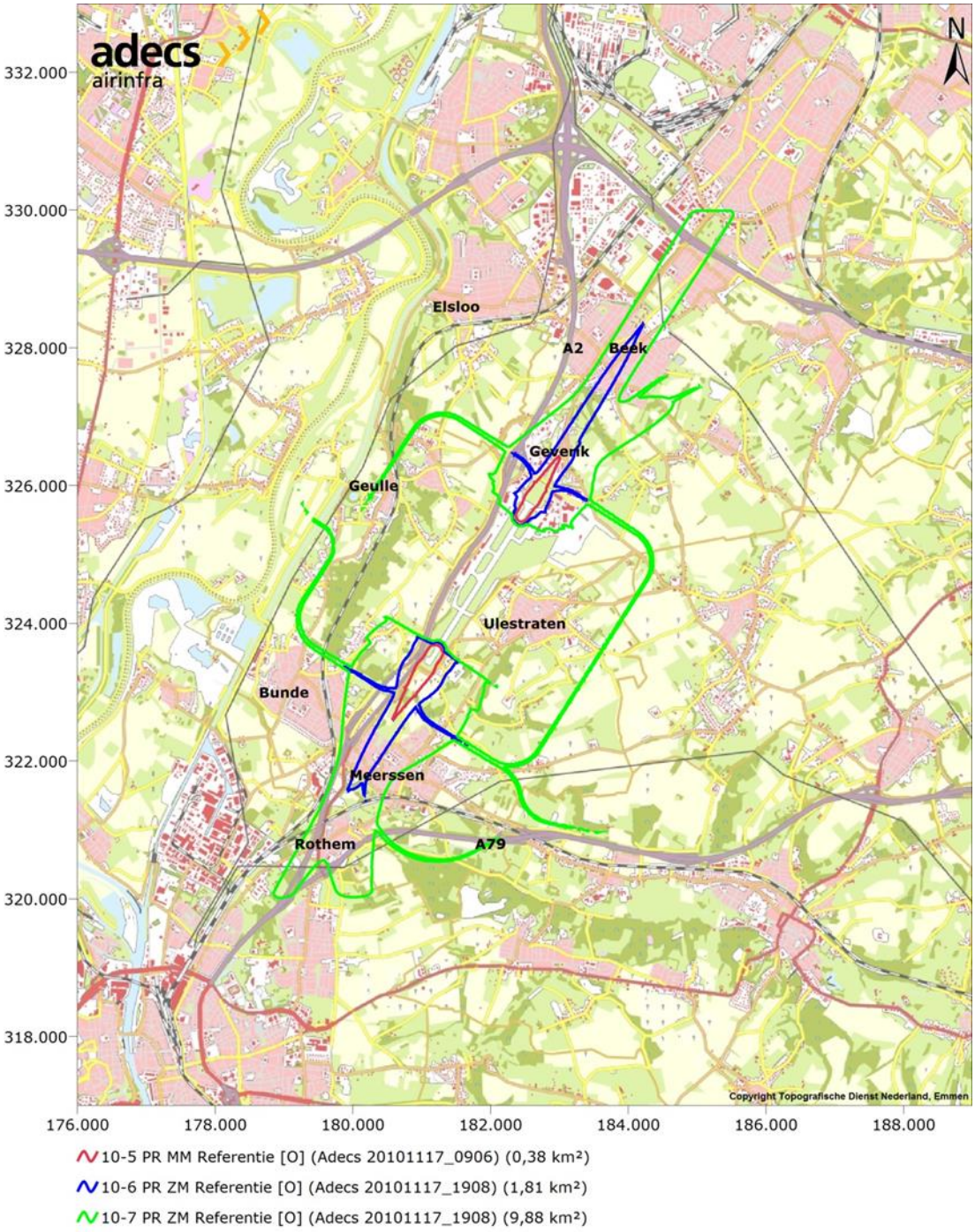
In Tabel 4-19 zijn de effecten voor deze contouren samengevat.

Tabel 4-19 Effecten Externe veiligheid

Contour	Oppervlak [km^2]	Aantal woningen
10^{-5}	0,38	0
10^{-6}	1,81	882
10^{-7}	9,88*	--

* de oorspronkelijke EV-berekeningen (BOB 2011) zijn uitgevoerd met een kleiner rekengrid, waardoor de PR=10^{-7}-contour afgekapt is

De woningen binnen de PR=10^{-6}- contour zijn gelegen in Meerssen, Geverik en Beek. De woningen binnen de PR=10^{-7}-contour liggen in Maastricht, Rothem, Meerssen, Geverik, Beek en Geleen.



Figuur 4-14 EV-contouren referentiesituatie MAA-2014 (bron: fig. 31 van bijlage 2)

4.3.3 Aangevraagd gebruik

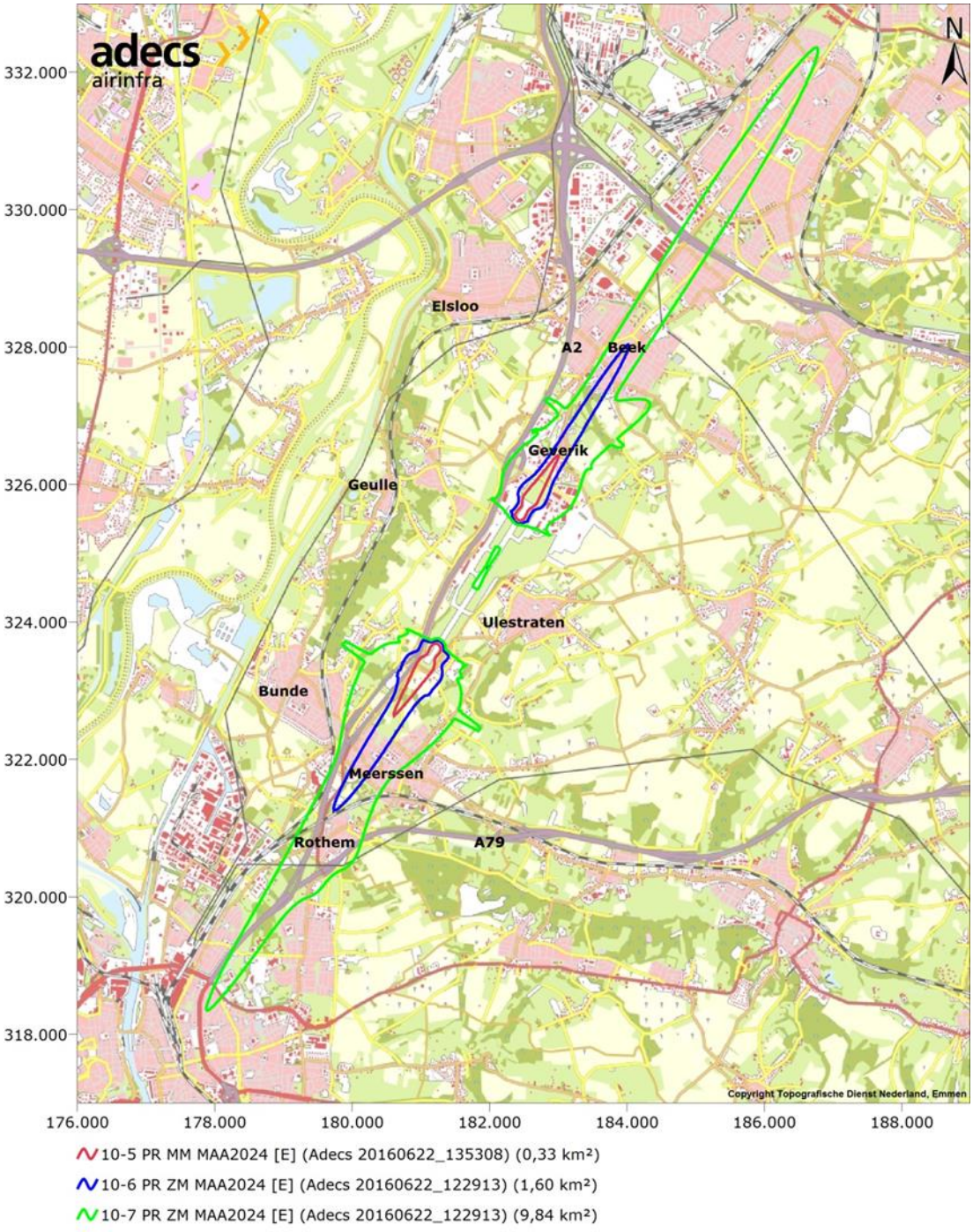
Onderstaand zijn in Figuur 4-15 de externe veiligheidscontouren voor de LHB-situatie MAA-2024 weergegeven.

In Tabel 4-20 zijn de effecten voor deze contouren samengevat.

Tabel 4-20 Effecten Externe veiligheid

Contour	Oppervlak [km^2]	Aantal woningen
10^{-5}	0,33	0
10^{-6}	1,60	812
10^{-7}	9,84	7.550

De woningen binnen de PR=10^{-6}- contour zijn gelegen in Meerssen, Geverik en Beek. De woningen binnen de PR=10^{-7}-contour liggen in Maastricht, Rothem, Meerssen, Geverik, Beek en Geleen.



Figuur 4-15 EV-contouren LHB-situatie-MAA-2024 (bron: fig 34 van bijlage 2)

4.3.4 Huidige situatie

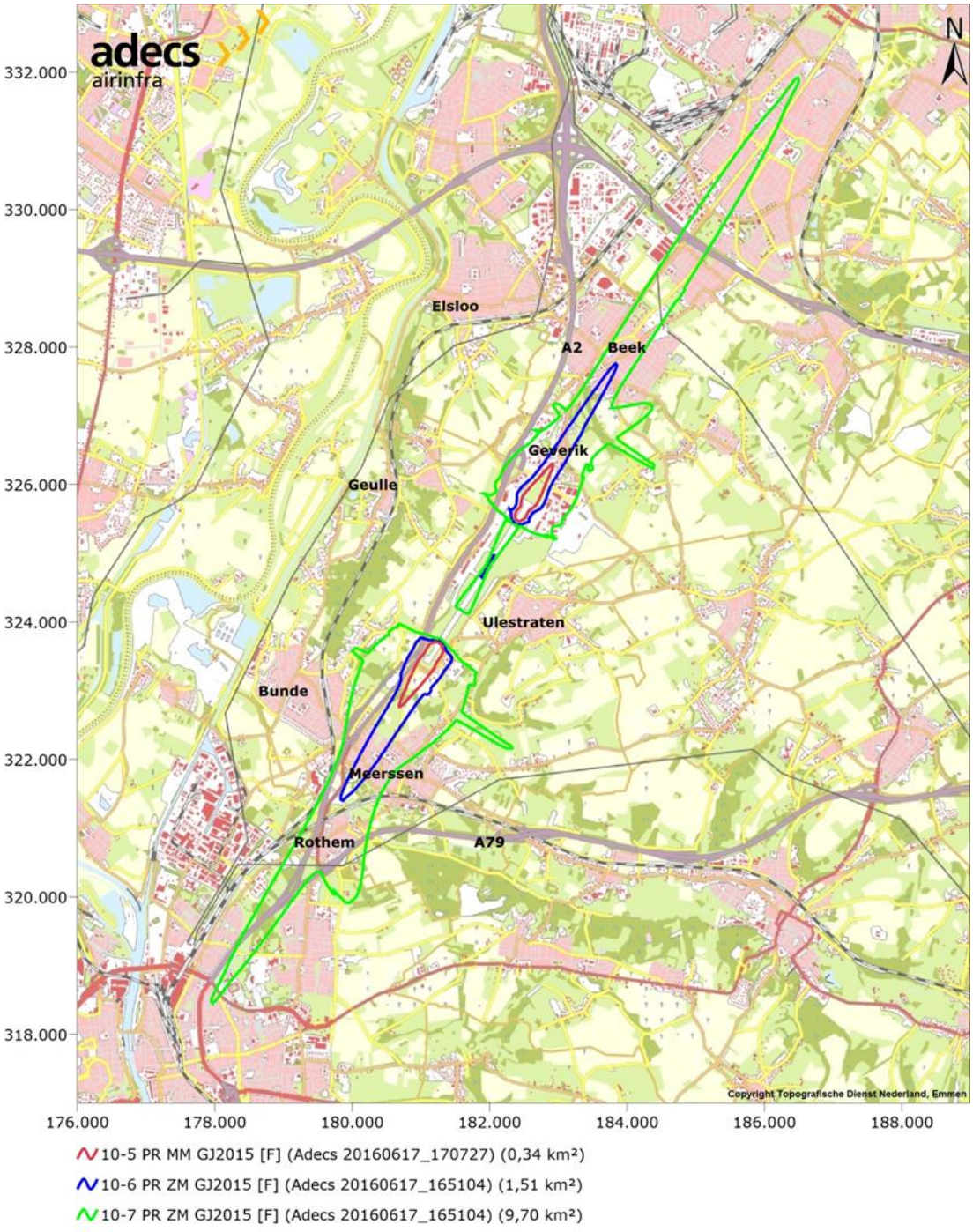
Onderstaand zijn in Figuur 4-16 de externe veiligheidscontouren voor de huidige situatie weergegeven.

In Tabel 4-21 zijn de effecten voor deze contouren samengevat.

Tabel 4-21 Effecten Externe veiligheid

Contour	Oppervlak [km^2]	Aantal woningen
10^{-5}	0,34	0
10^{-6}	1,51	662
10^{-7}	9,70	6.327

De woningen binnen de PR=10^{-6}- contour zijn gelegen in Meerssen, Geverik en Beek. De woningen binnen de PR=10^{-7}-contour liggen in Maastricht, Rothem, Meerssen, Geverik, Beek en Geleen.



Figuur 4-16 EV-contouren huidige situatie (bron: fig. 35 van bijlage 2)

4.3.5 Huidige situatie versus referentiesituatie

Onderstaand zijn in Figuur 4-17 de externe veiligheid-contouren voor zowel de huidige situatie als de referentiesituatie MAA-2014 in één figuur samengevoegd.

In Tabel 4-22 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

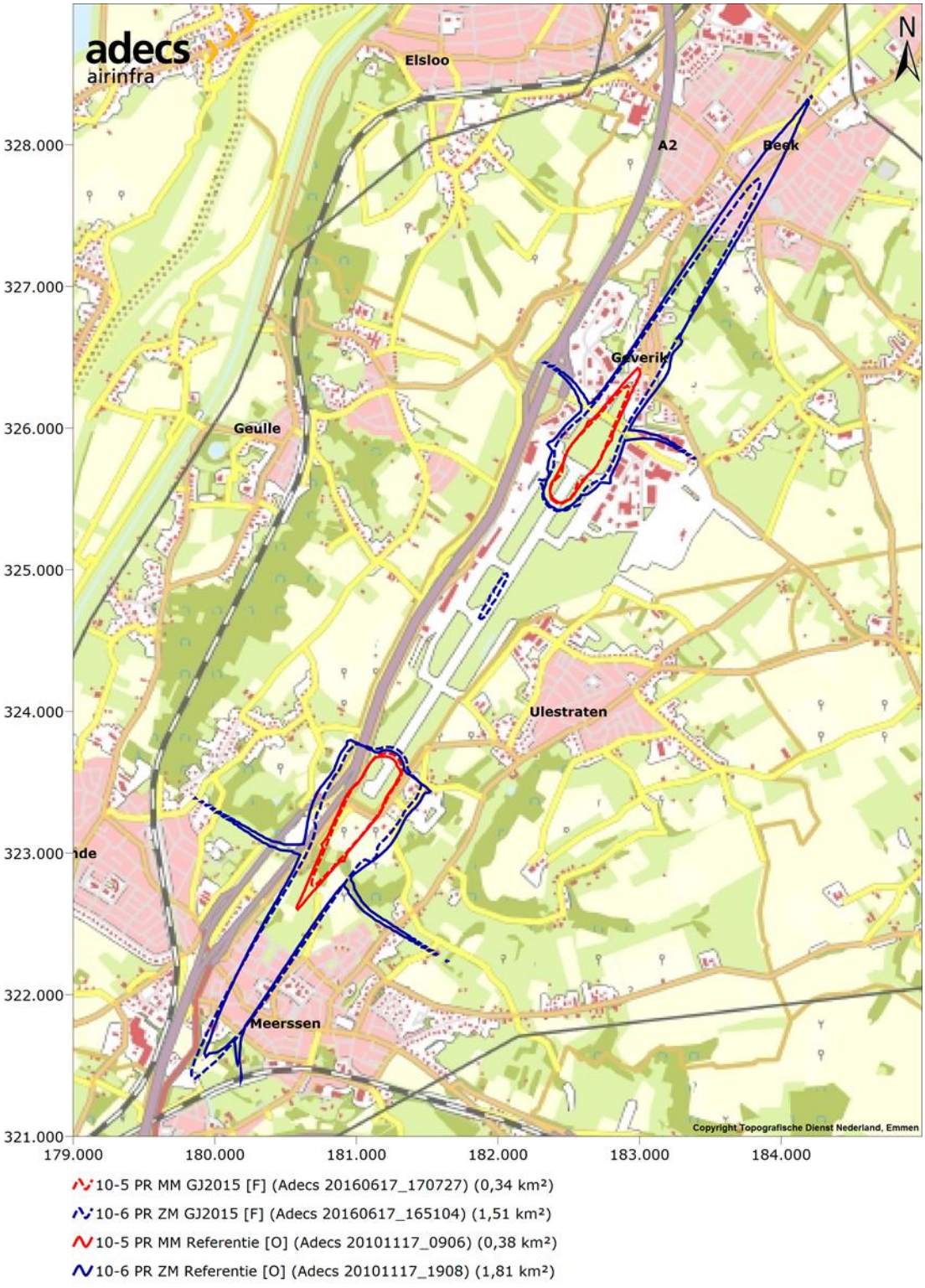
Tabel 4-22 Effecten Externe veiligheid

	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen		
Contour	**Huidig***	**Ref****	**Verschil**	**Huidig***	**Ref****	**Verschil**
10^{-5}	0,34	0,38	+0,04	0	0	0
10^{-6}	1,51	1,81	+0,30	662	882	+220
10^{-7}	9,70	9,88'		6.327	--	

* Huidige situatie **Referentiesituatie MAA-2014

'de oorspronkelijke EV-berekeningen (BOB 2011) zijn uitgevoerd met een kleiner rekengrid, waardoor de PR=10^{-7}-contour afgekapt is

Bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014 zijn de oppervlakten van de externe veiligheid-contouren groter dan in de huidige situatie en neemt het aantal woningen binnen de PR=10^{-6}-contouren toe ten opzichte van de huidige situatie.
De extra woningen die binnen de PR=10^{-6}-contour komen te liggen zijn gelegen in de woonkern van Beek.



Figuur 4-17 Vergelijking externe veiligheid-contouren huidige situatie(stippellijn) en referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) (bron: fig. 38 van bijlage 2)

4.3.6 Huidige situatie versus voorgenomen activiteit

Onderstaand zijn in Figuur 4-18 de externe veiligheid-contouren voor zowel de huidige situatie als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

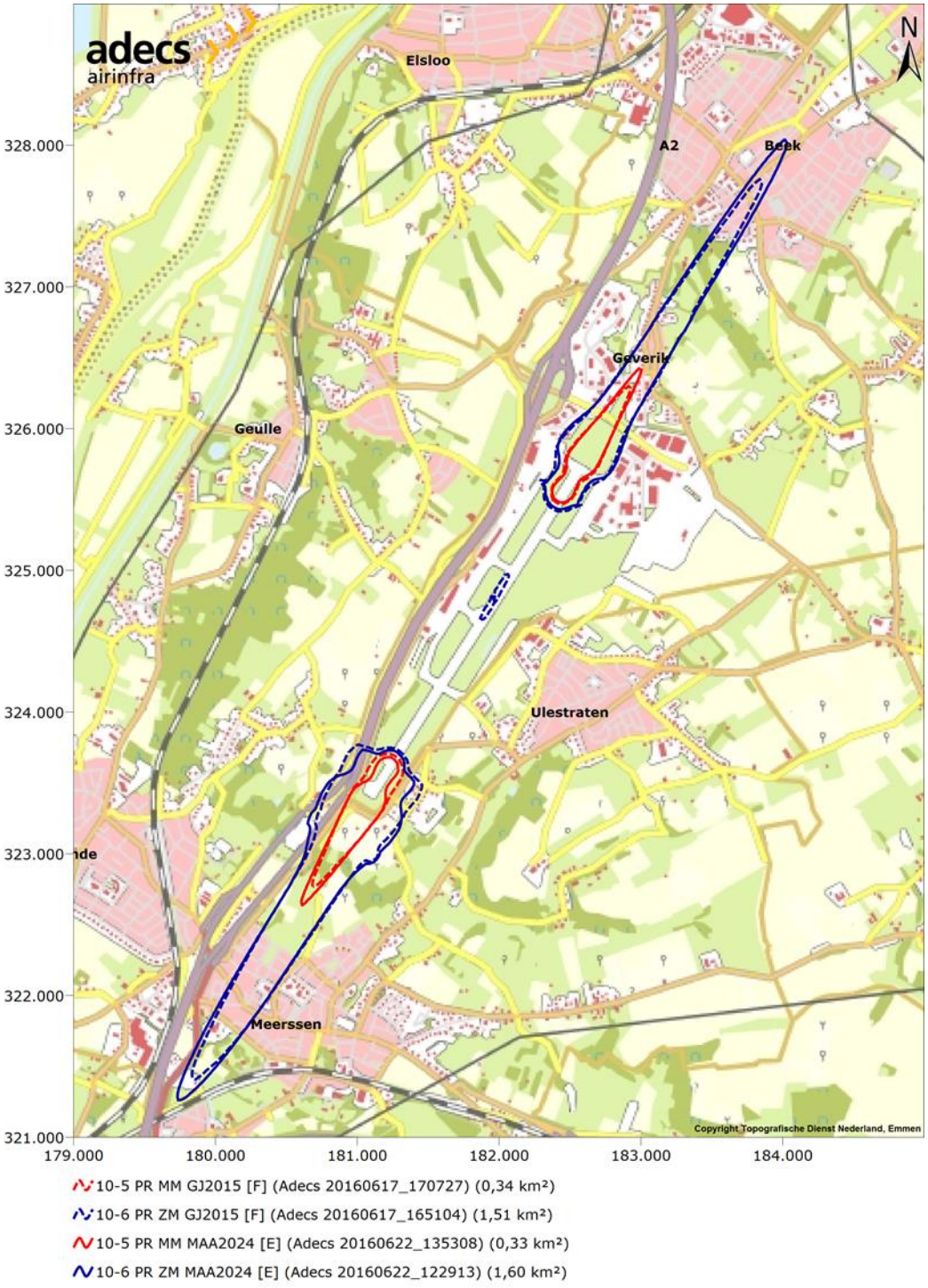
In onderstaandeTabel 4-23 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

Tabel 4-23 Effecten Externe veiligheid

	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen		
Contour	**Huidig***	**LHB****	**Verschil**	**Huidig***	**LHB****	**Verschil**
10^{-5}	0,34	0,33	-0,01	0	0	0
10^{-6}	1,51	1,60	+0,09	662	812	+150
10^{-7}	9,70	9,84	+0,14	6.327	7.550	+1.223

* Huidige situatie **LHB-situatie MAA-2024

Uit de resultaten van de externe veiligheidsberekeningen blijkt dat de oppervlakten van de externe veiligheid-contouren en het aantal woningen gelegen binnen de PR=10^{-6}-contour, bij een volledige benutting van het aangevraagde gebruik toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De toenames zijn echter minder groot dan bij volledige benutting van de referentiesituatie MAA-2014.
De extra woningen die binnen de PR=10^{-6}-contour komen te liggen zijn gelegen in de woonkern van Beek.



Figuur 4-18 Vergelijking externe veiligheid-contouren huidige situatie (stippellijn) en LHB-situatie MAA-2024 (volle lijn) (bron: fig. 41 van bijlage 2)

4.3.7 Referentiesituatie versus voorgenomen activiteit

Onderstaand zijn in figuur Figuur 4-19 de externe veiligheid-contouren voor zowel de Referentiesituatie MAA-2014 als de LHB-situatie MAA-2024 in één figuur samengevoegd.

In onderstaande Tabel 4-24 zijn de effecten van bovengenoemde contouren samengevat.

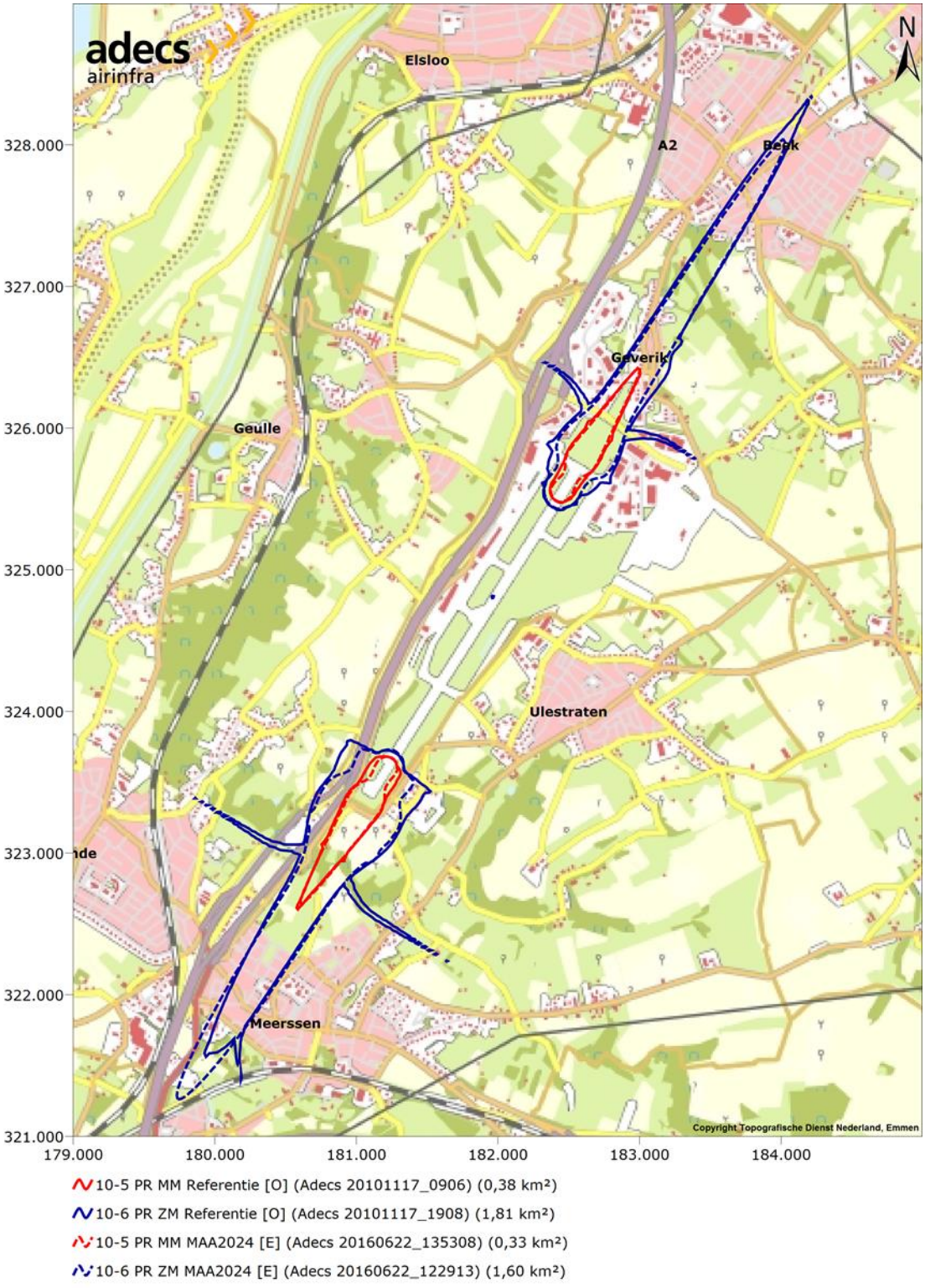
Tabel 4-24 Effecten Externe veiligheid

	Oppervlak [km^2]			Aantal woningen		
Contour	**Ref***	**LHB****	**Verschil**	**Ref***	**LHB****	**Verschil**
10^{-5}	0,38	0,33	-0,05	0	0	0
10^{-6}	1,81	1,60	-0,21	882	812	-70
10^{-7}	9,88'	9,84		--	7.550	

* Referentiesituatie MAA-2014 **LHB-situatie MAA-2024

'de oorspronkelijke EV-berekeningen (BOB 2011) zijn uitgevoerd met een kleiner rekengrid, waardoor de PR=10^{-7}-contour afgekapt is

Uit de resultaten van de externe-veiligheidsberekeningen blijkt dat de oppervlakten van de externe veiligheidcontouren en het aantal woningen binnen de PR=10^{-6}-contour bij het aangevraagde gebruik beperkt afnemen ten opzichte van een volledige benutting van de referentiesituatie.
De afname van de woningen die binnen de PR=10^{-6}-contour liggen doet zich voor in de woonkern van Beek.



Figuur 4-19 Vergelijking externe veiligheid-contouren referentiesituatie MAA-2014 (volle lijn) en LHB-situatie MAA-2024 (stippellijn) (bron: fig. 44 van bijlage 2)

4.3.8 Cumulatie met andere projecten

De EV-contouren in de LHB-situatie MAA-2024 worden niet beïnvloed door andere risicobronnen; ook niet door de risico's vanwege de A2. Er treden met betrekking tot dit aspect dan ook geen cumulatieve effecten op.

4.3.9 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024	Beoordeling
Externe veiligheid	Oppervlakte plaatsgebonden risicocontour 10^{-5} MM [km^2]	0,34	0,38	0,33	0
	Oppervlakte plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} ZM [km^2]	1,51	1,81	1,60	0
	Oppervlakte plaatsgebonden risicocontour 10^{-7} ZM [km^2]	9,70	9,88	9,84	0
	Woningen, binnen PR=10^{-5}-contour	0	0	0	0
	Woningen, binnen PR=10^{-6}-contour	662	882	812	0
	Woningen, binnen PR=10^{-7}-contour	6.327	--	7.550	0

4.4 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van de vaststelling van BOB 2011 is een uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd[[3]]. Uit de resultaten van dat onderzoek blijkt dat, bij volledige benutting van de milieugebruiksruimte zoals in de BOB 2011 vastgelegd:

- MAA een bijdrage levert van enkele µg/m^3 aan de totale concentraties luchtvertontreinigende stoffen en
- de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen ruimschoots worden gerespecteerd.

Volledige benutting van milieugebruiksruimte zoals in de BOB 2011 vastgelegd komt overeen met de referentiesituatie MAA-2014.
In het kader van het onderzoek naar de stikstofdepositie zijn diverse berekeningen uitgevoerd waaruit blijkt dat de stikstofdepositie in de LHB-situatie MAA 2024 lager is dan in de referentiesituatie MAA-2014. Dit duidt op een verminderde uitstoot van NOx.
In die lijn is het te verwachten dat de emissie van fijn stof eveneens afneemt. Daarnaast nemen volgens de huidige inzichten de achtergrondconcentraties voor zowel NO_2 als PM_{10} in de toekomst met 1 µg/m^3 meer af dan bij het onderzoek van 2011 was aangenomen.
Op grond van bovenstaande zal het aangevraagde gebruik een licht positief effect hebben op de luchtkwaliteit én zullen de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden.

4.4.1 Cumulatie met andere projecten

In het uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek dat ten behoeve van de vaststelling van het BOB 2011 is uitgevoerd[[3]], zijn cumulatieve effecten van andere projecten meegenomen.

4.4.2 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Effect LHB-situatie MAA-2024 t.o.v. Referentiesituatie MAA-2014	Beoordeling
Lucht	NO_2-jaargemiddelde concentratie [$\mu g/m^3$]	Lagere emissies algemeen	+
	NO_2-overschrijdingen grenswaarde 24-uursgemiddelde	Lagere emissies algemeen	+
	PM_{10}- jaargemiddelde concentratie [$\mu g/m^3$]	Lagere emissies algemeen	+
	PM_{10}-overschrijdingen grenswaarde 24-uursgemiddelde	Lagere emissies algemeen	+
	$PM_{2,5}$- jaargemiddelde concentratie [$\mu g/m^3$]	Lagere emissies algemeen	+
	Geurhinder	Lagere emissies algemeen	+
	Uitstoot broeikasgassen: CO_2 LTO-cycli vliegverkeer [ton]	Lagere emissies algemeen	+

4.5 Natuur

4.5.1 Ruimtebeslag

Er vinden mineure correcties van het luchthavengebied plaats:

- een beperkte verkleining van het luchthavengebied aan de westzijde op de grens met het Businespark Maastricht Aachen Airport (Aviation Valley).
- een beperkte vergroting van het luchthavengebied aan de zuidzijde, ten zuiden van de Nieuwe Vliekerweg: het terrein rondom de RESA (Runway End Safety Area) is aan het luchthavengebied toegevoegd.
- enkele lokale correctere intekeningen van de grenzen van het luchthavengebied langs de openbare wegen.

Naast bovenstaande wijzigingen vinden er geen fysieke wijzigingen plaats. Het te nemen besluit heeft derhalve geen effect op het ruimtebeslag.

4.5.2 Barrièrewerking

In de situatie waarop het te nemen besluit betrekking heeft, vinden geen fysieke wijzigingen plaats. Het te nemen besluit heeft derhalve geen effect op de barrièrewerking.

4.5.3 Verstoring

Uit het natuurrapport van Bureau Waardenburg [[4]] blijkt met betrekking tot de referentiesituatie MAA-2014 dat er geen sprake is van:

- negatieve effecten op soorten en habitats (met een instandhoudingsdoel) in Natura 2000-gebieden (Natuurbeschermingswet 1998);
- aantasting van de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten uit de Flora- en faunawet;
- een effect op wezenlijke waarden en kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland).

Op grond van gepubliceerd onderzoek zijn bij vlieghoogtes lager dan 3.000 ft en op afstanden van minder dan 2 km verstorende effecten van de grote burgerluchtvaart te verwachten. In gebieden met vlieghoogtes tussen 2.000 en 3.000 ft kunnen op grond van beschikbare kennis milde vormen van verstoring worden verwacht en in gebieden met vlieghoogtes lager dan 2.000 ft ook zwaardere vormen van verstoring. De oorzaak van effecten heeft een visuele en/of een auditieve component. Op grond van de huidige kennis kan hier geen nader onderscheid tussen beide worden gemaakt.

In de LHB-situatie MAA-2024 worden, in vergelijking met de referentiesituatie MAA-2014, niet meer vluchten binnen de genoemde afstanden mogelijk gemaakt. Daarnaast blijkt dat de geluidbelasting, de auditieve component, in de plansituatie afneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Op grond hiervan zullen de verstorende effecten gelijk blijven of zelfs licht afnemen.

4.5.4 Verdroging

In de situatie waarop het te nemen besluit betrekking heeft, vinden geen fysieke wijzigingen plaats. Het te nemen besluit heeft derhalve geen effect op verdroging of vernatting.

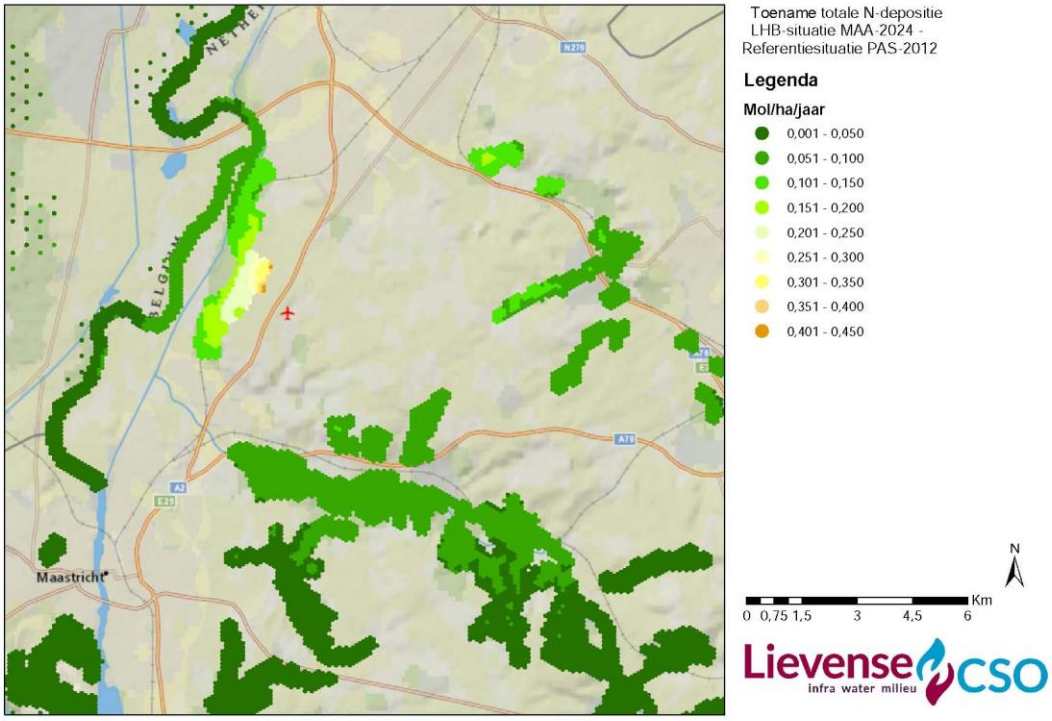
4.5.5 Stikstofdepositie

In het rapport 14A034.RAP023 N-depositie luchthavenbesluit 2016 v3.0 zijn de uitgangspunten, resultaten en analyses van de stikstofberekeningen gerapporteerd. Dit rapport is als bijlage 3 toegevoegd. Bij de berekening van de stikstofdepositie zijn zowel de emissie van het vliegende verkeer als het verkeer en de activiteiten op het luchthavenplatform en de (weg)verkeersaantrekkende werking van het aangevraagde gebruik betrokken. In het onderzoek zijn de toenames bepaald van stikstofdepositie van de LHB-situatie MAA-2024 ten opzichte van het jaar 2012. Het jaar 2012 wordt vanuit de Natuurbeschermingswet, c.q. Regeling Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS), gezien als het referentiejaar voor de bepaling van de toename van de stikstofdepositie voor MAA. Daarnaast is ook nagegaan of voor de depositietoename van het aangevraagde gebruik in het PAS voldoende ontwikkelingsruimte is voorzien en of een Nb-wetvergunning en een passende beoordeling nodig is.

4.5.5.1 Effecten

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat:

- De stikstofdepositie neemt als gevolg van het aangevraagde gebruik in geringe mate toe in omliggende Natura 2000-gebieden. De toename van de stikstofdepositie vanwege het aangevraagde gebruik bedraagt ten hoogste 0,42 mol/ha/jaar ten opzichte van de referentiesituatie PAS-2012.



Figuur 4-20 geeft grafisch de toename weer van de stikstofdepositie van de LHB-situatie MAA-2024 ten opzichte van referentiesituatie PAS-2012.

Figuur 4-20 Toename stikstofdepositie LHB-situatie MAA-2024 ten opzichte van referentiesituatie PAS-2012 (bron: fig. 5.3 bijlage 3)

4.5.5.2 Wettelijke toets

In het kader van de 'wettelijke toets' is nagegaan of de voor het aangevraagde gebruik benodigde depositieruimte in voldoende mate is gereserveerd, of een Nb-wetvergunning noodzakelijk is en/of een passende beoordeling moet worden opgesteld.

Het luchthavenbesluit MAA is aangemerkt als een prioritair project. Er is ontwikkelingsruimte voor gereserveerd. Uit de resultaten van het stikstofdepositie-onderzoek blijkt dat voor alle hexagonen de depositietoename vanwege het aangevraagde gebruik (ten opzichte van referentiesituatie PAS-2012) minder bedraagt dan de daar gereserveerde ontwikkelingsruimte.

Uit het stikstofdepositie-onderzoek blijkt daarenboven dat de hoogste depositietoename ten opzichte van de referentiesituatie PAS-2012 0,42 mol/ha/ja bedraagt. De hoogste depositietoename treedt op binnen het N2000-gebied Bunder- en Elslooërbos. De

grenswaarde voor dit N2000-gebied is per datum van rapportage 1 mol/ha/ja. Er is derhalve geen Nb-wetvergunning nodig vanwege de depositie in dit N2000-gebied. Wel dient het project gemeld te worden in het kader van het PAS. Een passende beoordeling is derhalve evenmin noodzakelijk. Ook voor de N2000-gebieden met een lagere depositietoename dan Bunder- en Elslooërbos bedraagt de depositietoename minder dan de daar geldende grenswaarden.

4.5.5.3 Cumulatie met andere projecten

De effecten op stikstofdepositie zijn bepaald overeenkomstig de Regeling Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS). In deze regeling is het cumulatieve effect van andere projecten meegenomen en daaruit blijken geen belangrijke effecten.

4.5.6 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024	Beoordeling
Natuur	Ruimtebeslag		Geen fysieke wijzigingen	0
	Barrièrewerking		Geen fysieke wijzigingen	0
	Verstoring		Geen wijzigingen vliegafstand tot organismen	0
	Verdroging		Geen fysieke wijzigingen	0
	Toename stikstofdepositie N2000-gebieden (ten opzichte van referentiesituatie PAS- 2012)		$\leq$ 0.42 mol/ha/ja	+

Het aangevraagde gebruik leidt hiermee tot een licht positief effect op het aspect Natuur.

4.6 Bodem

In de situatie waarop het te nemen besluit betrekking heeft, vinden geen fysieke wijzigingen plaats. Het te nemen besluit heeft derhalve geen effect op het milieuaspect Bodem.

4.6.1 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Effect LHB-situatie MAA-2024 t.o.v. Referentiesituatie MAA-2014	Beoordeling
Bodem	Bodemkwaliteit	Geen fysieke wijzigingen	0

4.7 Water

In de situatie waarop het te nemen besluit betrekking heeft, vinden geen fysieke wijzigingen plaats. Het te nemen besluit heeft derhalve geen effect op het milieuaspect Water.

4.7.1 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Effect LHB-situatie MAA-2024 t.o.v. Referentiesituatie MAA-2014	Beoordeling
Water	Beïnvloeding waterkwaliteit (grond- en oppervlaktewater)	Geen fysieke wijzigingen	0
	Beïnvloeding grondwaterkwantiteit	Geen fysieke wijzigingen	0

4.8 Ruimtelijke ordening

4.8.1 Wonen en werken

In het luchthavenbesluit worden gebieden met ruimtelijke beperkingen aangeduid. Een aantal beperkingengebieden wordt beïnvloed door aantal vluchten, vlootsamenstelling en vliegtuigbewegingen (geluid en externe veiligheid). Overige beperkingengebieden worden bepaald door de ligging van de start- en landingsbaan ten opzichte van de omgeving (hoogtebeperkingen en beperkingen in verband met vogels en laser).

Beperkingengebieden geluid
In de LHB-situatie MAA-2024 neemt het beperkingengebied voor geluid, dat bepaald wordt door de ligging van de 56 L_{den} contour, af ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014. Overeenkomstig de Omzettingsregeling geldt de 35 KE-contour als beperkingengebied voor de grote luchtvaart. De 56 L_{den}-contour ligt, met uitzondering van een gebied tussen de woonkernen Rothem en Meerssen, volledig binnen de 35 KE-contour van de Omzettingsregeling.

In de LHB-situatie MAA-2024 neemt het beperkingengebied voor geluid, dat bepaald wordt door de ligging van de 70 L_{den} contour, af ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014. In beide situaties liggen er geen woningen binnen de contour en zijn er geen ruimtelijke consequenties.

Beperkingengebieden externe veiligheid
Met de Omzettingsregeling 2014 is geen beperkingengebied voor externe veiligheid vastgelegd omdat dat niet in de wetgeving voorzien was. Wel zijn vanuit het beleid van I&M de PR=10^{-5} en PR=10^{-6} contouren inzichtelijk gemaakt en is er voor gezorgd dat er geen bestaande woningen binnen de 10^{-5} contour zijn gesitueerd. Om die reden zijn in de referentiesituatie MAA 2014 wel PR=10^{-5} en 10^{-6} contouren (als beperkingegebieden) beschouwd. In het aangevraagde luchthavenbesluit moeten wel beperkingengebieden voor externe veiligheid worden vastgelegd in de vorm van de PR=10^{-5} en PR=10^{-6} contour. Het aangevraagde gebruik leidt tot beperkt kleinere beperkingengebieden voor externe veiligheid dan de referentiesituatie MAA-2014. Het (formeel) vaststellen van de beperkingengebieden voor externe veiligheid heeft, gelet op het beleid dat I&M tot nu toe heeft gehanteerd, de facto geen ruimtelijke consequenties.

Beperkingengebieden in verband met vliegveiligheid
Met het oog op de bescherming van de vliegveiligheid worden in het gebied van en rond een luchthaven de volgende beperkingengebieden vastgesteld in een luchthavenbesluit:

- Contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden.
- Een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid.
- Indien op de luchthaven of binnen een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding aanwezig is (hier van toepassing): contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van deze apparatuur.
- Indien op de luchthaven een instrumentbaan categorie I, II, of III aanwezig is (hier van toepassing): een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik.
- Indien de luchthaven ook buiten de daglichtperiode is geopend (hier van toepassing): een laserstraalvrij gebied.

Deze beperkingengebieden zijn niet afhankelijk van de omvang van het verkeer op MAA. De gebieden zijn in de verschillende onderzochte alternatieven hetzelfde en daarmee niet onderscheidend. Derhalve is ook geen beoordeling van de effecten tussen de alternatieven gegeven.

Voor reeds aanwezige obstakels, die conflicteren met één van de beperkingengebieden in verband met vliegveiligheid, geldt dat deze op grond van het Besluit burgerluchthavens alleen kunnen blijven staan indien vóór inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning is verleend.

Nieuw op te richten gebouwen of obstakels die conflicteren met één van de in te stellen beperkingengebieden zijn alleen mogelijk op basis van een omgevingsvergunning en een verklaring van geen bezwaar van de Minister van Infrastructuur en Milieu.

De ruimtelijke effecten zijn beschreven in de rapportage van To70 die als bijlage 4 is toegevoegd.

PM exacte ruimtelijke effecten

Het aangevraagde gebruik leidt hiermee tot een licht positief effect op het ruimtegebruik voor wonen en werken ten opzichte van de referentiesituatie.

4.8.2 Landbouw

Als gevolg van een verschuiving in het aantal van het soort vluchten (passagiers en vracht) nemen de effecten op geluid en externe veiligheid af. In lijn daarmee zullen in het algemeen de emissies van verontreinigende stoffen afnemen. Hiermee neemt ook de eventuele looddepositie, die een negatief effect op gewassen heeft, als gevolg van loodhoudende brandstof af.

4.8.3 Effectscores

Milieuaspect	Criterium	Effect LHB-situatie MAA-2024 t.o.v. Referentiesituatie MAA-2014	Beoordeling
Ruimtelijke ordening	Wonen: beperkingengebied geluid	Beperkingengebied wordt kleiner	+
	Wonen en werken en externe veiligheid	Beperkingengebied wordt kleiner	0/+
	Beperkingengebieden vliegveiligheid gebouwen	Beperkingengebieden wijzigen niet	0
	Landbouw: looddepositie vloot	Minder emissies algemeen	+

Op basis van de afzonderlijke criteria scoort het aspect ruimtelijke ordening een licht positief effect.

4.9 Wegverkeer

Ten behoeve van een nieuw BOB 2011 zijn door DHV in 2011 verkeersprognoses voor het jaar 2020 (vergelijkbaar met referentiesituatie MAA-2014) gerapporteerd [[2]]. In het kader van het vast te stellen luchthavenbesluit zijn door Royal Haskoning DHV de verkeerscijfers voor diverse telpunten rondom de luchthaven Maastricht Aachen Airport geactualiseerd. In de laatstgenoemde rapportage worden de huidige verkeerscijfers alsmede de cijfers voor het jaar 2025 beschreven, inclusief de verkeersproductie van en naar de luchthaven. De verkeerscijfers voorhet jaar 2025 worden als representatief beschouwd voor de LHB situatie MAA-2024. Deze verkeersproducties zijn gebaseerd op een representatieve verkeerssamenstelling voor het aangevraagde gebruik. De rapportage van Royal Haskoning DHV is als bijlage 1 toegevoegd.
Geconstateerd wordt, met uitzondering van twee wegvakken, dat op alle wegvakken sprake is van een afname van het verkeer in de LHB-situatie MAA-2024 ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014. Dit heeft zowel op de robuustheid als de belastbaarheid van het wegennet een positief effect.

De infrastructuur in de LHB-situatie MAA-2024 is ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014 aangepast met een volledige ringweg rondom de luchthaven MAA, dit heeft geen invloed op de verkeersveiligheid ter plaatse.

Milieuaspect	Criterium	Effect LHB-situatie MAA-2024 t.o.v. Referentiesituatie MAA-2014	Beoordeling
Wegverkeer	Robuustheid wegennet	Etmaalintenstiteiten nemen af	+
	Belastbaarheid van het wegennet	Etmaalintenstiteiten nemen af	+
	Verkeersveiligheid		0

De scores op de afzonderlijke criteria leiden voor het aspect verkeer tot een licht positief effect.

4.10 Gezondheid

De beoordeling van het milieuaspect gezondheid is een vertaling van de resultaten voor geluid en luchtkwaliteit.
Gelet op de beoordeling voor geluid en luchtkwaliteitwordt wordt het effect voor het aspect gezondheid als licht positief beoordeeld.

4.11 Overige effecten

4.11.1 Omvang van het project

De fysieke omvang van het project blijft gelijk (de grenzen van het luchthaventerrein wijzigen nauwelijks) terwijl de luchthaven bij het aangevraagde gebruik minder intenstief gebruikt zal worden dan binnen de referentiesituatie MAA-2014 mogelijk is.

4.11.2 Gebruik van natuurlijke hulpstoffen en productie van afval

Minder intensief gebruik van de luchthaven leidt tot minder gebruik van natuurlijke hulpstoffen en tot minder productie van afval.

4.11.3 Gebruik van risicovolle stoffen en technologieën

Ten aanzien van gebruikte stoffen en technologieën zal het aangevraagde gebruik an sich niet leiden tot gebruik van meer of minder risicovolle stoffen of technologieën.

4.11.4 Bestaande grondgebruik en natuurlijke hulpbronnen

In het aangevraagde luchthavenbesluit worden de grenzen van het luchtvaartterrein vastgesteld. Deze grenzen zijn – op enkele details na – gelijk aan de begrenzing van het luchthaventerrein in de Omzettingsregeling 2014. Het aangevraagd gebruik leidt derhalve niet tot meer of minder grondgebruik of tot meer of minder aantasting van de natuurlijke hulpbronnen in het gebied.

4.11.5 Opnamevermogen van het natuurlijke milieu

Met betrekking tot de nabijgelegen beschermde natuurgebieden is in het natuurrapport van Bureau Waardenburg [[4]] vastgesteld dat er geen sprake is van:

- negatieve effecten op soorten en habitats in Natura 2000-gebieden;
- aantasting van de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten uit de Flora- en faunawet;
- een effect op wezenlijke waarden en kenmerken van de Ecologische Hoofdstructuur (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland);
- toename van stikstofdepositie groter dan de voor de betreffende Natuara2000-gebieden geldende grenswaarden.

4.11.6 Grensoverschrijdende karakter van het effect

In het kader van het onderzoek naar stikstofdepositie zijn tevens de effecten in Vlaanderen en Duitsland beoordeeld. Dit leidt tot de volgende constateringen:

Vlaanderen
De toename van de stikstofdepositie in Vlaanderen vanwege het aangevraagde gebruik bedraagt ten hoogste 0,10 mol/ha/jaar ten opzichte van het referentiejaar 2012.
Voor Vlaanderen geldt dat er bij een toename van de stikstofdepositie tot 21,45 mol/ha/jaar in Vlaanderen geen toestemming is vereist.
Aangezien de depositie in Vlaanderen ruim minder is dan 21,45 mol/ha/jaar, wordt vastgesteld dat de stikstofdepositie in Vlaanderen niet zal leiden tot aantasting van de kwaliteit van de aanwezige habitats.

Duitsland
De toename van de stikstofdepositie in Duitsland bedraagt ten hoogste 0,10 mol/ha/jaar.
Voor Duitsland geldt dat er bij een toename van de stikstofdepositie tot 7,14 mol/ha/jaar geen bezwaar bestaat tegen het verlenen van toestemming voor deze activiteit.
Aangezien de depositie in Duitsland ruim minder is dan 7,14 mol/ha/jaar wordt vastgesteld dat de stikstofdepositie in Duitsland niet zal leiden tot aantasting van de kwaliteit van de aanwezige habitats.

4.11.7 Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

Vele effecten zijn beschreven als jaargemiddelde effecten en hebben vanuit deze benadering een continu karakter. De effecten treden op zolang het aangevraagde luchthavenbesluit vigeert en de gebruiksmogelijkheden maximaal worden benut. De effecten zijn omkeerbaar. Ten aanzien van het effect van de luchthaven op de gezondheid van de mensen en op de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige habitats kan in het licht van de omkeerbaarheid van de effecten het volgende worden gesteld:

- luchtkwaliteit en de gezondheid voor de omgeving: Uit het luchtkwaliteitsonderzoek uit 2011[[3]] blijkt dat de NO_2 en fijnstof-concentraties in de omgeving van de luchthaven ruim onder de grenswaarden liggen en dat de luchtvaart met 1 á 1.5 µg/m^3 voor ca. 5% bijdraagt aan de totale concentraties van de luchtverontreinigende stoffen.
- N-depositie en de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige habitats:
  In de Programmatische Aanpak van de Stikstofproblematie (PAS) is bijzondere aandacht besteed aan de instandhoudings- en verbeteringsdoelstelling van stikstofgevoelige habtitats. In samenhang met het PAS kan derhalve gesteld worden dat het aangevraagde gebruik niet leidt tot negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige habitats.

5 Conclusie

De milieugevolgen die voor het aangevraagde gebruik voor luchthaven Maastricht Aachen Airport afgewogen zijn, zijn in hoofdstuk 4 uitgebreid beschreven, en in *Tabel 5-1* samengevat weergegeven en voorzien van een aanduiding of een uitgebreid MER voor dat aspect een meerwaarde kan hebben.

Tabel 5-1 Samenvatting milieueffecten aangevraagd gebruik Maastricht Aachen Airport

Aspect	Effecten	MER-meerwaarde?
Geluid	Licht positief	Nee
Externe veiligheid	Geen	Nee
Lucht	Licht positief	Nee
Natuur	Licht positief	Nee
Bodem	Geen	Nee
Water	Geen	Nee
Ruimtelijke ordening	Licht positief	Nee
Wegverkeer	Licht positief	Nee
Gezondheid	Licht positief	Nee

Zoals toegelicht in hoofdstuk 4 zijn de milieueffecten van het aangevraagde gebruik ten opzichte van de huidige situatie (gebruiksjaar 2015) neutraal tot licht negatief en ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014 neutraal tot licht positief.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en de analyses van de milieueffecten wordt vastgesteld dat het aangevraagde gebruik leidt tot:

- positieve effecten voor geluid: de geluidbelastingen conform het aangevraagde gebruik (LHB-situatie MAA-2024) zijn lager dan de geluidbelastingen conform de referentiesituatie (referentie MAA-2014). Het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden neemt af;
- beperkte positieve effecten voor externe veiligheid: de externe-veiligheidscontouren conform het aangevraagde gebruik zijn marginaal kleiner dan conform de referentiesituatie. Het aantal woningen binnen de PR = 10^{-6} contour neemt licht af.;
- positieve effecten voor emissies van luchtverontreinigende stoffen en stikstofdepositie: de stikstofdepositie conform het aangevraagde gebruik is lager dan de stikstofdepositie conform de referentiesituatie;
- geen relevante effecten voor de overige milieuaspecten.

Tevens is getoetst of het aangevraagde gebruik voldoet aan de Natuurbeschermingswet (i.c. het PAS). Geconcludeerd is dat:

- de depositieruimte die nodig is voor het aangevraagde gebruik past binnen de ontwikkelingsruimte die is gereserveerd voor het prioritaire project “Luchthavenbesluit Luchthaven Maastricht Aachen Airport”;
- geen vergunning nodig is in het kader van de Natuurbeschermingswet en derhalve geen passende beoordeling moet worden opgesteld.

Het bevoegd gezag neemt uiteindelijk de beslissing of voor de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het bevoegd gezag houdt bij de beslissing rekening met de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn “betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten”. In hoofdstuk 4.11 is ingegaan op de criteria voor zover ze nog niet behandeld zijn bij de overige milieueffecten. Bij de beschrijving van de aspecten geluid, externe veiligheid, lucht en natuur (stikstofdepositie) is ingegaan op de cumulatie met andere projecten.

Tot slot is geconcludeerd dat de activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben, waardoor MAA als initiatiefnemer van oordeel is dat een milieueffectrapport (MER) geen toegevoegde waarde voor de besluitvorming heeft.

6 Literatuurlijst

[1] Stikstofberekening luchthavens Ten behoeve van de programmatorische aanpak stikstof, juni 2014, rapport NLR-CR-2014-083

[2] Verkeersprognoses Businesspark MAA, 28 februari 2011, versie B MO-MA20110036, RHDHV

[3] Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport Onderzoek Luchtkwaliteit, 2 maart 2011, Referentie 20102447-04, Cauberg-Huygen

[4] Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving, 31 maart 2011, rapport nr. 10-246, Bureau Waardenburg

[5] Geluidnota Maastricht Aachen Airport – bedrijventerrein Oost, 1 april 2005, rapport 9M8834.02, Royal Haskoning

[6] Verkenning gezondheidsrisico's ultrafijnstof luchtvaart rond Schiphol en voorstel vervolgonderzoek, 2016, RIVM Briefrapport 2016-0050, Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).

[7] Aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht - tekst sedert 24 augustus 2006

Bijlage 1: Rapport verkeersproductie MAA 2015 en 2025

Bijlage 2: Achtergronddocument Geluid en Externe veiligheid

Bijlage 3: Rapport N-depositie luchthavenbesluit

Bijlage 4: Rapport Ruimtelijke effecten

RAPPORT

Verkeersproductie MAA 2015 en 2025

actualisatie 2015

Klant: LievenseCSO

Referentie: MO-MA20150127
Versie: 01/Concept
Datum: 19 november 2015

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110
6199 AE Maastricht Airport
Netherlands
Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 78 48 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Verkeersproductie MAA 2015 en 2025
Ondertitel:	
Referentie:	MO-MA20150127
Versie:	01/Concept
Datum:	19 november 2015
Projectnaam:	
Projectnummer:	AC3423-053-003
Auteur(s):	Lucien De Baere en Raymond Scheringa
Opgesteld door:	Lucien De Baere en Raymond Scheringa
Gecontroleerd door:	drs.ing. Albert Erhardt
Datum/Initialen:	19 november 2015
Goedgekeurd door:	drs.ing. Albert Erhardt
Datum/Initialen:	19 november 2015

Classificatie
Projectgerelateerd

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1 Aanleiding 1

1.1 Uitgangspunten 1

2 Onderbouwing verkeersproductie 2

2.1 Verkeersproductie 2

2.2 Modal split 2

2.3 Verdeling vrachtverkeer 3

2.4 Invoer verkeersmodel 3

3 Verkeersproductie MAA 4

Bijlagen

-

1 Aanleiding

Op grond van gewijzigde wetgeving (Wet Luchtvaart) dient voor MAA een Luchthavenbesluit te worden vastgesteld, welke de huidige vergunning (voorheen Aanwijzingsbesluit) zal vervangen. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is hiervoor het bevoegde gezag. In het nieuw vast te stellen Luchthavenbesluit worden o.a. grenswaarden en regels omtrent het gebruik van de luchthaven geregeld. In dat kader bestaat de behoefte aan geactualiseerde verkeerscijfers voor diverse telpunten rondom de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Daarbij dient onderscheid gemaakt te worden tussen toename van verkeer door autonome ontwikkelingen (zoals de geplande realisatie van Aviation Valley) en toename door verkeer van en naar de luchthaven.

De huidige verkeerscijfers alsmede de cijfers voor het jaar 2025 (10 jaar vanaf heden) worden in de voorliggende rapportage beschreven, inclusief de verkeersproductie van en naar de luchthaven. Bij deze verkeersproductie gaan wij uit van de door u aangegeven prognoses voor de luchthaven.

1.1 Uitgangspunten

Om de verkeerscijfers voor Maastricht Aachen Airport vast te stellen maken wij gebruik van de volgende uitgangspunten:

- Op basis van de gegevens uit 2014 wordt voor de huidige situatie uitgegaan van 283.000 passagiers en 80.000 ton vracht op luchthaven MAA.
- Op basis van recente prognoses worden in 2025 700.000 passagiers en 250.000 ton vracht verwacht op luchthaven MAA.
- Bij de verkeersproductie dient onderscheid gemaakt te worden tussen toename van verkeer door autonome ontwikkelingen (zoals de geplande realisatie van Aviation Valley) en verkeer van en naar de luchthaven.
- De verkeerstromen zijn uitgesplitst naar licht, middel en zwaar verkeer en vervolgens ook uitgesplitst per dag-, avond- en nachtperiode.

Voor het wegennetwerk en de verkeersstructuur is gebruik gemaakt van de wegenstructuur van ons verkeersmodel. Deze wegenstructuur stamt in oorsprong uit 2015 en is in het kader van deze studie aangevuld met de randweg rond het vliegveld. Hiermee is de verkeersstructuur geactualiseerd voor de wegenstructuur zoals deze nu buiten reeds (vrijwel volledig) gerealiseerd is.

2 Onderbouwing verkeersproductie

In dit hoofdstuk wordt de verkeersproductie, de modal split, de verdeling van het vrachtverkeer en de opname in het verkeersmodel nader toegelicht.

2.1 Verkeersproductie

De verkeersproductie voor de luchthaven is berekend op basis van de verstrekte gegevens. Voor 2015 betreft dit 283.000 passagiers en 80.000 ton vracht. Voor 2025 betreft het 700.000 passagiers en 250.000 ton vracht. Deze waarden zijn vervolgens omgerekend naar het aantal auto's en vrachtwagens per dag.

Voor de passagiers zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- Per auto worden 1,75 personen (totaal van bestuurder en passagiers) vervoerd;
- De passagiersaantallen worden verdeeld over 365 dagen per jaar, met andere woorden, er wordt geen onderscheid gemaakt in de vervoersbehoefte op een werk- of weekenddag.
- Bovenstaande waarden gelden zowel voor het jaar 2015 als voor 2025.

Voor het bepalen van de hoeveelheid vrachtverkeer zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- Per vrachtwagen (voornamelijk trekker-oplegger) wordt gemiddeld 29,1 ton vracht vervoerd, conform recente CBS-cijfers.
- Vrachtwagens komen leeg aan bij de luchthaven en vertrekken geladen en vice versa. Er is dus, theoretisch, geen sprake van gecombineerde vrachten. In de praktijk kan de hoeveelheid vrachtverkeer mogelijk iets lager liggen, indien een deel van de vrachtwagens vol aankomt en weer vol vertrekt.
- Voor het vrachtverkeer wordt gerekend met de beschikbare werkdagen, voor zowel 2015 als 2025 zijn dit 254 werkdagen (dus geen of weinig transport in het weekend).

2.2 Modal split

Luchthaven MAA kent momenteel voornamelijk vakantievluchten en slechts een beperkt aandeel zakelijke vluchten. Naar verwachting zal het aantal passagiers dat vertrekt vanaf de luchthaven in de toekomst flink toenemen. Meer inzicht in de verschillende vervoerswijzen waarmee passagiers van en naar de luchthaven reizen (hierna: modal split) is dan ook noodzakelijk voor onderzoek naar de verkeersstromen op -en belasting van- het huidige verkeersnetwerk.

Aan de hand een analyse van de gegevens van MAA en andere Nederlandse luchthavens, kunnen we concluderen dat de modal split van MAA vergelijkbaar is met de modal split van luchthaven Rotterdam Airport[1]. Veel andere luchthavens in Nederland kennen een relatief groot aandeel openbaar vervoer in het voor- en natransport (van 30 tot 40%), zoals Eindhoven en Schiphol, en zijn daardoor minder goed te vergelijken.

Zowel MAA als Roterdam Airport hebben vergelijkbare kenmerken en van de bekende en beschikbare gegevens is Rotterdam Airport de luchthaven die het beste aan lijkt te sluiten bij Maastricht-Aachen Airport. De percentages van de modal split voor verschillende luchthavens zijn overigens maar beperkt verschillend.

[1] *Verkennende Studie naar de OV-Bereikbaarheid van Rotterdam The Hague Airport, MRDH, (2014)*

In het voorliggende onderzoek hanteren we dan ook de volgende modal split voor het verkeer:

Modaliteit	(Weg)gebracht auto	Zelf met de auto	huurauto	Taxi	OV	Overig
percentages	34%	40%	0%	10%	13%	3%

2.3 Verdeling vrachtverkeer

De verdeling van het verkeer over auto verkeer en middel- en zwaar vrachtverkeer is voor een groot aantal locaties bepaald aan de hand van tellingen uit het verleden. Deze verdeling per locatie is gelijk aan de verdeling zoals toegepast in de rapportage van 2011.

2.4 Invoer verkeersmodel

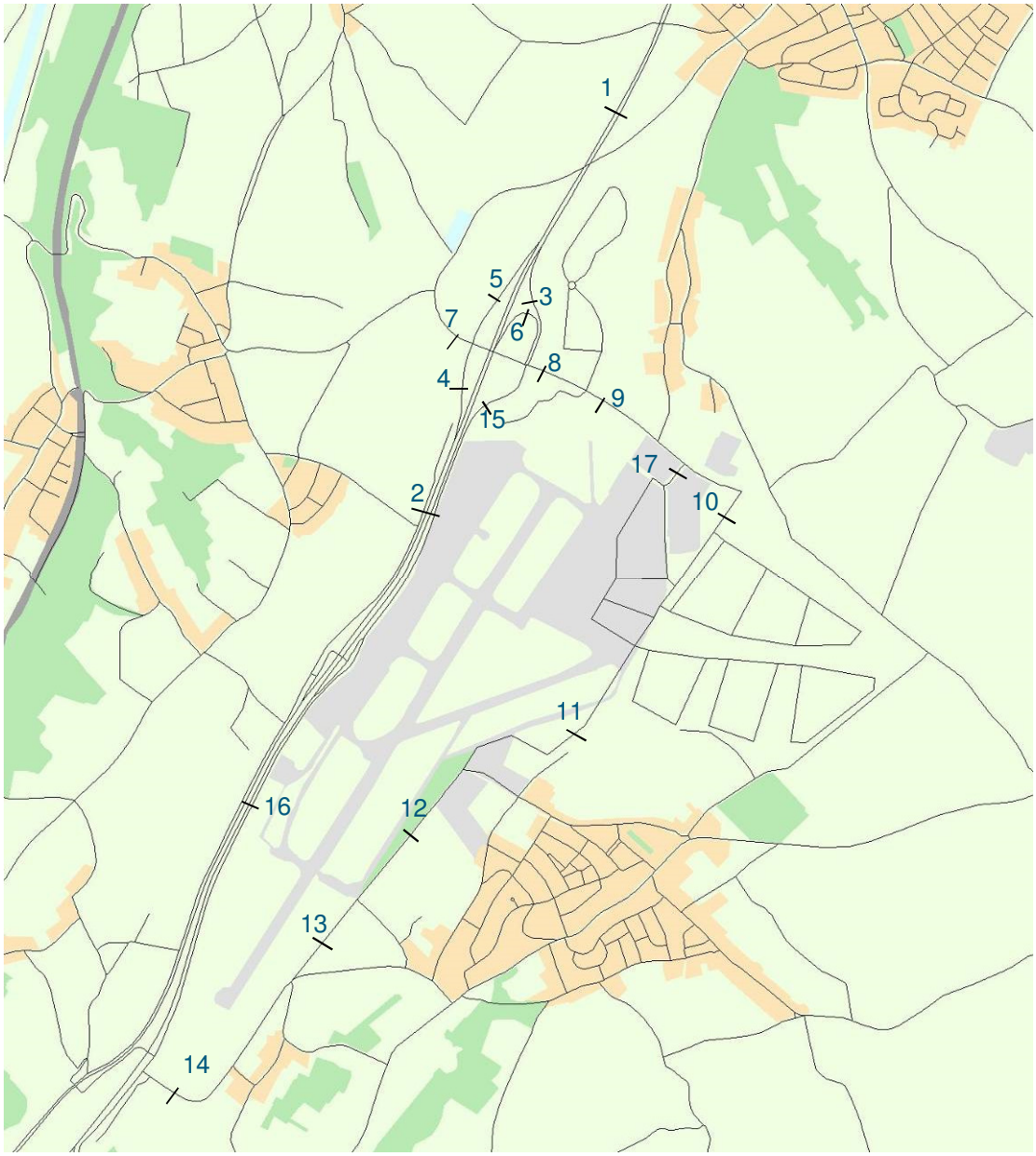
Het verkeersmodel van Royal HaskoningDHV bestaat uit een basisjaar (2012) en een prognosejaar 2030. Voor deze ontwikkelingen zijn de verkeersgegevens uit het basisjaar van 2012 in het verkeersmodel gelijk gesteld met de verkeerscijfers in 2015. In de jaren 2012-2015 was, ten gevolge van de effecten van de economische crisis, de verkeergroei nagenoeg nihil. De hoeveelheid verkeer in 2012 is dan ook representatief voor de verkeerssituatie in 2015. Voor de infrastructuur is dit echter niet het geval. In het verkeersmodel is de infrastructuur aangepast aan de situatie zoals deze nu buiten is, met een volledig ringweg rondom de luchthaven MAA.

Voor het prognosejaar 2025 is vervolgens gebruik gemaakt van het prognosejaar 2030 uit het verkeersmodel. Gezien de termijn en de huidige verwachtingen, zijn de ontwikkelingen in het verkeersmodel (in 2030) representatief voor de ontwikkelingen rond de luchthaven in 2025. In het prognosejaar van het model zijn alle geplande ontwikkelingen op het gebied van planontwikkeling en infrastructuur meegenomen waarvan de besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het betreft gemeentelijke, provinciale, nationale, en internationale plannen.

De geplande ontwikkelingen (extra verkeer) voor de luchthaven MAA zijn vervolgens opgeteld bij de verkeerscijfers uit het verkeersmodel. Uitgangspunt is dat alle vrachtverkeer (huidig maar ook toekomstige groei) vanaf de oostzijde van de landingsbaan (via Europalaan) wordt afgewikkeld terwijl alle personenvervoer vanaf de westzijde (Vliegveldweg) afgewikkeld blijft.

3 Verkeersproductie MAA

Op basis van de uitgangspunten en de modal split is de verkeersproductie voor Luchthaven MAA berekend in zowel 2015 als 2025. Voor beide momenten zijn deze waarden op diverse locaties berekend. In onderstaande kaart en bijbehorend schema op de volgende pagina worden de verkeersintensiteiten voor de belangrijkste wegen weergegeven voor beide scenario's, 2015 inclusief MAA en 2025 inclusief MAA.



	Locaties	Netwerk 2015	2015 inclusief MAA		2025 inclusief MAA		
	Locaties	*Verkeersmodel 2015 Basisjaar*	*Verkeersproductie MAA*	*Totaal*	*Verkeersmodel 2030 Inc. autonome groei*	*Verkeersproductie MAA*	*Totaal*
1	**A2 noord Europalaan**	**65440**	**262**	**65702**	**70748**	**652**	**71400**
	Auto	55534	253	55787	58984	627	59611
	Vracht	*9906*	*9*	*9915*	*11764*	*25*	*11789*
	Vracht middelzwaar			3569			4244
	Vracht zwaar			6345			7545
2	**A2 zuid Europalaan**	**62618**	**262**	**62880**	**66354**	**652**	**67006**
	Auto	53324	253	53577	55378	627	56005
	Vracht	*9294*	*9*	*9303*	*10976*	*25*	*11001*
	Vracht middelzwaar			3907			4621
	Vracht zwaar			5396			6381
3	**A2 oprit noordoost**	**4830**	**131**	**4961**	**5628**	**326**	**5954**
	Auto	4280	127	4407	4854	313	5167
	Vracht	*550*	*4*	*554*	*774*	*13*	*787*
	Vracht middelzwaar			310			441
	Vracht zwaar			244			346
4	**A2 oprit zuidwest**	**3412**	**131**	**3543**	**3838**	**326**	**4164**
	Auto	3184	127	3311	3366	313	3679
	Vracht	*228*	*4*	*232*	*472*	*13*	*485*
	Vracht middelzwaar			151			315
	Vracht zwaar			81			170
5	**A2 afrit noordwest**	**5098**	**131**	**5229**	**6310**	**326**	**6636**
	Auto	4532	127	4659	5436	313	5749
	Vracht	*566*	*4*	*570*	*874*	*13*	*887*
	Vracht middelzwaar			348			541
	Vracht zwaar			222			346
6	**A2 afrit noordoost**	**3704**	**131**	**3835**	**3706**	**326**	**4032**
	Auto	3418	127	3545	3330	313	3643
	Vracht	*286*	*4*	*290*	*376*	*13*	*389*
	Vracht middelzwaar			180			241
	Vracht zwaar			110			148
7	**Europalaan West**	**9564**	**33**	**9597**	**10096**	**82**	**10178**
	Auto	8858	32	8890	9472	78	9550
	Vracht	*706*	*1*	*707*	*624*	*3*	*627*
	Vracht middelzwaar			552			489
	Vracht zwaar			156			138
8	**Europalaan Midden**	**12846**	**34**	**12880**	**14824**	**139**	**14963**
	Auto	10986	32	11018	12334	78	12412
	Vracht	*1860*	*2*	*1862*	*2490*	*61*	*2551*
	Vracht middelzwaar			1155			1582
	Vracht zwaar			708			969
9	**Europalaan Oost**	**6018**	**34**	**6052**	**8648**	**139**	**8787**
	Auto	5062	32	5094	7110	78	7188
	Vracht	*956*	*2*	*958*	*1538*	*61*	*1599*
	Vracht middelzwaar			594			991
	Vracht zwaar			364			608
10	**Hoofdontsluiting Noord**	**2446**	**34**	**2480**	**5538**	**139**	**5677**
	Auto	2166	32	2198	4650	78	4728
	Vracht	*280*	*2*	*282*	*888*	*61*	*949*
	Vracht middelzwaar			175			588
	Vracht zwaar			107			361
11	**Hoofdontsluiting Zuid**	**2296**	**2**	**2298**	**4618**	**7**	**4625**
	Auto	2202	0	2202	4296	0	4296
	Vracht	*94*	*2*	*96*	*322*	*7*	*329*
	Vracht middelzwaar			58			197
	Vracht zwaar			38			132
12	**Ringweg Noord**	**1404**	**0**	**1404**	**2686**	**0**	**2686**
	Auto	1342	0	1342	2492	0	2492
	Vracht	*62*	*0*	*62*	*194*	*0*	*194*
	Vracht middelzwaar			37			116
	Vracht zwaar			25			78
13	**Ringweg Midden**	**0**	**0**	**0**	**818**	**0**	**818**
	Auto	0	0	0	736	0	736
	Vracht	*0*	*0*	*0*	*82*	*0*	*82*
	Vracht middelzwaar			0			49
	Vracht zwaar			0			33
14	**Ringweg Zuid**	**1668**	**33**	**1701**	**2406**	**78**	**2484**
	Auto	1548	32	1580	2220	78	2298
	Vracht	*120*	*1*	*121*	*186*	*0*	*186*
	Vracht middelzwaar			73			112
	Vracht zwaar			48			74
15	**Vliegveldweg Noord**	**1404**	**591**	**1995**	**1186**	**1417**	**2603**
	Auto	1154	570	1724	964	1410	2374
	Vracht	*250*	*21*	*271*	*222*	*7*	*229*
	Vracht middelzwaar			162			137
	Vracht zwaar			108			92
16	**Vliegveldweg Zuid**	**528**	**64**	**592**	**536**	**157**	**693**
	Auto	464	63	527	472	157	629
	Vracht	*64*	*1*	*65*	*64*	*0*	*64*
	Vracht middelzwaar			39			38
	Vracht zwaar			26			26
17	**Beneluxweg**	**3560**	**0**	**3560**	**3106**	**0**	**3106**
	Auto	2884	0	2884	2458	0	2458
	Vracht	*676*	*0*	*676*	*648*	*0*	*648*
	Vracht middelzwaar			406			389
	Vracht zwaar			270			259

Tabel 1. Verkeersintensiteiten (in motorvoertuigen per etmaal) voor 2015 en 2025.

Verdeling dag-, avond- en nachtperiode

Voor de verdeling van het verkeer over de dagperiode (07.00-19.00 uur), de avondperiode (19.00-23.00 uur) en de nachtperiode (23.00-07.00 uur), is gebruik gemaakt van recente tellingen in de omgeving. Het betreft daarbij de meest recente tellingen op de A2 (te noorden en zuiden van de aansluiting), de Europalaan (ten westen en ten oosten van de aansluiting A2) en de Vliegveldweg (ten noorden en zuiden van de huidige terminal).

Verdeling dag avond nacht (vanuit telling) voor een werkdag				
Wegvak	*Locaties*	*dag 7-19*	*avond 19-7*	*nacht 0-7*
1	A2 noord Europalaan	80,4%	12,2%	7,5%
2	A2 zuid Europalaan	79,3%	13,2%	7,4%
3	A2 oprit noordoost	85,6%	9,9%	4,5%
4	A2 oprit zuidwest	78,5%	13,5%	7,7%
5	A2 afrit noordwest	86,6%	6,9%	6,4%
6	A2 afrit noordoost	83,5%	12,0%	4,5%
7	Europalaan West	83,3%	13,0%	3,7%
8	Europalaan Midden	86,1%	7,8%	6,1%
9	Europalaan Oost	86,1%	7,8%	6,1%
10	Hoofdontsluiting Noord	86,1%	7,8%	6,1%
11	Hoofdontsluiting Zuid	83,3%	13,0%	3,7%
12	Ringweg Noord	84,5%	10,5%	5,0%
13	Ringweg Midden	84,5%	10,5%	5,0%
14	Ringweg Zuid	84,5%	10,5%	5,0%
15	Vliegveldweg Noord	83,1%	12,2%	4,7%
16	Vliegveldweg Zuid	84,5%	10,5%	5,0%
17	Beneluxweg	83,3%	13,0%	3,7%

Tabel 2. Verdeling dag- avond en nachtperiode (voor zowel 2015 als 2025)

Notitie

Project:	m.e.r.-beoordelingsnotitie aanvraag luchthavenbesluit MAA
Onderwerp:	Achtergronddocument Geluid en Externe Veiligheid
Referentie:	14A034
Datum:	26 juli 2016
Auteur:	Richard Leenards

In dit achtergronddocument wordt toegelicht op welke wijze het aantal woningen binnen geluid- en externe veiligheidscontouren zijn bepaald. Vervolgens is toegelicht hoe op basis van het aantal woningen binnen een bepaald geluidcontour het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden is bepaald.

De berekende contouren zijn afkomstig uit het rapport Geluid en Externe Veiligheid Maastricht Aachen Airport van Adecs. Dit rapport is als bijlage 1 aan dit document toegevoegd.

Als bijlage 2 is toegevoegd de notitie *Spreidingsaanpassingen Maastricht Aachen Airport van Adecs*, waarin aandacht is gegeven aan de modelspreiding die ten behoeve van de geluidberekeningen is toegepast.

Op basis van de berekende geluidscontouren is bepaald hoeveel mensen ernstig gehinderd en hoeveel mensen slaapverstoord zijn. Dit vindt plaats in 2 stappen:

- bepalen van het aantal woningen binnen een geluidscontour;
- bepalen van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden binnen die geluidscontour

1 Bepalingsmethode van het aantal woningen binnen een geluidscontour

Binnen de L_{den}, resp. L_{night}-contouren is zowel voor de huidige situatie, de referentiesituatie MAA-2014 als voor de LHB-situatie MAA-2024 het aantal verblijfsobjecten met woonfunctie geteld. Deze telling is verricht aan de hand van het BAG(Basisregistratie Adressen en Gebouwen) bestand januari 2015.

Tabel 1 Aantal woningen in Lden-contouren

	Aantal woningen in L_{den}-contouren		
L_{den}	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
40	6.000	12.040	8.900
41	4.080	8.630	5.740

	Aantal woningen in L_{den}-contouren		
L_{den}	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
42	3.170	7.190	7.060
43	2.700	7.880	7.150
44	1.950	6.070	5.630
45	1.480	5.900	5.320
46	910	7.070	5.370
47	930	7.540	4.220
48	630	4.630	3.220
49	1.010	4.100	2.270
50	780	3.090	1.150
51	600	2.830	850
52	410	2.330	1.080
53	280	1.370	920
54	260	790	600
55	170	1.430	620
56	40	870	360
57	30	790	230
58	10	600	210
59	0	510	210
60	0	310	70
61	0	120	30
62	0	30	0
63	0	70	0
64	0	30	0
65	0	0	0
66	0	0	0
67	0	0	0
68	0	0	0
69	0	0	0
70	0	0	0
Totaal	25.440	86.220	61.210

Tabel 2 Aantallen woningen binnen de 40, 48, 56 en 70 dB(A)-waardes voor de L_{den} contouren

	Aantal woningen in L_{den}-contouren		
L_{den}	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
40	25.440	86.220	61.210
48	4.220	23.900	11.820
56	80	3.330	1.110
70	0	0	0

Tabel 3 Aantal woningen in L_{night}-contouren

	Aantal woningen in L_{night}-contouren		
L_{night}	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
30	1.240	8.040	5.630
31	850	5.250	5.750
32	750	5.000	5.940
33	930	5.130	4.970
34	870	5.460	5.830
35	570	5.880	4.030
36	660	5.270	2.880
37	430	6.030	2.040
38	360	6.400	1.100
39	290	4.410	750
40	140	3.160	800
41	40	2.430	590
42	70	2.400	390
43	10	2.470	410
44	0	1.320	140
45	0	840	20
46	0	920	30
47	0	590	40
48	0	440	0
49	0	430	0
50	0	130	0
51	0	30	0
52	0	20	0
53	0	50	0
54	0	20	0
55	0	0	0
56	0	0	0
57	0	0	0
Totaal	7.210	72.120	41.340

Tabel 4 Aantallen woningen binnen de 30, 40, 45 en 50 dB(A)-waardes voor de L_{night}-contouren

	Aantal woningen in L_{night}-contouren		
L_{night}	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
30	7.210	72.120	41.340
40	260	15.250	2.420
45	0	3.470	90
50	0	250	0

1.1 Aantal woningen binnen een externe veiligheidscontour

De woningen die zijn gelegen binnen de risicocontouren PR=10-5, PR=10-6 en PR=10-7, zijn op dezelfde wijze bepaald als het aantal woningen binnen een geluidcontour.

Tabel 5 Aantallen woningen binnen de plaatsgebonden risicocontouren

	Aantal woningen in plaatsgebonden contouren		
PR=	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
10^{-5}	0	0	0
10^{-6}	662	882	812
10^{-7}	6.327	N/A*	7.550

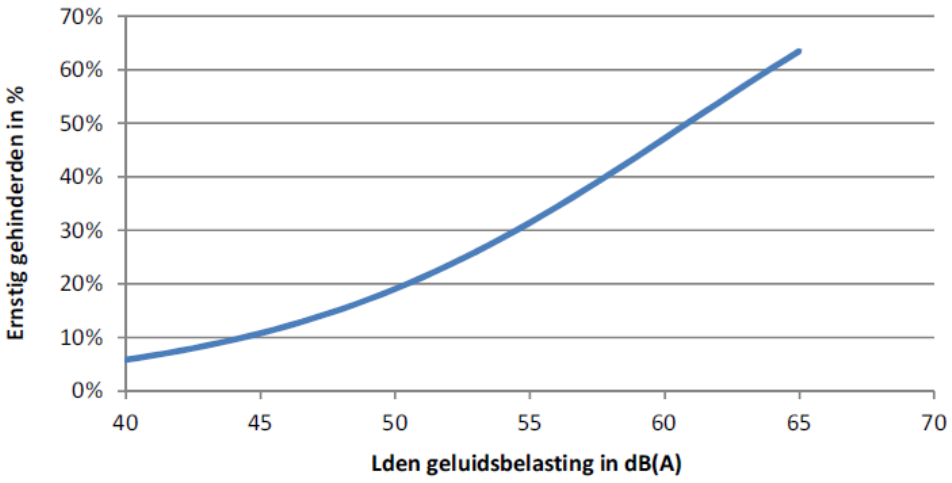
*De berekening van PR=10^{-7}-contour die berekend is ten behoeve van de BOB 2011 is uitgevoerd met een beperkter grid, waardoor niet de volledige contour is berekend. Voor deze contour is geen nauwkeurig aantal woningen te tellen.

2 Bepalingsmethode van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden binnen een geluidscontour

De woningen zijn gekoppeld aan het gemiddeld aantal inwoners per huishouden per buurt op basis van het Gemeente-, Wijk-, en Buurtbestand beschikbaar gesteld door het CBS. Per geluidbelastingsklasse van 1 dB(A) is voor het aantal personen binnen de betreffende klasse het percentage ernstig gehinderden bepaald.

Hierbij is gebruik gemaakt van dosis-effectrelaties. Dit zijn relaties die beschrijven hoeveel procent van de bewoners bij een bepaalde geluidsbelasting ernstig gehinderd of slaapverstoord is. In dit onderzoek zijn twee dosis-effect relaties voor luchtvaartgeluid (voor L_{den} en voor L_{night}) gebruikt. De relaties voor luchtvaartgeluid zijn vastgesteld op basis van Schipholgegevens (afgeleid in de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol, GES) en geven een theoretisch aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden als gevolg van geluidbelasting vliegverkeer.
Als een woning geïsoleerd is, dan zullen de bewoners normaal gesproken minder snel last van geluidshinder hebben en minder snel verstoord worden in hun slaap. Met het effect van woningisolatie is echter geen rekening gehouden.

Ernstig gehinderd
In Figuur 1 is de L_{den} dosis-effectrelatie voor ernstige hinder ten gevolge van luchtvaartgeluid grafisch weergegeven.



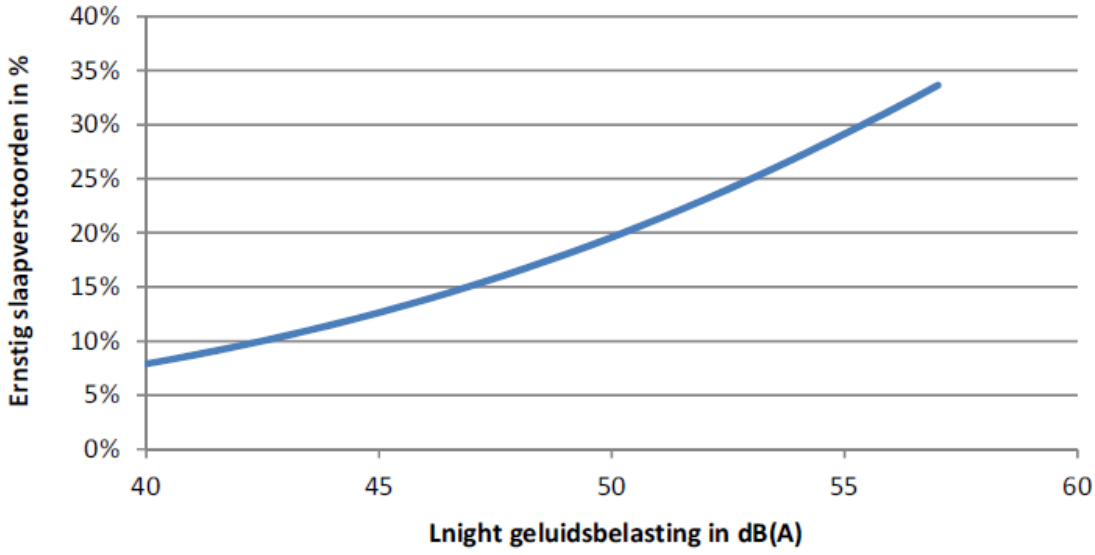
Figuur 1 Lden dosis-effectrelatie voor ernstige hinder ten gevolge van luchtvaart (GES 2002).

Deze dosis-effectrelatie kan in de volgende formule worden uitgedrukt:

$$\% \text{ HA} = \frac{\{e^{-8,11,1+0,1333*\text{lden}}\}}{\{1 + e^{-8,11,1+0,1333*\text{lden}}\}} * 100 \qquad \text{voor } L_{den} > 30 \text{ dB}$$

Ernstig slaapverstoord

Figuur 2 toont de dosis-effectrelatie voor ernstig slaapverstoorden op basis van L_{night}. Deze relatie beschrijft het percentage ernstig slaapverstoorden bij een bepaalde L_{night}-geluidbelasting.



Figuur 2 L_{night} dosis-effectrelatie voor ernstige slaapverstoring ten gevolge van luchtvaart (GES 2002).

Deze dosis-effectrelatie kan in de volgende formule worden uitgedrukt:

$$\% \text{ HS} = \frac{\{e^{-6,642 + 0,1046*\text{Lnight}}\}}{\{1 + e^{-6,642 + 0,1046*\text{Lnight}}\}} * 100$$

Hierbij moet worden opgemerkt dat het patroon van vluchten in de nachtperiode op luchthaven Maastricht Aachen Airport anders is dan bij Schiphol. Op Schiphol is gedurende de hele nacht verkeer mogelijk, op MAA zijn alleen vluchten gepland tussen 6 uur en 7 uur in de ochtend en bestaat er de mogelijkheid dat er tussen 23.00 en 24.00 uur vertraagde vluchten binnenkomen. Een beweging rond 23.00 uur, wanneer men net in slaap is gevallen, kan een ander effect hebben op slaapverstoring dan een beweging diep in de nacht. Ondanks deze kanttekening, wordt de hier gebruikte dosis-effect relatie op dit moment beschouwd als de best beschikbare methode.

Onder slaapverstoring wordt een veelheid aan verschijnselen verstaan waaronder ontwaken, veranderingen van slaapstadium en slaappatroon, veranderingen in hartslag en invloed op de stemming de volgende dag.

3 Resultaten

Onderstaand zijn de resultaten voor het aantal personen dat ernstige hinder ondervindt weergegeven.

Tabel 6 Aantal ernstig gehinderden

	Aantal ernstig gehinderden		
L_{den}	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
40	700	1.530	1.110
41	550	1.220	810
42	510	1.160	1.110
43	500	1.400	1.260
44	420	1.190	1.070
45	370	1.310	1.120
46	260	1.770	1.270
47	300	2.040	1.190
48	220	1.450	1.060
49	390	1.500	850
50	330	1.280	500
51	290	1.300	420
52	210	1.160	580
53	160	770	530
54	160	520	380
55	120	1.030	440
56	40	660	280
57	20	650	190
58	10	530	190
59	0	490	200
60	0	320	70
61	0	140	40
62	0	40	10
63	0	100	0
64	0	50	0
65	0	0	0
66	0	0	0
67	0	0	0
68	0	0	0
69	0	0	0
70	0	0	0
Totaal	5.560	23.610	14.680

Tabel 7 Aantallen ernstig gehinderden binnen de 40, 48, 56 en 70 dB(A)-waardes voor de L_{den} contouren

	Aantal ernstig gehinderden		
L_{den}	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
40	5.560	23.610	14.680
48	1.950	11.990	5.740
56	70	2.980	980
70	0	0	0

Tabel 8 Aantal ernstig slaapverstoorden

	Aantal slaapverstoorden		
L_{night}	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
30	80	500	340
31	60	350	370
32	60	380	420
33	80	430	390
34	80	490	480
35	60	590	380
36	70	560	320
37	50	710	250
38	50	790	150
39	40	630	120
40	20	530	140
41	10	440	110
42	10	480	80
43	0	540	90
44	0	330	40
45	0	240	10
46	0	290	10
47	0	200	10
48	0	160	0
49	0	170	0
50	0	60	0
51	0	20	0
52	0	10	0
53	0	30	0
54	0	10	0
55	0	0	0
56	0	0	0
57	0	0	0
Totaal	670	8.940	3.710

Tabel 9 Aantallen ernstig slaapverstoorden binnen de 30, 40, 45 en 50 dB(A)-waardes voor de L_{night} contouren

	Aantal ernstig slaapverstoorden		
L_{den}	Huidige situatie	Referentiesituatie MAA-2014	LHB-situatie MAA-2024
30	670	8.940	3.710
40	40	3.510	490
45	0	1.190	30
50	0	130	0

Bijlage : 1 rapport Geluid en Externe Veiligheid Maastricht Aachen Airport

adecs airinfra



Geluid en Externe Veiligheid

Maastricht Aachen Airport

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

Geluid en Externe Veiligheid

Maastricht Aachen Airport

Colofon

Opdrachtgever	: Maastricht Aachen Airport
Bestemd voor	: S. Heijmans
Auteur(s)	: ir. L.D. Doppenberg
Controle door	: ing. P. Frankena en ir. W.B. Haverdings
Datum	: 26 juli 2016
Kenmerk	: maa160607v4.rap/dD/kd

Opgesteld door	: Advanced Decision Systems Airinfra BV
Adres	: Bagijnhof 80
Plaats	: 2611 AR Delft
Telefoon	: +31 (0)15 - 215 00 40
E-mail	: info@adecs-airinfra.nl
Web	: www.adecs-airinfra.nl
KvK nummer	: 08092107

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Airinfra BV is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

Afkortingen en symbolen

BBL	Besluit Burgerluchthavens
BOB	Beslissing Op Bezwaar
EV	Externe Veiligheid
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILS	Instrument Landing System
NADP	Noise Abatement Departure Procedure
LT	Lokale tijd
MAA	Maastricht Aachen Airport
MM	Met Meteomarge
MTG	Maximaal Toegestane Geluidsgrenswaarde
PR	Plaatsgebonden Risico
RBL	Regeling Burgerluchthavens
SID	Standard Instrumental Departure
ZM	Zonder Meteomarge

Inhoudsopgave

Samenvatting **3**

1 Inleiding **4**

2 Uitgangspunten **5**

2.1 Samenstelling luchtverkeer 5
2.2 Toepassing van Appendices 13.3 8
2.3 Baangebruik 10
2.4 Spreiding vliegroutes 14
2.5 Gebruikte rekenmethodes 15

3 Resultaten Geluid **16**

3.1 Referentiesituatie MAA-2014 16
3.2 LHB-situatie MAA-2024 19
3.3 Omzettingsregeling MAA-2014 vs. Referentiesituatie MAA-2014 22
3.4 Referentiesituatie MAA-2014 vs. LHB-situatie MAA-2024 23

4 Resultaten Externe Veiligheid **24**

4.1 LHB-situatie MAA-2024 24
4.2 Wijzigingen van de externeveiligheidscontouren 26

5 Conclusies **30**

Bijlage A Toeschrijving vluchten aan intersectieverkeer **31**

Bijlage B Totaaloverzicht resultaten geluid **32**

Bijlage C Locatie van de handhavingspunten **38**

Bijlage D Totaaloverzicht Resultaten Externe Veiligheid **39**

Bijlage E Tussenstappen **40**

E.1 Geluid 41
E.2 Externe veiligheid 55

Bijlage F Vergelijk Situaties **60**

F.1 Huidige situatie versus referentiesituatie MAA-2014 60
F.2 Huidige situatie versus LHB-situatie MAA-2024 64
F.3 Referentiesituatie MAA-2014 versus LHB-situatie MAA-2024 68

Samenvatting

Als onderdeel van de aanvraag voor een luchthavenbesluit heeft Adecs Airinfra, in opdracht van Maastricht Aachen Airport (MAA), het geluids- en externeveiligheidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek omvat het bepalen van de 40, 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-contouren en de 30, 40, 45, 50 en 55 dB(A) L_{night}-contouren voor de referentiesituatie (Referentiesituatie MAA-2014) en de door de exploitant aan te vragen representatieve verkeerssituatie voor het luchthavenbesluit (LHB-situatie MAA-2024) en het bepalen van de 10^{-5} en 10^{-6} Plaatsgebonden Risico (PR) contouren voor de door de exploitant aan te vragen representatieve verkeerssituatie voor het luchthavenbesluit.

Om de, voor het luchthavenbesluit relevante, geluids- en externeveiligheidscontouren te bepalen zijn allereerst de vliegroutespreidingen voor de geluidsberekeningen aangepast op basis van de radartracks over de periode januari 2013 tot augustus 2015. Deze nieuwe vliegroutespreidingen zijn gebruikt om de L_{den-} en L_{night}-contouren te bepalen voor de referentiesituatie (de Referentiesituatie MAA-2014) en de door de exploitant aan te vragen representatieve verkeerssituatie (de LHB-situatie MAA-2024). Bij het bepalen van de contouren is voor beide situaties uitgegaan van de vigerende versie van de Appendices (Appendices 13.3) en zijn de MAA-specifieke landingsprofielen en NADP2-startprocedures opgenomen in de berekeningen. Voor de LHB-situatie MAA-2024 is tevens rekening gehouden met het verlegde startpunt vanaf baan 03 voor categorie E/F vrachtverkeer en de invloed van de hogere afstandsklassen op de geluidsbelasting in de omgeving. De externeveiligheidscontouren zijn enkel bepaald voor de LHB-situatie MAA-2024.

Uit de onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat de geluidscontouren voor de LHB-situatie MAA-2024 op alle plaatsen binnen de geluidscontouren van de Referentiesituatie MAA-2014 blijven. De externeveiligheidscontouren zijn zoals eerder gezegd enkel bepaald voor de LHB-situatie MAA-2024. Een analyse van de externeveiligheidscontouren voor de LHB-situatie MAA-2024 laat zien dat de contouren nagenoeg gelijk zijn aan de contouren van de Referentiesituatie MAA-2014 (BOB 2011).

1 Inleiding

In het kader van het Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport (MAA) moeten de milieueffecten inzichtelijk worden gemaakt. Een belangrijk onderdeel van de milieueffecten is het bepalen van de geluidsbelasting en externe veiligheid voor de luchthaven. Adecs Airinfra heeft, in opdracht van MAA, deze twee aspecten onderzocht.

Het doel van dit rapport is om aan te geven wat de verwachte milieueffecten van de door de exploitant aan te vragen representatieve verkeerssituatie voor het luchthavenbesluit (LHB-situatie MAA-2024) zijn en te laten zien hoe dit zich verhoudt tot het referentiescenario (de Referentiesituatie MAA-2014) en de huidige situatie (GJ2015).

Om deze vergelijking mogelijk te maken dienen de 40, 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} en de 30, 40, 45, 50 en 55 dB(A) L_{night}-contouren bepaald te worden voor twee situaties. Dit betreft het referentiescenario (de Referentiesituatie MAA-2014) en de door de exploitant aan te vragen representatieve verkeerssituatie voor het luchthavenbesluit (LHB-situatie MAA-2024). De Referentiesituatie MAA-2014 is gebaseerd op de Omzettingsregeling 2014, echter zijn in de Referentiesituatie MAA-2014 de baanconfiguraties, vliegprocedures en routespreidingen geüpdatet en zijn Appendices 13.3 toegepast. De Omzettingsregeling is voor de Referentiesituatie MAA-2014 opnieuw berekend omdat de routespreidingen en Appendices gewijzigd zijn ten opzichte van de originele Omzettingsregeling 2014.

Voor de LHB-situatie MAA-2024 moeten behalve de geluidscontouren, ook contouren voor de Externe Veiligheid (EV) bepaald worden. De 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren dienen bepaald te worden voor het inzichtelijk maken van de milieueffecten.

In dit rapport zijn de gehanteerde invoergegevens en resultaten van het geluids- en externeveiligheidsonderzoek opgenomen. Met dit doel in gedachten is het rapport als volgt opgebouwd:

Allereerst zijn in hoofdstuk 2 de uitgangspunten voor het onderzoek beschreven. Dit omvat een beschrijving van de verkeerssamenstelling, het baangebruik en de toepassing van de geldende Appendices. Kortweg; de invoer voor de berekeningen inclusief mogelijk gemaakte aannames. Deze invoer is vervolgens gebruikt in de voorgeschreven modellen, met als uiteindelijk resultaat de geluids- en externeveiligheidscontouren. De resultaten zijn respectievelijk samengevat in hoofdstuk 3 en 4 voor de geluidsbelasting en externe veiligheid. Het rapport wordt besloten met hoofdstuk 5 waarin de conclusies en aanbevelingen staan.

2 Uitgangspunten

Ter onderbouwing van de resultaten en verantwoording van de gemaakte keuzes zijn eerst de uitgangspunten van het onderzoek beschreven. De samenstelling van het luchtverkeer voor de twee situaties is het onderwerp van paragraaf 2.1. Voor elk van de vluchten in deze verkeersbeschrijvingen dienen de juiste vliegtuigcategorieën en start/naderingsprofielen bepaald te worden op basis van de geldende Appendices. De toepassing van de geldende Appendices (Appendices 13.3) op de verkeerssamenstellingen is beschreven in paragraaf 2.2. Verder is het van belang dat de juiste start/landingslocaties en meteomarges gebruikt worden. Dit is beschreven in paragraaf 2.3, waarin het baangebruik uiteengezet wordt. Veranderingen van de vliegroutespreidingen zijn beschreven in paragraaf 2.4 en als laatste worden de gebruikte rekenmethoden gepresenteerd in paragraaf 2.5.

2.1 Samenstelling luchtverkeer

Zoals eerder aangegeven dienen voor beide situaties (de Referentiesituatie MAA-2014 en de LHB-situatie MAA-2024) geluidsbelastingberekeningen uitgevoerd te worden. De verkeerssamenstelling voor de Referentiesituatie MAA-2014 is overgenomen uit de Omzettingsregeling uit 2014 en is gegeven in tabel 1.

Tabel 1 Verkeerssamenstelling van de Referentiesituatie MAA-2014.

Soort verkeer	Geluidscategorie o.b.v. App 13.1	Geluidscategorie o.b.v. App 13.3	Voorbeeld type	Aantal vliegtuig- en helikopter-bewegingen (exclusief meteotoeslag)
Klein verkeer	001	001	C310	12.253
	002	002	C182	3.983
	003	003	C172	3.889
	004	004	P28A	10.859
	005	005	C150	560
	007	007	C152	320
	008	008	DV20	100
Groot verkeer	039	039	B744	1.681
	069	069	B734	81
	070	102	C550	1.680
	071	071	F50	343
	071	108	AT72	1.033
	071	109	ATP	936
	072	072	JS31	3.494
	077	091	A320	349
	080	101	C130	25
	081	081	A310	857
	082	082	F100	66
	469	096	B738	8.501
Totaal				**51.009**

Voor de LHB-situatie MAA-2024 heeft de exploitant de verkeerssamenstelling aangeleverd aan Adecs Airinfra. In tabel 2 is de verkeerssamenstelling van dit scenario gegeven.

Tabel 2 Verkeerssamenstelling LHB-situatie MAA-2024.

Soort verkeer	Geluidscategorie o.b.v. App 13.3	Voorbeeld type	Aantal vliegtuig- en helikopter-bewegingen (exclusief meteotoeslag)
	001	P28R	2.000
	001	SR20	200
Klein verkeer	003	C172	2.500
	004	P28A	3.000
	007	C152	1.500
Helikopterverkeer	010	B06T	300
	039	B744	361
	100	B748[1]	357
	070	C650	4.100
	108	AT72	767
	109	ATP	1.048
	071	F50	3.032
	072	BE20	200
Groot verkeer	105	E190	1.133
	091	A320	1.020
	099	A332	686
	099*	A333	755
	081	A310	251
	087	B752	728
	069	B734	208
	096	B738	1.308
Totaal			**25.454**

* De A333 is in Appendices 13.3 ingedeeld in geluidscategorie 078. Vooruitlopend op een voorgenomen toekomstige wijziging in de appendices is de A333 reeds in geluidscategorie 099 ingedeeld in de huidige berekeningen.

Van belang voor de geluidsberekeningen is ook het tijdstip van de vlucht. In de L_{den}-geluidsberekening zijn drie dagdelen te onderscheiden, namelijk overdag (07.00-19.00 LT), 's avonds (19.00-23.00 LT) en 's nachts (23.00-07.00 LT). De vluchten in deze perioden tellen, middels de zogenaamde nachtstraffactor, respectievelijk voor 1x, 3.16x en 10x mee in de geluidsberekening. Voor beide situaties waren de verdelingen over het etmaal al aangegeven door middel van vluchtschema's of ingeschatte gemiddelden. Op basis van de vluchttijden en aantallen bewegingen volgt de gemiddelde nachtstraffactor. Het aantal starts, landingen, circuits en de bijbehorende gemiddelde nachtstraffactor is in tabel 3 voor de Referentiesituatie MAA-2014 en in tabel 4 voor de LHB-situatie MAA-2024 gepresenteerd.

[1] De exploitant heeft aangegeven dat het aantal opgenomen vliegtuigbewegingen (718 vliegtuigbewegingen) in categorie 039 bestaat uit 361 B744-bewegingen en 357 B748-bewegingen.

Tabel 3 Verdeling van het aantal vliegtuigbewegingen over vluchtsoort (start, landingen en circuit) en etmaal (gemiddelde nachtstraffactor) voor de Referentiesituatie MAA-2014.

ICAO code	Starts	Landingen	Circuit*	Totaal # vliegtuigbewegingen (exclusief meteotoeslag)	Gemiddelde nachtstraffactor
A310	428	428	0	857	2,32
A320	175	175	0	349	1,00
AT72	517	517	0	1.033	1,00
ATP	468	468	0	936	1,33
B734	40	40	0	81	1,00
B738	4.250	4.250	0	8.501	1,87
B744	840	840	0	1.681	1,95
C130	13	13	0	25	1,00
C150	275	275	10	560	1,00
C152	160	160	0	320	1,00
C172	1.582	1.582	724	3.889	1,00
C182	1.594	1.594	795	3.983	1,00
C310	6.122	6.122	10	12.253	1,05
C550	840	840	0	1.680	1,00
DV20	50	50	0	100	1,00
F100	33	33	0	66	1,00
F50	171	171	0	343	3,16
JS31	1.747	1.747	0	3.494	1,00
P28A	3.842	3.842	3.175	10.859	1,00
Totaal	**23.147**	**23.147**	**4.714**	**51.009**	**1,28**

* Een circuit bestaat uit een gecombineerde start en landing. De opgenomen aantallen in kolom 'Circuit' zijn derhalve een start of een landing.

Uit deze tabellen is zichtbaar dat de gemiddelde nachtstraffactor voor de LHB-situatie MAA-2024 hoger ligt dan de gemiddelde nachtstraffactor voor de Referentiesituatie MAA-2014. De gemiddelde nachtstraffactor is een indicator voor de periode waarin vluchten verwacht kunnen worden. Dit getal is altijd relatief ten opzichte van het aantal bewegingen, betekenend dat bij een hoger gemiddelde nachtstraffactor maar minder bewegingen de geluidsbelasting nog steeds af kan nemen.

Het laatste doet zich voor bij de huidige vergelijking. In de LHB-situatie MAA-2024 zitten, ten opzichte van het totaal aantal bewegingen in het scenario, meer vluchten buiten de dagperiode waardoor de gemiddelde nachtstraffactor hoger ligt. Doordat het totaal aantal bewegingen significant lager ligt dan in de Referentiesituatie MAA-2014 neemt de geluidsbelasting echter toch af.

Tabel 4 Verdeling van het aantal vliegtuigbewegingen over vluchtsoort (start, landingen en circuit) en etmaal (gemiddelde nachtstraffactor) voor de LHB-situatie MAA-2024.

ICAO code	Starts	Landingen	Circuit*	Totaal # vliegtuigbewegingen (exclusief meteotoeslag)	Gemiddelde nachtstraffactor
A310	126	125	0	251	1,00
A320	510	510	0	1.020	1,33
A332	344	342	0	686	1,00
A333	379	377	0	755	3,96
AT72	384	383	0	767	3,45
ATP	524	524	0	1.048	3,16
B06T	150	150	0	300	3,16
B734	104	104	0	208	3,16
B738	654	654	0	1.308	1,78
B744	181	180	0	361	1,00
B748	180	178	0	357	1,00
B752	364	364	0	728	1,00
BE20	100	100	0	200	1,00
C152	250	250	1.000	1.500	1,00
C172	1.250	1.250	0	2.500	1,00
C25B	0	0	100	100	1,00
C650	2.000	2.000	0	4.000	3,16
E190	566	566	0	1.133	2,00
F50	1.516	1.516	0	3.032	3,21
P28A	1.250	1.250	500	3.000	1,00
P28R	1.000	1.000	0	2.000	3,16
SR20	100	100	0	200	3,16
Totaal	**11.931**	**11.923**	**1.600**	**25.454**	**2,18**

* Een circuit bestaat uit een gecombineerde start en landing. De opgenomen aantallen in kolom 'Circuit' zijn derhalve een start of een landing.

Voor het verkeer waarvoor in de verkeerssamenstelling bestemmingen aangegeven zijn, wordt dit op die SID geplaatst die de kortste afstand van de luchthaven tot aan de bestemming oplevert. Voor het verkeer waarvoor geen bestemming is ingevoerd, wordt de verdeling uit de Omzettingsregeling uit 2014 gebruikt.

2.2 Toepassing van Appendices 13.3

Een belangrijke wijziging ten opzichte van de Omzettingsregeling uit 2014, zowel bij de Referentiesituatie MAA-2014 als de LHB-situatie MAA-2024, is de toepassing van Appendices 13.3 in plaats van de voor de Omzettingsregeling 2014 gebruikte versie Appendices 13.1.

Volgens de Regeling burgerluchthavens dient de vigerende versie van de Appendices gebruikt te worden in de geluidsbelastingberekeningen. Op het moment van schrijven is dit Appendices 13.3. Ten opzichte van Appendices 13.1 zijn enkele vliegtuigtypen in andere (nieuwe) geluidscategorieën ingedeeld.

Naast de wijzigingen in geluidscategorie-indeling voor de verschillende typen vliegtuigen (zie tabel 1 en tabel 2) zijn er ook nieuwe start- en landingsprocedures toegevoegd. De toepassing van de Noise Abatement Departure Procedure 2 (NADP2-startprocedure), de MAA-specifieke landingsprofielen en de afstandsklassen in de geluids- en EV-berekeningen vereisen een meer gedetailleerde uitleg.
Deze nieuwe procedures worden toegepast omdat in de handhavingsberekeningen dezelfde Appendices en procedures moeten worden toegepast als in de geluidsbelastingberekeningen gebruikt zijn. Om de handhavingsberekeningen zo dicht mogelijk aan te laten sluiten bij de praktijk zijn de geluidsbelastingberekeningen uitgevoerd met MAA-specifieke landingsprofielen en NADP2-procedures zoals die in de praktijk toegepast worden.

NADP2-startprocedure
Verschillende luchtvaartmaatschappijen zijn de NADP2-startprocedure gaan gebruiken om brandstof te besparen en de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken. Deze nieuw toegevoegde procedure verschilt van de eerder gebruikte startprocedure, NADP1, doordat bij een lagere hoogte de snelheid opgevoerd wordt door de klimhoek te verlagen. Als een bepaalde snelheid bereikt is, klimt het vliegtuig vervolgens weer verder.

In Appendices 13.3 wordt deze procedure aangeduid als 06xx (1.500 ft versnelhoogte), 07xx (1.000 ft versnelhoogte) en 08xx (800 ft versnelhoogte), waarbij xx de afstandsklasse voor de betreffende vlucht aanduidt (00, 01, 02 of 03). Aangezien de luchtvaartmaatschappij bepaalt welke startprocedures gebruikt worden, is het nodig om in de berekeningen per luchtvaartmaatschappij de juiste procedures toe te wijzen. De startproceduretoewijzing voor de Referentiesituatie MAA-2014 en de LHB-situatie MAA-2024 zijn respectievelijk gegeven in tabel 5 en tabel 6.

Bij de toewijzing van de startprocedure voor de Referentiesituatie MAA-2014 is uitgegaan van informatie aangeleverd door de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen die aangegeven hebben welke procedures gebruikt worden, hebben deze ook toegewezen gekregen. Wanneer deze informatie niet beschikbaar was, is ervan uitgegaan dat de betreffende maatschappijen de NADP1-startprocedures vliegen. Dit laatste geldt voor de maatschappijen DNM, TDR, GHT en ZZZ. Zoals te zien is in de tabellen maakt geen enkele maatschappij gebruik van procedure 08xx.

Tabel 5 Toewijzing startprocedures per luchtvaartmaatschappij voor de Referentiesituatie MAA-2014 (de tabel bevat enkel die vliegtuigcategorieën, waarbij NADP2-startprocedures toegepast kunnen worden).

ICAO Code	Geluidscategorie o.b.v. App 13.3	Maatschappij	NADP1 Proc. 05xx	NADP2 Proc. 06xx	NADP2 Proc. 07xx
B744	039	CLX	0%	100%	0%
B734	069	ZZZ	100%	0%	0%
A310	081	RJA, THY	100%	0%	0%
F100	082	DNM,TDR,GHT	100%	0%	0%
A320	091	COR, WZZ	100%	0%	0%
B738	096	TRA	0%	100%	0%
B738	096	RYR	0%	0%	100%

Net als de toewijzing voor de Referentiesituatie MAA-2014 is de toewijzing voor de LHB-situatie MAA-2024 op basis van door de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen aangeleverde informatie uitgevoerd. Daar waar voor de LHB-situatie MAA-2024 geen informatie beschikbaar was, is uitgegaan van een standaardverdeling (67% NADP1, 33% NADP2). Deze verdeling is gebaseerd op de verhouding van vluchten die met 100% zekerheid NADP2-procedures vliegt, ten opzichte van het totaal aantal vluchten dat, volgens Appendices 13.3, NADP2-startproceduremogelijkheden heeft.

Tabel 6 Toewijzing startprocedures per luchtvaartmaatschappij in de LHB-situatie MAA-2024 (de tabel bevat enkel die vliegtuigcategorieën, waarbij NADP2-startprocedures toegepast kunnen worden).

ICAO Code	Geluidscategorie o.b.v. App 13.3	Maatschappij	NADP1 Proc. 05xx	NADP2 Proc. 06xx	NADP2 Proc. 07xx
B744	039	CLX	0%	100%	0%
B734	069	ZZZ	67%	33%	0%
A310	081	RJA	100%	0%	0%
B752	087	ZZZ	67%	33%	0%
A320	091	COR, ZZZ	0%	100%	0%
B738	096	TRA	0%	100%	0%
B738	096	RYR	0%	0%	100%
A332	099	ZZZ	67%	33%	0%
B748	100	CLX	0%	100%	0%
E190	105	ZZZ	67%	33%	0%

MAA-specifieke landingsprocedures

De landingsprocedures (1.300 en 1.400) beschrijven full flaps Instrument Landing System (ILS) landingen vanaf MAA-specifieke naderingshoogten. Procedure 1300 is een nadering vanaf 1.425 ft op baan 03 en procedure 1.400 een nadering vanaf 2125 ft op baan 21. In de geluids- en EV-berekeningen zijn, wanneer beschikbaar, de 1.300 en 1.400 landingsprocedures gebruikt.

Afstandsklassen

Om de berekeningen voor de aangenomen LHB-situatie MAA-2024 zo goed mogelijk bij het verwachte luchthavengebruik aan te laten sluiten zijn alle vluchten met zware vrachtvliegtuigen (A332, A333, B744 en B748) op afstandsklasse 03 gezet. De verwachting is dat deze vliegtuigen met een langere startbaan in de toekomst naar bestemmingen zullen vliegen die verder van de luchthaven liggen. Met deze aanpassing is hier rekening mee gehouden.

2.3 Baangebruik

Met betrekking tot het baangebruik zijn drie onderwerpen van invloed op de berekeningsresultaten. Dit betreft de baanconfiguratie (voornamelijk de baancoördinaten en de baanlengte), het gebruik van de banen en de toegepaste meteomarge.

De baancoördinaten en gehanteerde baanlengten zoals toegepast voor zowel de Referentiesituatie MAA-2014 als de LHB-situatie MAA-2024 zijn gegeven in tabel 7. De baanlengten zijn met name van belang voor de EV-berekeningen. Het plaatsgebonden risico wordt namelijk berekend door de consequenties van start overrun, start overshoot, landing overshoot en landing undershoot in kaart te brengen. De start overrun, start overshoot en landing overshoot zijn afhankelijk van het eindpunt van de baan. En daarom is het van belang het juiste eindpunt van de baan (en de daarmee

samenhangende baanlengte) te modelleren. De ligging van de start- en landingspunten is ook van belang voor de resultaten van de geluidsberekeningen.

In figuur 1 zijn alle gehanteerde start- en landingspunten gegeven op een achtergrondkaart.

Tabel 7 Baancoördinaten en baanlengte.

Baan	X-coördinaat	Y-coördinaat	Baanlengte [m]
03/21	181.229 182.567	323.630 325.744	2.500
03B/21B	181.184 182.520	323.558 325.671	2.500
21/03	182.567 181.229	325.744 323.630	2.500
21A/03A	182.433 181.096	325.532 323.418	2.500
03I/21	181.870 182.567	324.640 325.744	1.305
21I/03	182.280 181.229	325.289 323.630	1.965
21/03A	182.567 181.096	325.744 323.418	2.750

In de berekeningen is voor het startend intersectieverkeer in noordelijke richting uitgegaan van baan 03I en voor het startend intersectieverkeer in zuidelijke richting van baan 21I. Het categorie E/F vrachtverkeer maakt in beide richtingen gebruik van baan 21/03A (03A is het verlegde startpunt voor categorie E/F vrachtverkeer). Het overige startend verkeer, categorie A t/m D, start vanaf baan 03B en 21.

Al het landend verkeer maakt gebruik van baan 03 en 21A.



Figuur 1 Presentatie van de verschillende baancoördinaten.

Voor het verplaatsen van het code E/F vrachtverkeer is rekening gehouden met de vliegtuigtypen die voldoen aan de eisen die in tabel 8 opgenomen zijn. De vliegtuigcategorieën die tot intersectieverkeer worden gerekend zijn gedefinieerd in tabel 13 in Bijlage A.

Tabel 8 ICAO Aircraft Design Codes.

Code	Vleugelspanwijdte	Wielbasis hoofdlandingsgestel	Representatief vliegtuig
A	< 15 m	< 4,5 m	Piper PA-31
B	15 m - < 24 m	4,5 m - < 6 m	CRJ-200, DHC-6
C	24 m - < 36 m	6 m - < 9 m	B737, A320, E190
D	36 m - < 52 m	9 m - < 14 m	B767, A310
E	52 m - < 65 m	9 m - < 14 m	B777, B787, A330, B747F
F	65 m - < 80 m	14 m - < 16 m	B748, A380

Het tweede relevante punt met betrekking tot het baangebruik betreft de verdeling over de baanrichtingen, ofwel het baangebruik zonder meteotoeslag. Voor de Referentiesituatie MAA-2014 (tabel 9) is gebruik gemaakt van hetzelfde gebruik van de banen als bij de Omzettingsregeling uit 2014, voor de LHB-situatie MAA-2024 (tabel 10) is gekozen om een aangepast baangebruik toe te passen dat op basis van de huidige inzichten is te verwachten in de toekomst. Dit aangepaste baangebruik komt overeen met de gegevens uit het gebruiksjaar 2015 waar het baangebruik conform de getallen uit tabel 10 is. Enkel de verdeling van starts wijkt hier af. Het is de verwachting van de exploitant dat het baangebruik voor starts in de toekomst conform de verdeling uit tabel 10 zal zijn. Deze verdeling voor starts ligt zeer dicht bij de verdeling uit de huidige omzettingsregeling.

Het derde punt met betrekking tot het baangebruik is de bepaling van de meteotoeslag. Omdat de berekende geluidsruimte geldend zal zijn over een periode van meerdere jaren, is het voorgeschreven een meteotoeslag toe te passen om gevolgen van de jaarlijks wisselende meteocondities op het geluid in de omgeving op te kunnen vangen. In de Omzettingsregeling uit 2014 is gerekend met een meteotoeslag van 7% in zuidelijke richting en 13% in noordelijke richting, zie tabel 9. Dezelfde toeslagen zijn toegepast op het baangebruik voor de Referentiesituatie MAA-2014 en de LHB-situatie MAA-2024 (tabel 10).

Tabel 9 Baangebruik met en zonder meteotoeslag Referentiesituatie MAA-2014.

	Zonder meteotoeslag			Met meteotoeslag		
	Start	Landing	Circuit	Start	Landing	Circuit
Baan 03	20%	20%	20%	33%	33%	33%
Baan 21	80%	80%	80%	87%	87%	87%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**120%**	**120%**	**120%**

Tabel 10 Baangebruik met en zonder meteotoeslag LHB-situatie MAA-2024.

	Zonder meteotoeslag			Met meteotoeslag		
	Start	Landing	Circuit	Start	Landing	Circuit
Baan 03	15%	34%	30%	28%	47%	43%
Baan 21	85%	66%	70%	92%	73%	77%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**120%**	**120%**	**120%**

De verwachting is dat baan 03 en 21 gebruikt zullen worden conform de verdeling zonder meteotoeslag. Onverwachte meteo-omstandigheden zouden ertoe kunnen leiden dat baan 03 of baan

21 meer gebruikt wordt dan verwacht in de verdeling zonder meteomarge. Omdat er minder vluchten op baan 03 geplaatst zijn in de berekeningen werken eventuele veranderingen hier relatief gezien zwaarder door in de geluidbelasting. Om voor deze ongelijke onzekerheid te compenseren wordt een grotere meteomarge toegepast op baan 03 dan op baan 21. De totale meteomarge blijft echter gelijk aan 20%.

2.4 Spreiding vliegroutes

In de berekeningen van zowel de Referentiesituatie MAA-2014 als de LHB-situatie MAA-2024 wordt, conform de rekenvoorschriften, de vliegroutespreiding op basis van de werkelijke tracks gebruikt. Doordat vliegtuigen in de praktijk nauwkeuriger bleken te vliegen dan in de voorheen gebruikte modelspreiding aangenomen werd, is besloten om de vliegroutespreiding aan te passen op basis van recente radartracks (uit de periode januari 2013 tot en met augustus 2015). De nieuwe spreidingen zijn ook tot op grotere afstand van de luchthaven bepaald, zodat ook de lagere contourwaarden bepaald kunnen worden. In onze notitie *Spreidingsaanpassingen Maastricht Aachen Airport* (kenmerk maa160703.not uit juli 2016) is uitgebreid aandacht gegeven aan de veranderingen van de modelspreiding. Voor de visualisatie van de gemodelleerde vliegroutes wordt daarom ook verwezen naar deze notitie.

Ten opzichte van de routetoewijzing met oude modelspreiding zijn er drie wijzigingen:

- Splitsing van 21_LNO in 21_LNO en 21_LNO_EGB;
- Routetoewijzing voor SIDs NETEX 1B, OSGOS 1B, PESER 2B en VEROR 4B;
- Opsplitsing van 03_LNO en 21_LNO voor specifieke geluidscategorieën.

De eerste wijziging, de extra baanroutecombinatie 21_LNO_EGB, wordt gevlogen door vliegtuigen met bestemmingen in Engeland (voornamelijk met bestemming EGBE (Coventry Airport)), welke eerder 21_LNO toegeschreven kregen. Omdat deze vluchten al vroeg richting het westen afdraaien en daarmee significant afwijken van de route 21_LNO is besloten de extra baanroutecombinatie 21_LNO_EGB toe te voegen.

Uit analyse bleek dat het merendeel van de vliegtuigen op route 21_LNO die eerder richting het westen draaien van het type ATP (categorie 109) is. Om de geluidsbelasting zo goed mogelijk bij de werkelijkheid aan te laten sluiten is ervoor gekozen om alle vliegtuigen van het type ATP die richting Engeland vliegen via route 21_LNO, op de route 21_LNO_EGB te zetten.

De tweede wijziging betreft de routetoewijzing voor SIDs NETEX 1B, OSGOS 1B, PESER 2B en VEROR 4B. In de oude routetoewijzing werden vluchten met deze SIDs 50/50 verdeeld over routes 21_LMA en 21_THN. Uit de radartracks is zichtbaar dat vluchten met SID NETEX 1B duidelijk een andere route vliegen dan vluchten met SIDs OSGOS 1B, PESER 2B en VEROR 4B. Hierdoor is besloten om 100% van de NETEX 1B vluchten toe te schrijven aan route 21_LMA en 100% van de resterende 3 SIDS aan route 21_THN. De resulterende koppeling van routes aan SIDs is samengevat in tabel 11.

Tabel 11 Koppeling van routes aan gepubliceerde SIDs voor MAA (oude en nieuwe spreiding).

Baan	SID (volledig)	SID (afkorting)	Routeverdeling oude modelspreiding	Routeverdeling nieuwe modelspreiding
03	OLNO 2A	LNO2A	100% LNO	100% LNO[1]
	NORVENICH 1A	NOR1A	100% LNO	100% LNO[1]
	NETEX 1A	NET1A	100% LMA	100% LMA
	OSGOS 1A	OSG1A	100% LMA	100% LMA
	PESER 2A	PES2A	100% LMA	100% LMA
	VEROR 4A	VOR4A	100% LMA	100% LMA
21	OLNO 2B	LNO2B	100% LNO	100% LNO[2]
	NORVENICH 1B	NOR1B	100% LNO	100% LNO[2]
	NETEX 1B	NET1B	50% LMA, 50% THN	100% LMA
	OSGOS 1B	OSG1B	50% LMA, 50% THN	100% THN
	PESER 2B	PES2B	50% LMA, 50% THN	100% THN
	VEROR 4B	VOR4B	50% LMA, 50% THN	100%THN

[1] Cat.039, 099 en 100 hebben elk een apart LNO-spreidingsgebied en worden op deze routes geplaatst.

[2] Cat.039, 099 en 100 hebben elk een apart LNO-spreidingsgebied en worden op deze routes geplaatst. ATP's met bestemmingen in Engeland worden op de route LNO_EGB geplaatst.

De derde en laatste wijziging is de opsplitsing van de originele 03_LNO en 21_LNO routes in aparte spreidingsgebieden voor cat.039, cat.099, cat.100 en het overige verkeer. De vliegroutespreidingen voor de genoemde geluidscategorieën (03_LNO_039, 03_LNO_099, 03_LNO_100, 21_LNO_039, 21_LNO_099, 21_LNO_100) zijn gebaseerd op de radartracks van deze categorieën. Bij het bepalen van de vliegroutespreidingen voor het overige verkeer (03_LNO en 21_LNO) zijn deze radartracks buiten de analyse gelaten.

2.5 Gebruikte rekenmethodes

De rekenvoorschriften omtrent externe veiligheid en geluid zijn opgenomen in het Besluit burgerluchthavens (BBL) en de Regeling burgerluchthavens (RBL). Adecs Airinfra gebruikt de rekenprogramma's die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikbaar heeft gesteld, en welke voldoen aan deze rekenvoorschriften. Dit houdt in dat de L_{den}-tool (versie 3.3.0.0 update 51) gehanteerd is voor de geluidsberekeningen en GEVERS (versie 2.0.17) voor de EV-berekeningen.

3 Resultaten Geluid

Op basis van de invoergegevens en uitgangspunten, zoals gepresenteerd in hoofdstuk 2, zijn de, voor het luchthavenbesluit relevante, geluidscontouren berekend. Dit betreft de 40, 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-contouren. Omdat er ook verkeer in de nachtelijke periode tussen 23.00 en 07.00 uur op MAA voorkomt, zijn tevens L_{night}-contouren toegevoegd. Dit betreft de 30, 40, 45, 50 en 55 dB(A) L_{night}-contouren. Alle contouren zijn bepaald voor zowel de Referentiesituatie MAA-2014 als de LHB-situatie MAA-2024.

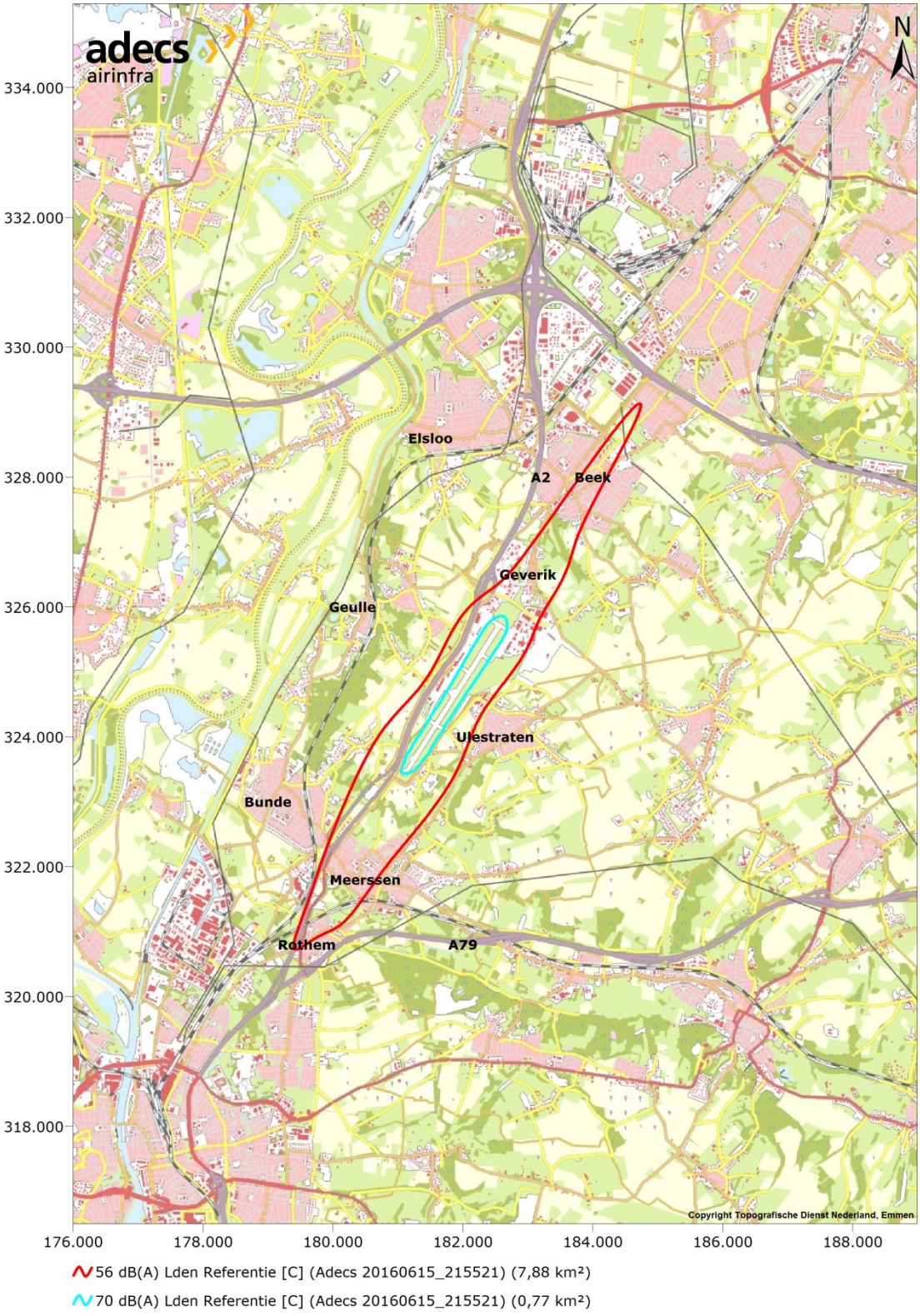
De resultaten voor de Referentiesituatie MAA-2014 zijn gepresenteerd in paragraaf 3.1 en de resultaten voor de LHB-situatie MAA-2024 in paragraaf 3.2. Om aan te geven wat het effect van de nieuwe routespreidingen, Appendices 13.3 en de veranderde vliegprocedures zijn, zijn in paragraaf 3.3 de 56 dB(A) L_{den}-contouren van de Omzettingsregeling MAA-2014 en de Referentiesituatie MAA-2014 tegenover elkaar uitgezet. Het effect van de wijziging in gebruik is weergegeven in paragraaf 3.4, waar de 56 dB(A) L_{den}-contouren van de Referentiesituatie MAA-2014 en de LHB-situatie MAA-2024 tegenover elkaar uitgezet zijn.

Een compleet overzicht van de resultaten (inclusief lagere contourwaarden) is opgenomen in Bijlage B. Om meer inzicht te geven in de invloed van alle aanpassingen zijn in Bijlage E tussenresultaten opgenomen. Tevens is in Bijlage E een vergelijking van de LHB-situatie MAA-2024 met de huidige situatie (GJ2015) gegeven.

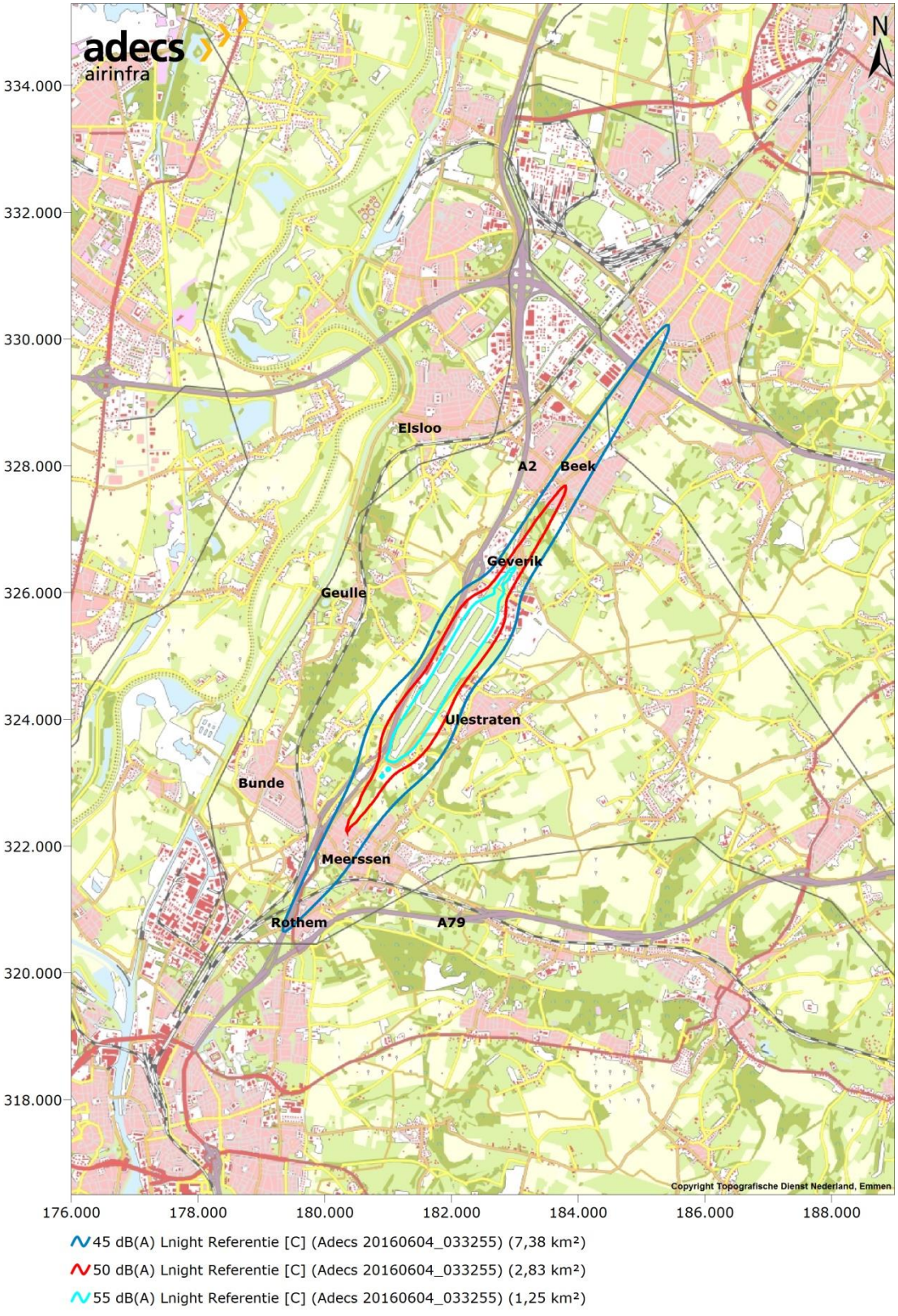
3.1 Referentiesituatie MAA-2014

Voor de Referentiesituatie MAA-2014 zijn de L_{den}- en L_{night}-contouren gepresenteerd in figuur 2 en figuur 3. Dit betreft uitsluitend voor het luchthavenbesluit relevante geluidscontouren.

Het totaaloverzicht is opgenomen in Bijlage B, waarin de L_{den}-contouren weergegeven zijn in figuur 12 en de L_{night}-contouren in figuur 13. Ten opzichte van de figuren gepresenteerd in deze paragraaf zijn voor de L_{den} de 40 dB(A) en 48 dB(A) L_{den}-contouren toegevoegd en voor de L_{night}-situatie de 30 dB(A) en 40 dB(A) L_{night}-contouren.



Figuur 2 56 dB(A) en 70 dB(A) L_{den}-contouren van de Referentiesituatie MAA-2014.



Figuur 3 45 dB(A), 50 dB(A) en 55 dB(A) L_{night}-contouren van de Referentiesituatie MAA-2014.

3.2 LHB-situatie MAA-2024

Net als voor de referentiesituatie MAA-2014 zijn in deze sectie ook de L_{den}- en L_{night}-contouren opgenomen, maar ditmaal voor de LHB-situatie MAA-2024. De 56 en 70 dB(A) L_{den}-contouren zijn gepresenteerd in figuur 4 en de 45, 50 en 55 dB(A) L_{night}-contouren in figuur 5. Een overzicht inclusief lagere contourwaarden is opgenomen in figuur 14 en figuur 15 in Bijlage B, respectievelijk voor de L_{den} en L_{night}.

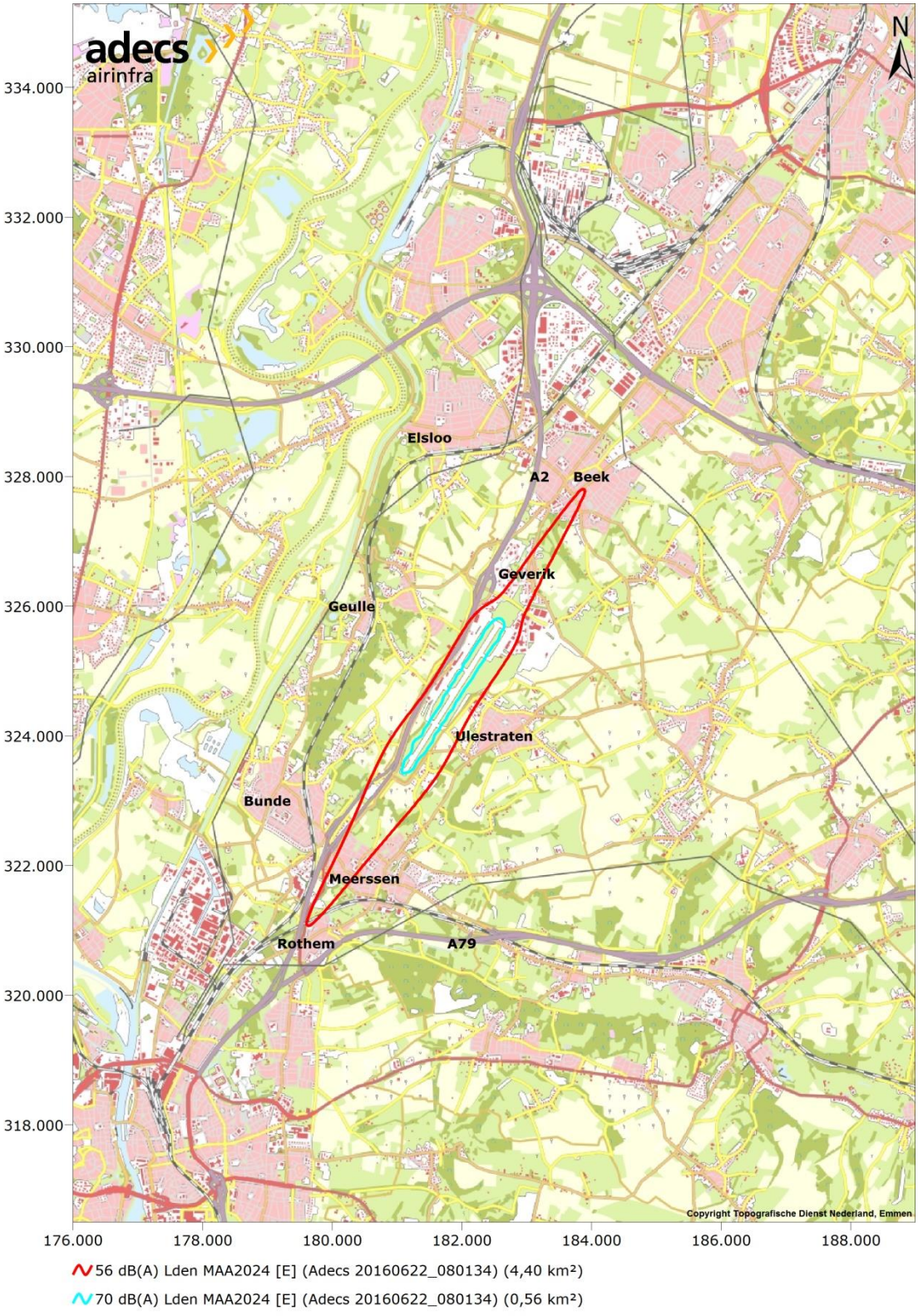
Voor het luchthavenbesluit is het tevens relevant om te kijken naar de geluidsbelasting in de handhavingspunten. In tabel 12 zijn de grenswaarden en berekende geluidsbelasting in de handhavingspunten weergegeven. De Maximaal Toegestane Geluidsgrenswaarde (MTG) volgt uit de Omzettingsregeling uit 2014 en is derhalve gebaseerd op de oude routespreiding. Wanneer de nieuwe routespreiding toegepast wordt op het verkeer uit de Omzettingsregeling 2014 (met Appendices 13.3, NADP2-startprocedures en MAA-specifieke landingsprofielen) volgt de geluidsbelasting voor de Referentiesituatie MAA-2014. Zoals te zien is uit de tabel blijft de geluidsbelasting in de handhavingspunten voor de LHB-situatie MAA-2024 onder de geluidsbelasting in de handhavingspunten voor de Referentiesituatie MAA-2014. De exacte ligging van de handhavingspunten is gegeven in figuur 18 in Bijlage C.

Tabel 12 Grenswaarden en berekende geluidsbelasting in de handhavingspunten voor de LHB-situatie MAA-2024.

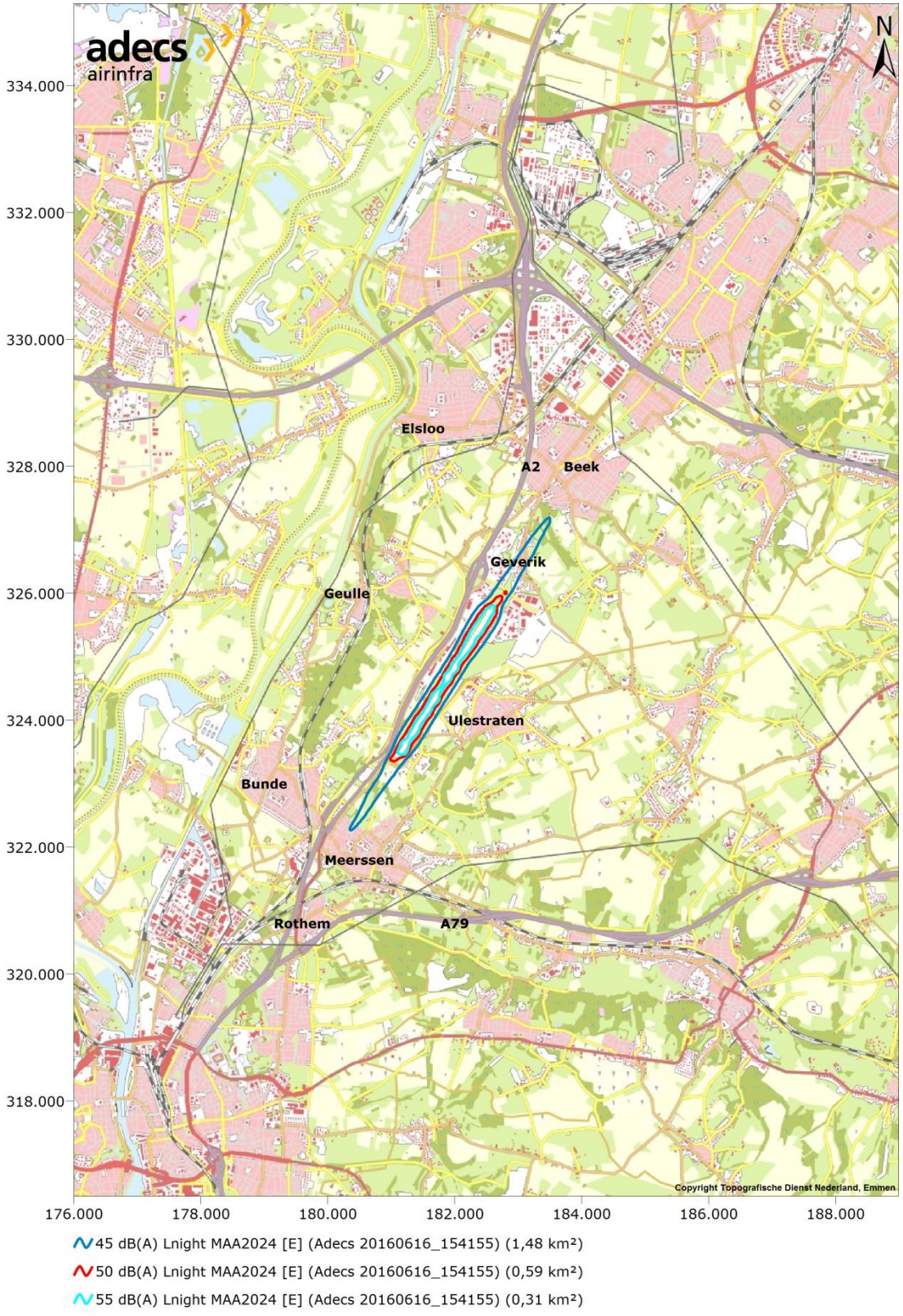
Punt	X-coördinaat	Y-coördinaat	MTG	Lden Referentie-situatie MAA-2014[1]	Lden LHB-situatie MAA-2024[2]
HH_03	181.042	323.334	66,39	67,78	67,43
HH_21	182.621	325.828	67,60	71,39	68,42
HH1_Meers	180.600	321.800	56,93	56,55	53,12
HH2_Rothe	179.900	321.200	56,89	57,10	55,02
HH3_Bunde	179.900	322.500	55,88	55,08	51,85
HH4_Beek	183.400	327.600	55,15	53,48	49,80
HH5_Beek	184.100	327.700	55,42	55,19	51,48
HH6_Ulest	182.000	323.900	55,95	57,82	53,99

[1] Berekeningsnummer Adecs 20160615_215521

[2] Berekeningsnummer Adecs 20160622_080134



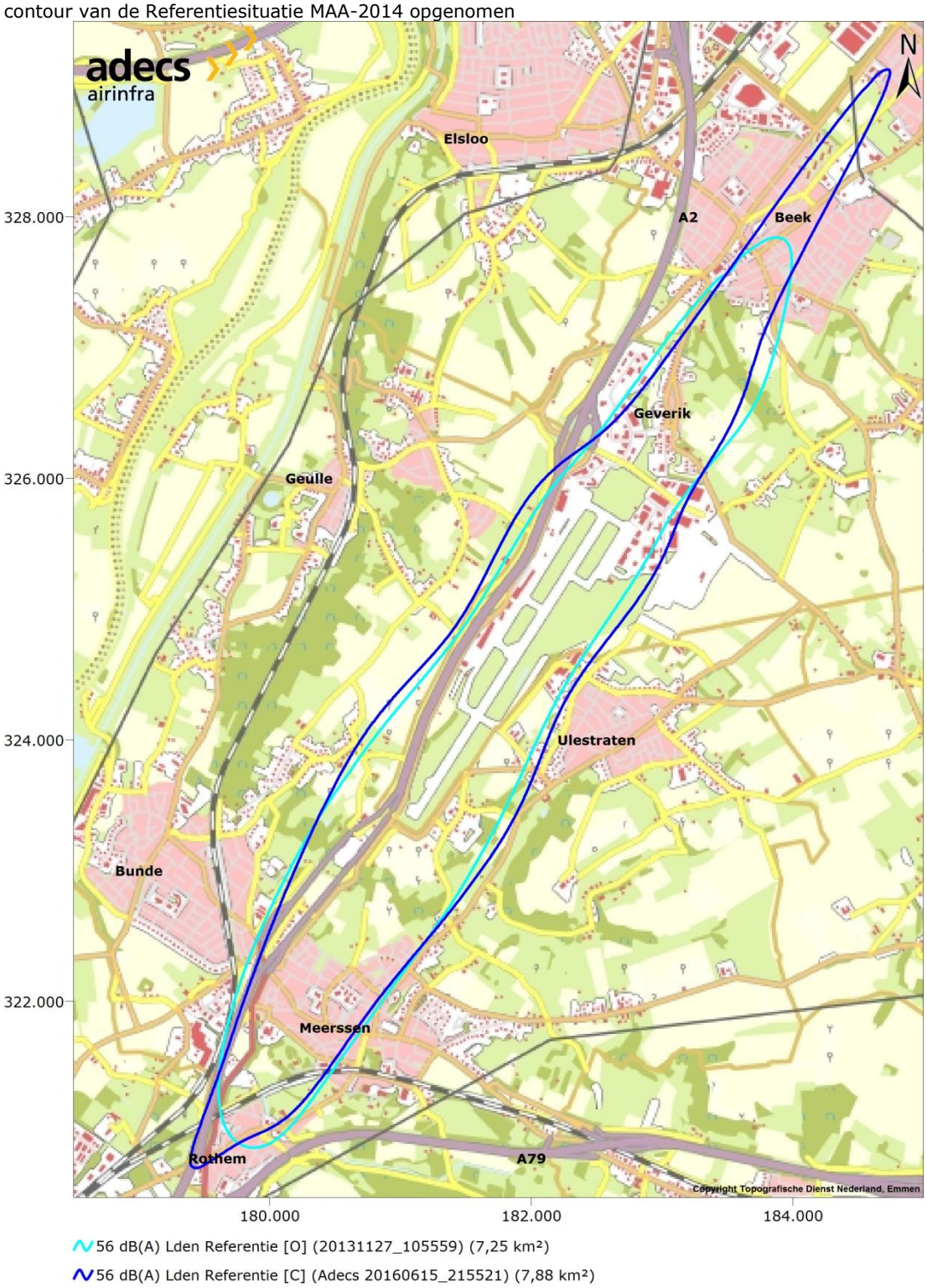
Figuur 4 56 dB(A) en 70 dB(A) L_{den}-contouren van de LHB-situatie MAA-2024.



Figuur 5 45 dB(A), 50 dB(A) en 55 dB(A) L_{night}-contouren van de LHB-situatie MAA-2024.

3.3 Omzettingsregeling MAA-2014 vs. Referentiesituatie MAA-2014

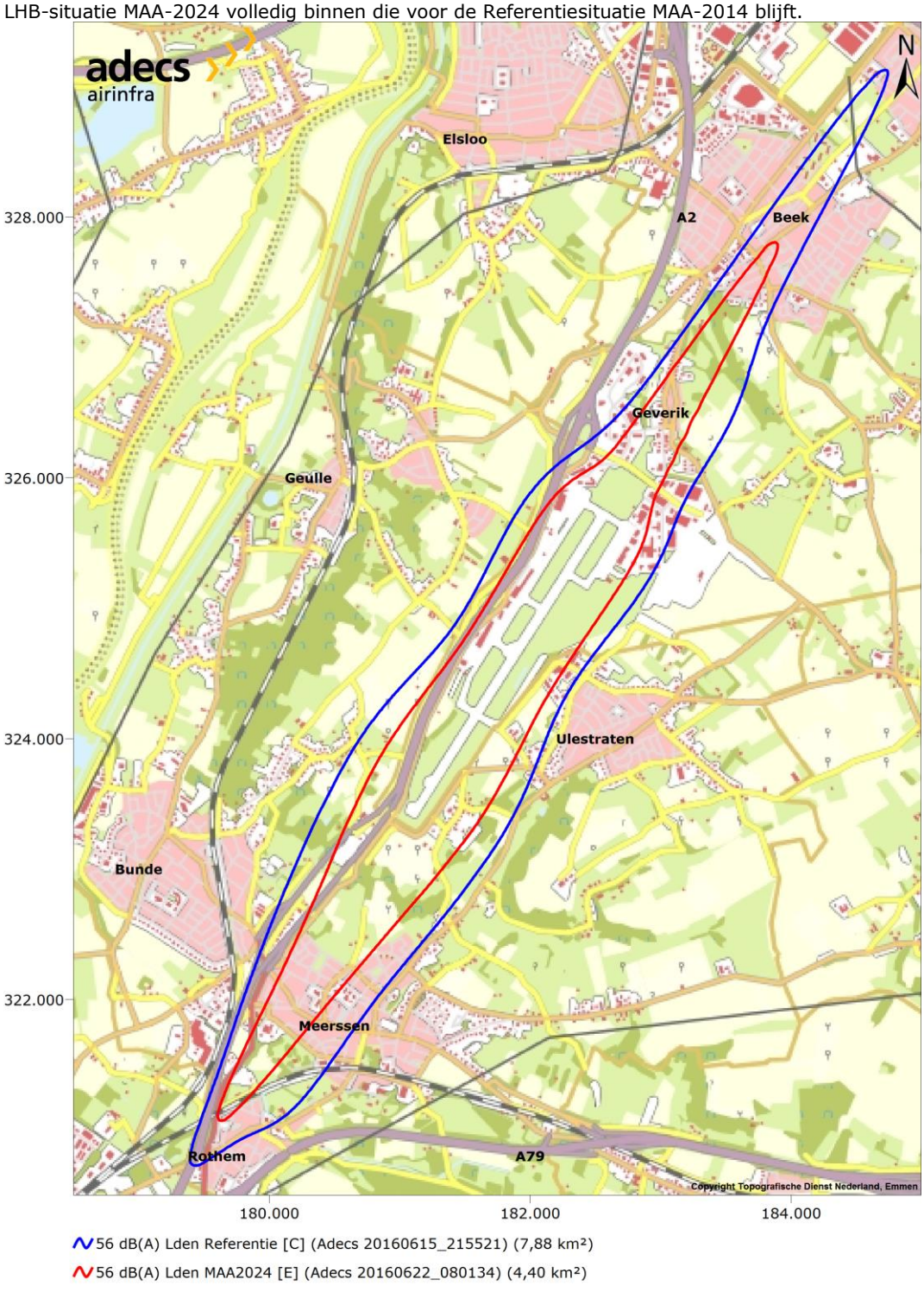
In figuur 6 zijn de 56 dB(A) L_{den}-contour van de Omzettingsregeling MAA-2014 en de 56 dB(A) L_{den}-contour van de Referentiesituatie MAA-2014 opgenomen



Figuur 6 Vergelijking 56 dB(A) L_{den}-contour van de Omzettingsregeling MAA-2014 en de Referentiesituatie MAA-2014.

3.4 Referentiesituatie MAA-2014 vs. LHB-situatie MAA-2024

In figuur 7 zijn de 56 dB(A) L_{den}-contour van de Referentiesituatie MAA-2014 en de 56 dB(A) L_{den}-contour van de LHB-situatie MAA-2024 opgenomen. Uit deze figuur volgt dat de contour voor de LHB-situatie MAA-2024 volledig binnen die voor de Referentiesituatie MAA-2014 blijft.



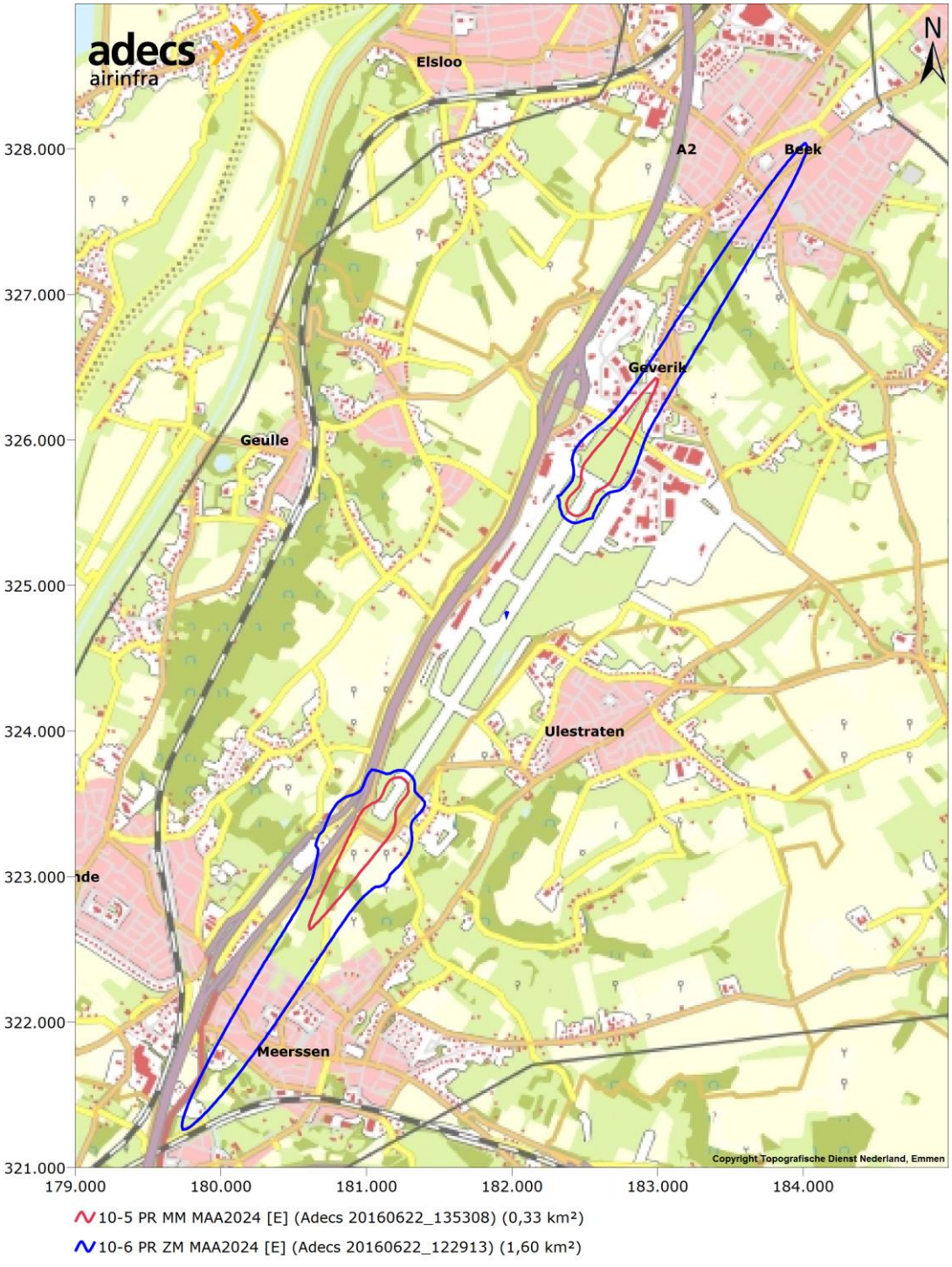
Figuur 7 Vergelijking 56 dB(A) L_{den}-contour van de Referentiesituatie MAA-2014 en de LHB-situatie MAA-2024.

4 Resultaten Externe Veiligheid

De externeveiligheidscontouren zijn alleen ten behoeve van het luchthavenbesluit benodigd en ze zijn derhalve alleen voor de LHB-situatie MAA-2024 bepaald. De uiteindelijke resultaten zijn gepresenteerd in paragraaf 4.1. Om aan te geven hoe de externeveiligheidscontouren wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie MAA-2014 zijn in paragraaf 4.2 de originele (BOB2011) en nieuwe (LHB-situatie MAA-2024) externeveiligheidscontouren opgenomen.

4.1 LHB-situatie MAA-2024

In figuur 8 zijn de voor het luchthavenbesluit relevante EV-contouren opgenomen. Dit betreft de 10^{-5} PR-contour en de 10^{-6} PR-contour. Overeenkomstig het rekenvoorschrift uit de Regeling burgerluchthavens is de 10^{-5} PR-contour berekend met een meteotoeslag (MM) en de 10^{-6} PR-contour is berekend zonder een meteotoeslag (ZM). Verder zijn, evenals voor de geluidsbelasting, deze contouren berekend op basis van de invoergegevens en uitgangspunten als beschreven in hoofdstuk 2. Aanvullend zijn in Bijlage D de 10^{-7} PR en 10^{-8} PR-contouren gegeven.

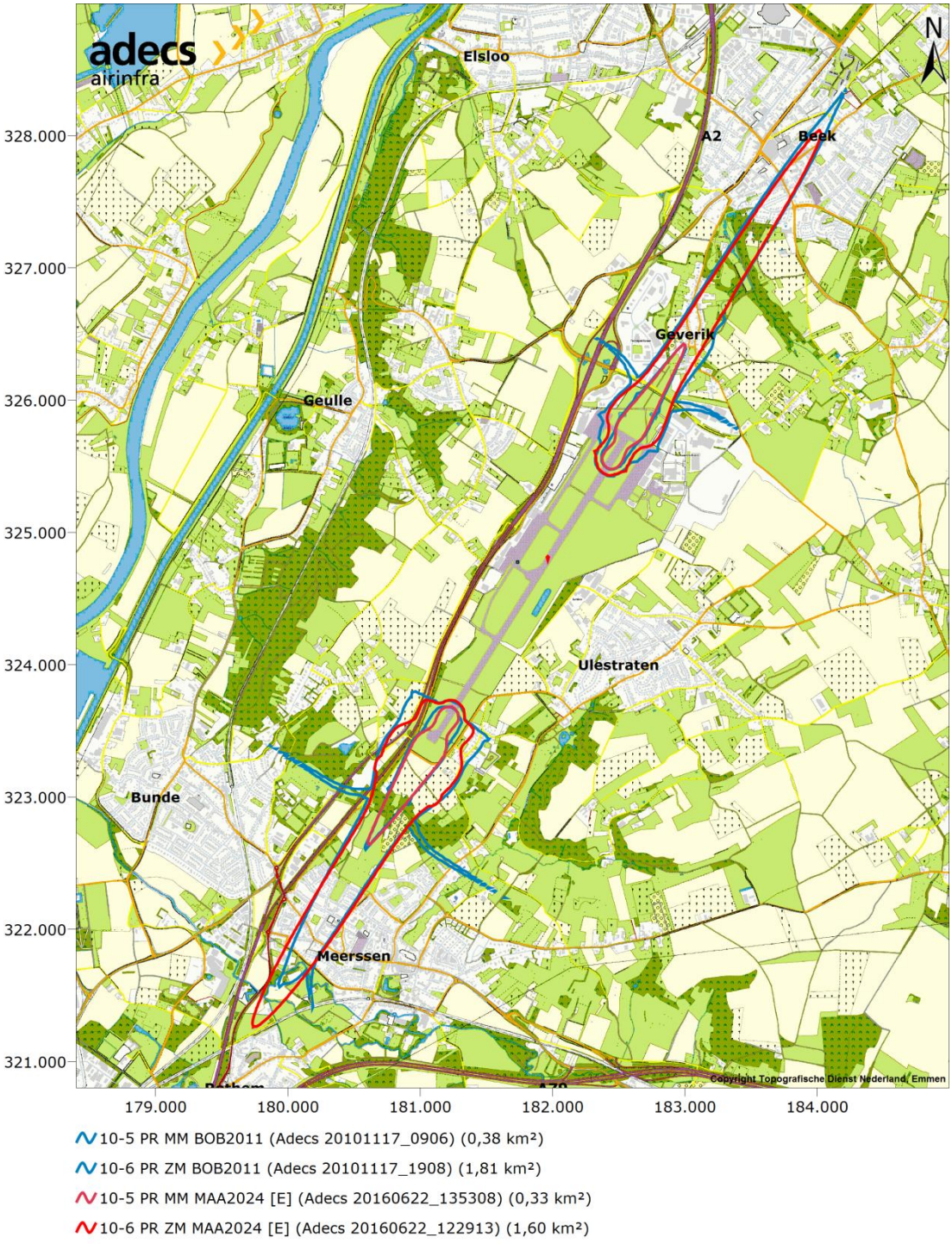


Figuur 8 Externeveiligheidscontouren (10^{-5} PR met meteomarge (MM), 10^{-6} PR zonder meteomarge (ZM)) voor de LHB-situatie MAA-2024.

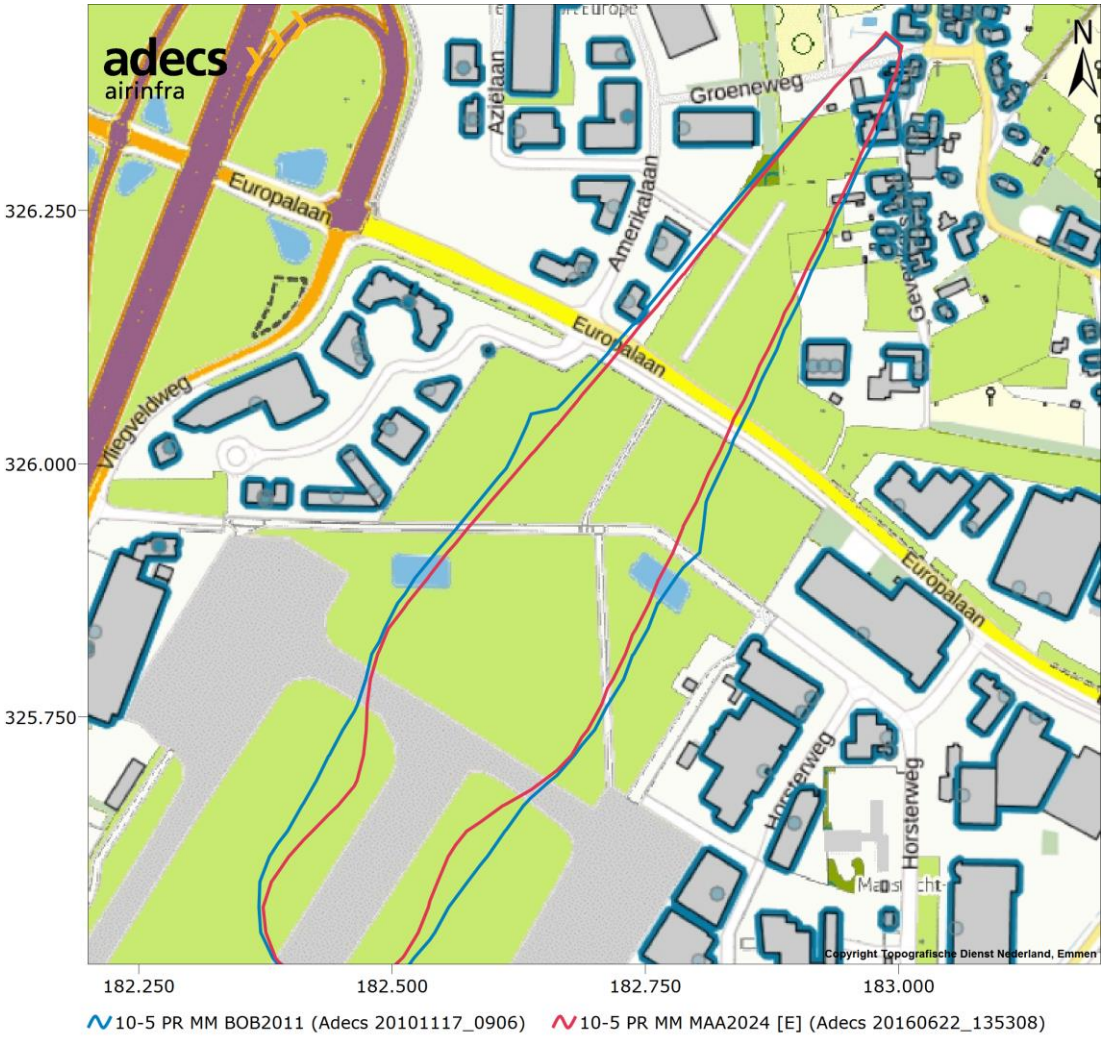
4.2 Wijzigingen van de externeveiligheidscontouren

De Referentiesituatie MAA-2014 voor de externe veiligheid is de Beslissing Op Bezwaar (BOB) uit 2011. Om aan te geven hoe de externeveiligheidscontouren voor de LHB-situatie MAA-2024 wijzigen ten opzichte van de externeveiligheidscontouren uit de BOB 2011 zijn in deze paragraaf de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren voor beide situaties opgenomen.

Het totaaloverzicht van de wijzigingen is gepresenteerd in figuur 9. Omdat de verschillen tussen de contouren relatief klein zijn, is in figuur 10 en figuur 11 ingezoomd op respectievelijk de noord- en zuidkant van de luchthaven. Uit laatstgenoemde figuren is zichtbaar dat de 10^{-5} PR-contour van de LHB-situatie MAA-2024 qua grootte en vorm nagenoeg gelijk is aan de 10^{-5} PR-contour uit de BOB 2011. De externeveiligheidscontouren voor de LHB-situatie MAA-2024 zijn in oppervlakte kleiner dan de externeveiligheidscontouren uit de BOB.



Figuur 9 Totaaloverzicht externe veiligheid 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren.



Figuur 10 10^{-5} PR-contouren (met meteomarge) aan de noordkant van de luchthaven met op de achtergrond de (beperkt) kwetsbare objecten.



Figuur 11 10^{-5} PR-contouren (met meteomarge) aan de zuidkant van de luchthaven met op de achtergrond de (beperkt) kwetsbare objecten.

5 Conclusies

Onderdeel van de aanvraag van een luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport (MAA) is het inzichtelijk maken van de milieueffecten. In opdracht van MAA heeft Adecs Airinfra het geluids- en externeveiligheidsaspect onderzocht.

Om de, voor het luchthavenbesluit relevante, geluids- en externeveiligheidscontouren te bepalen zijn allereerst de vliegroutespreidingen voor de geluidsberekeningen aangepast op basis van de radartracks over de periode januari 2013 tot augustus 2015. Deze nieuwe vliegroutespreidingen zijn gebruikt om de L_{den-} en L_{night}-contouren te bepalen voor de referentiesituatie (de Referentiesituatie MAA-2014) en de door de exploitant aan te vragen representatieve verkeerssituatie (de LHB-situatie MAA-2024). Bij het bepalen van de contouren is voor beide situaties uitgegaan van de vigerende versie van de Appendices (Appendices 13.3) en zijn de MAA-specifieke landingsprofielen en NADP2-startprocedures opgenomen in de berekeningen. Voor de LHB-situatie MAA-2024 is tevens rekening gehouden met het verlegde startpunt vanaf baan 03 voor categorie E/F vrachtverkeer en de invloed van de hogere afstandsklassen op de geluidsbelasting in de omgeving. De externeveiligheidscontouren zijn enkel bepaald voor de LHB-situatie MAA-2024.

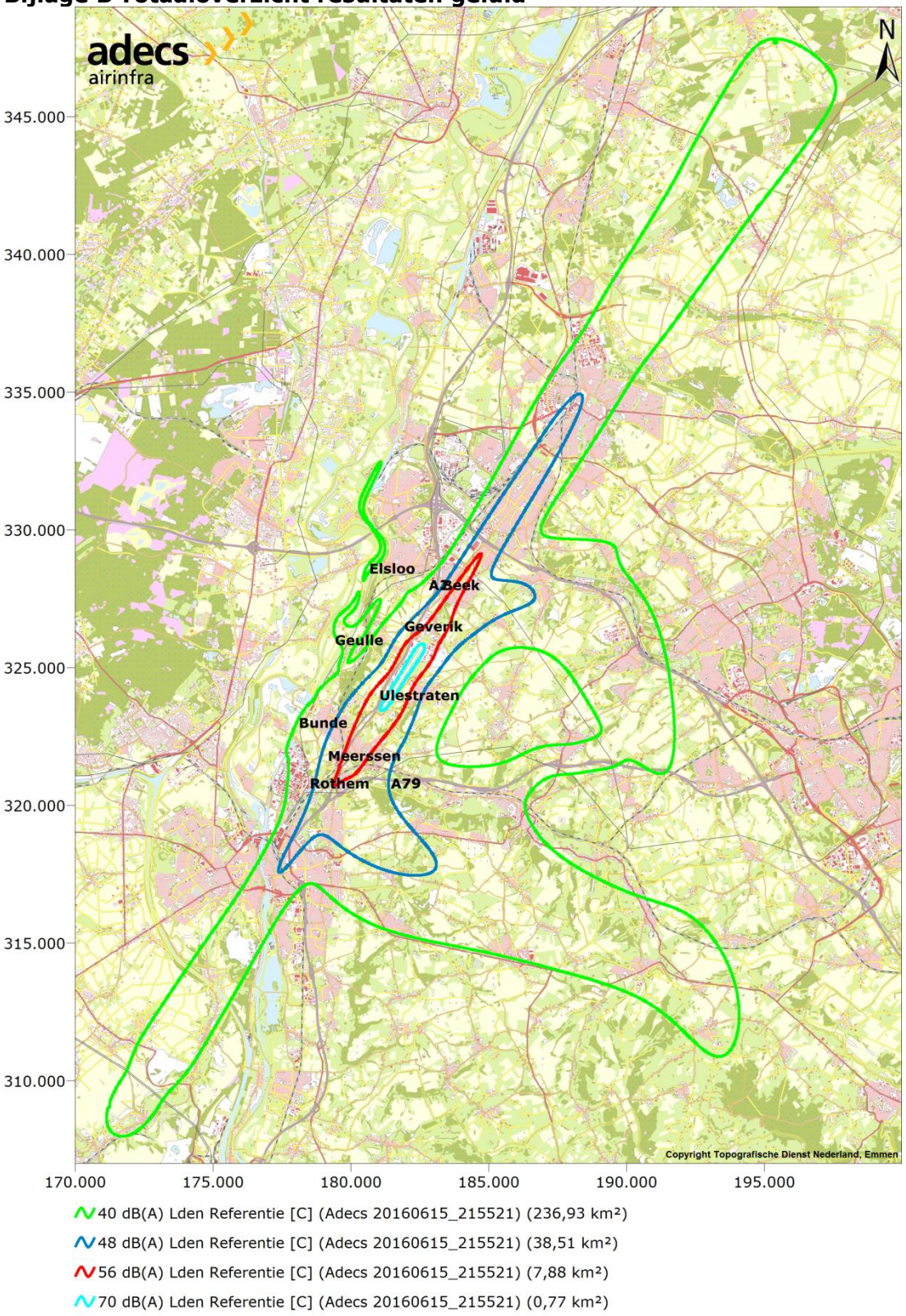
Uit de onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat de geluidscontouren voor de LHB-situatie MAA-2024 op alle plaatsen binnen de geluidscontouren van de Referentiesituatie MAA-2014 blijven. De externeveiligheidscontouren zijn zoals eerder gezegd enkel bepaald voor de LHB-situatie MAA-2024. Een analyse van de externeveiligheidscontouren voor de LHB-situatie MAA-2024 laat zien dat de contouren nagenoeg gelijk zijn aan de contouren van de Referentiesituatie MAA-2014 (BOB 2011).

Bijlage A Toeschrijving vluchten aan intersectieverkeer

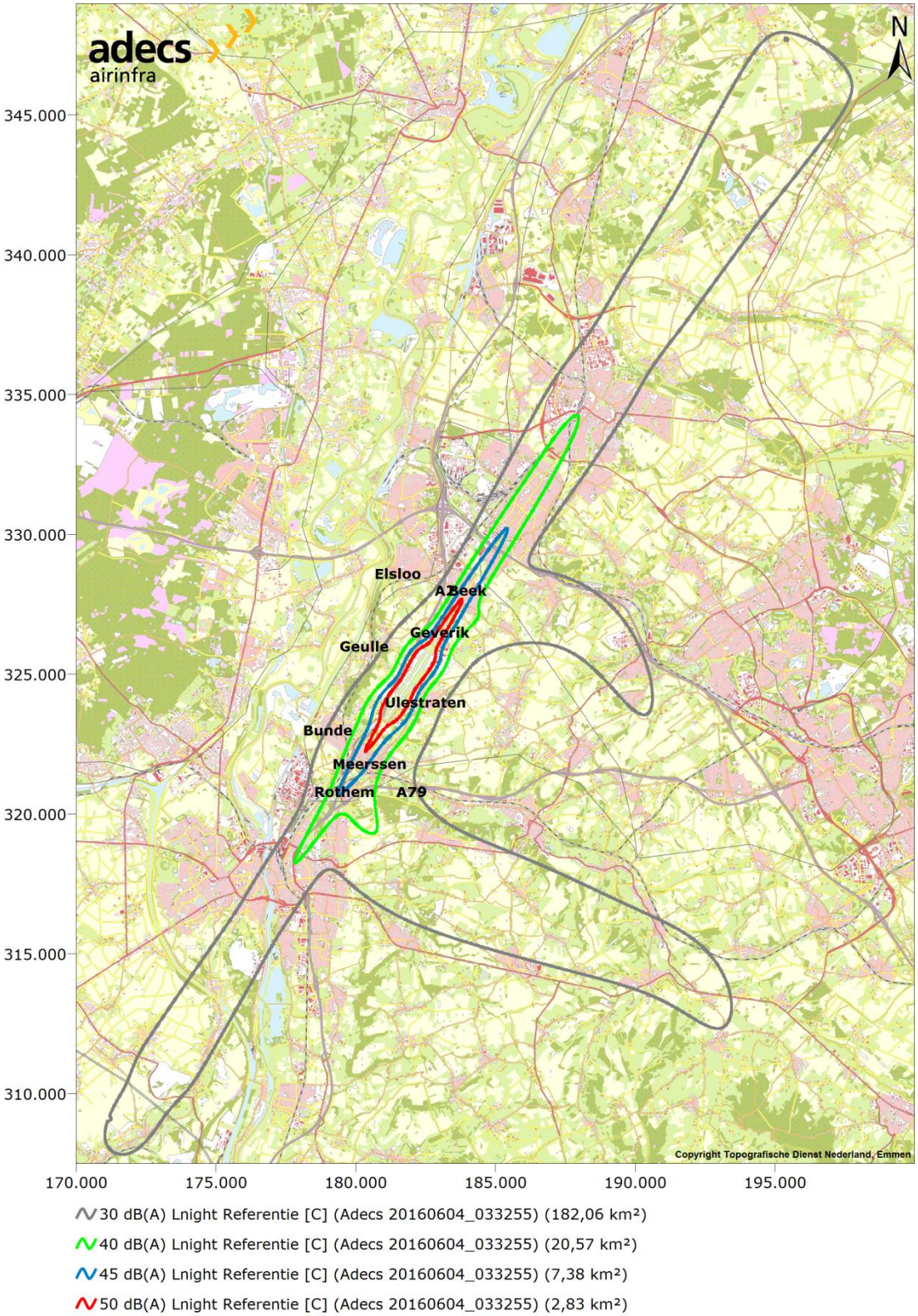
Tabel 13 Vliegtuigcategorieën die tot intersectieverkeer gerekend worden.

ICAO Code	Geluidscategorie o.b.v. App 13.3	ICAO Code	Geluidscategorie o.b.v. App 13.3	ICAO Code	Geluidscategorie o.b.v. App 13.3
ASTR	070	C750	070	GLF4	106
B06T	010	CL30	070	H25A	070
BE40	070	CL60	070	H25B	114
C130	101	DH8A	079	HA4T	070
C25A	070	DH8B	079	J328	070
C25B	070	DH8C	092	LJ31	070
C25C	070	DH8D	092	LJ35	070
C500	070	E135	070	LJ40	070
C501	070	E145	117	LJ45	070
C510	089	E50P	089	LJ55	070
C525	115	F2TH	070	LJ60	070
C550	102	F900	070	LJ75	000
C551	070	FA20	065	PRM1	070
C560	070	FA50	070		
C56X	103	FA7X	111		
C650	070	GALX	070		
C680	070	GLF2	065		

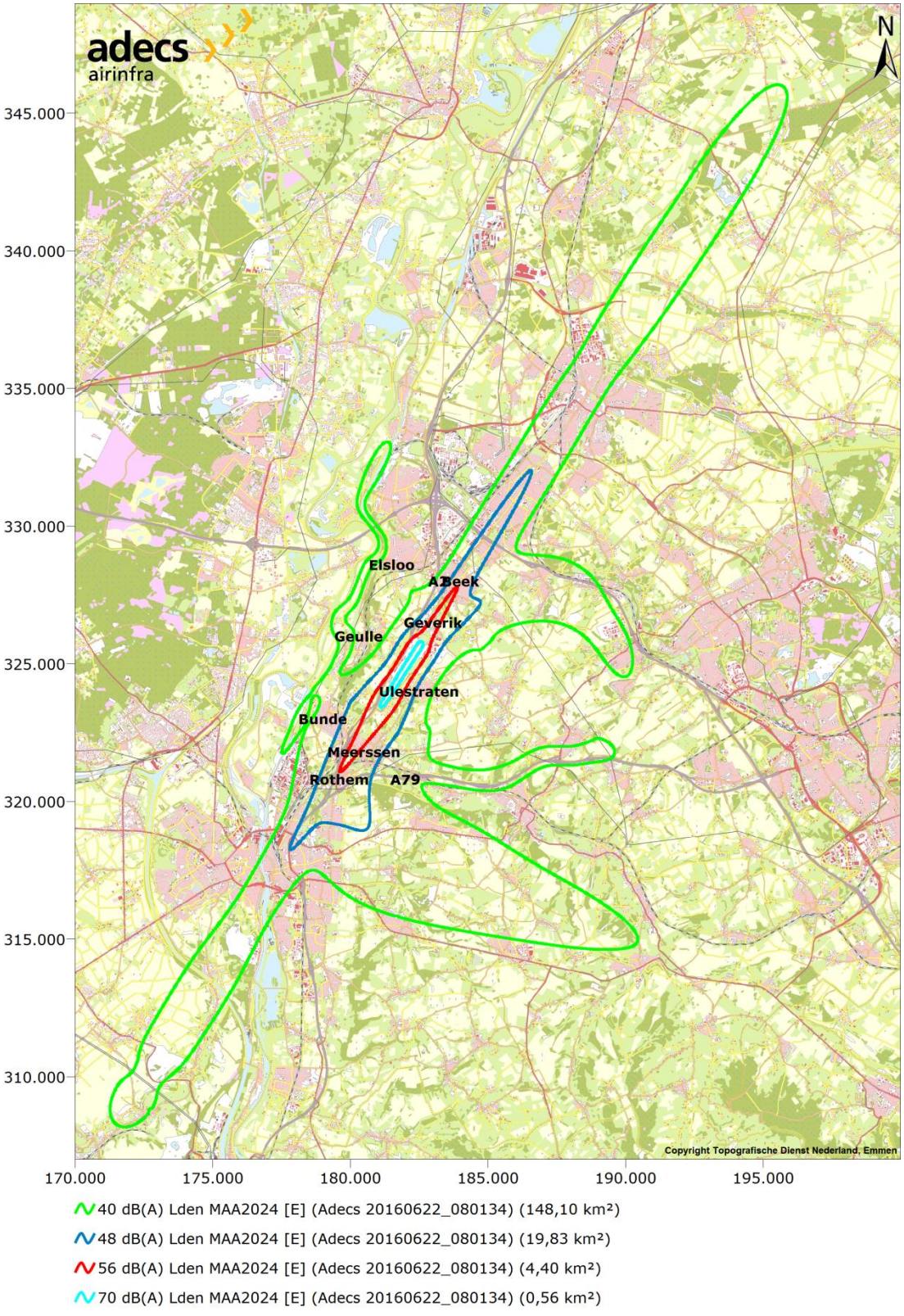
Bijlage B Totaaloverzicht resultaten geluid



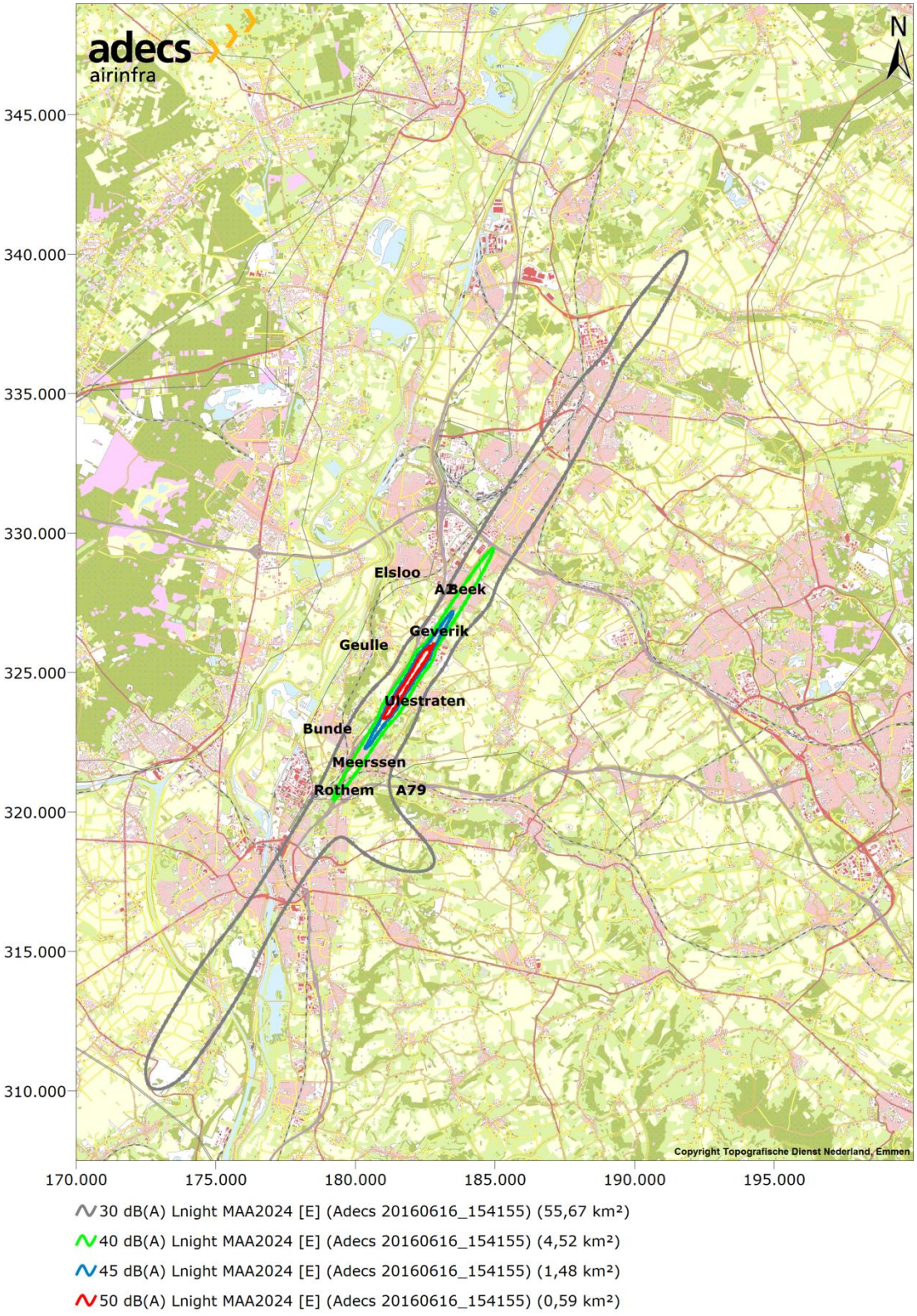
Figuur 12 Totaaloverzicht L_{den}-contouren voor de Referentiesituatie MAA-2014 (inclusief lagere contourwaarde 40 dB(A) L_{den}).



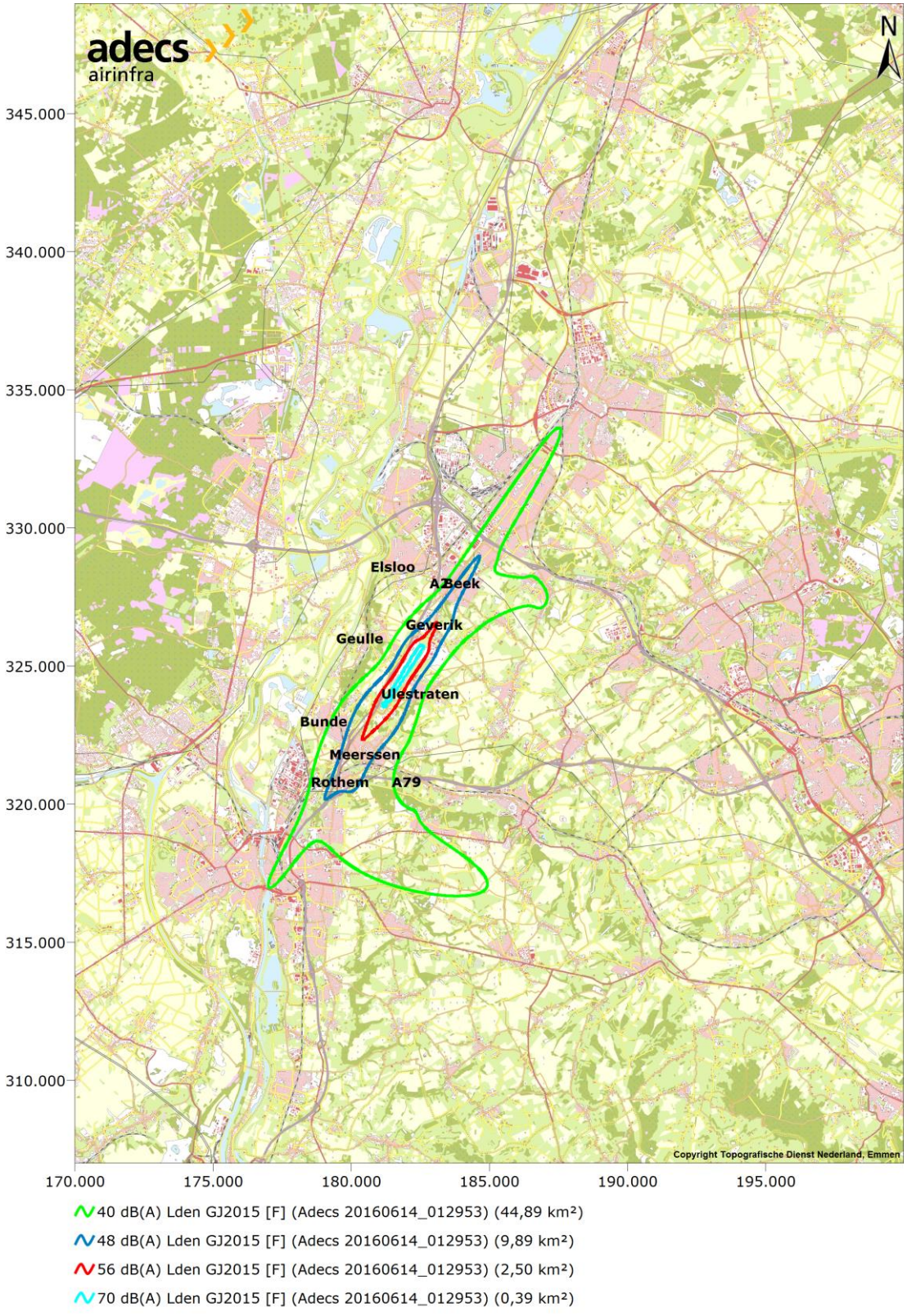
Figuur 13 Totaaloverzicht L_{night}-contouren voor de Referentiesituatie MAA-2014 (inclusief lagere contourwaarde 30 dB(A) L_{night}).



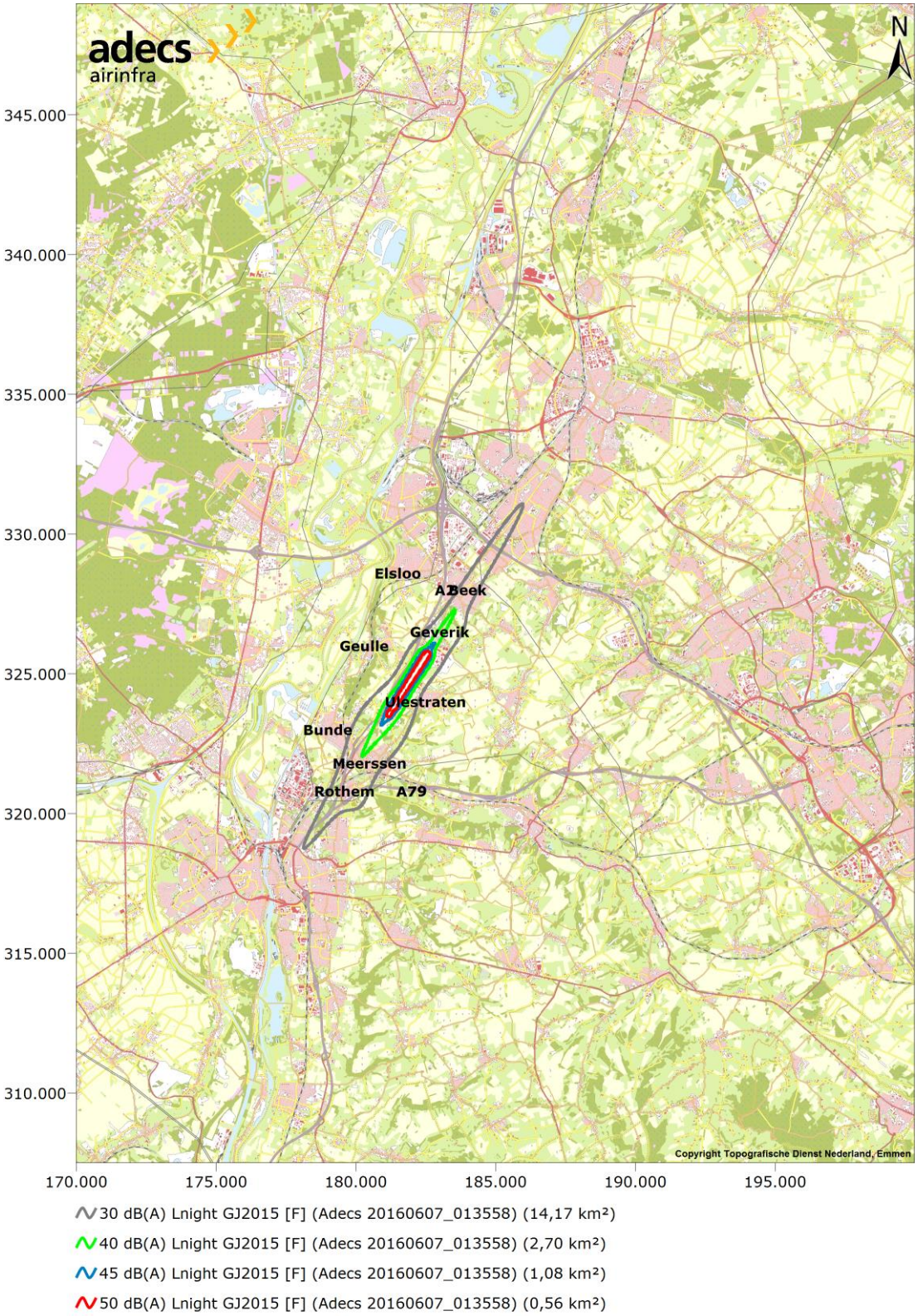
Figuur 14 Totaaloverzicht L_{den}-contouren voor LHB-situatie MAA-2024 (inclusief lagere contourwaarde 40 dB(A) L_{den}).



Figuur 15 Totaaloverzicht L_{night}-contouren voor LHB-situatie MAA-2024 (inclusief lagere contourwaarde 30 dB(A) L_{night}).



Figuur 16 Totaaloverzicht L_{den}-contouren voor huidige situatie GJ2015 (inclusief lagere contourwaarde 40 dB(A) L_{den}).



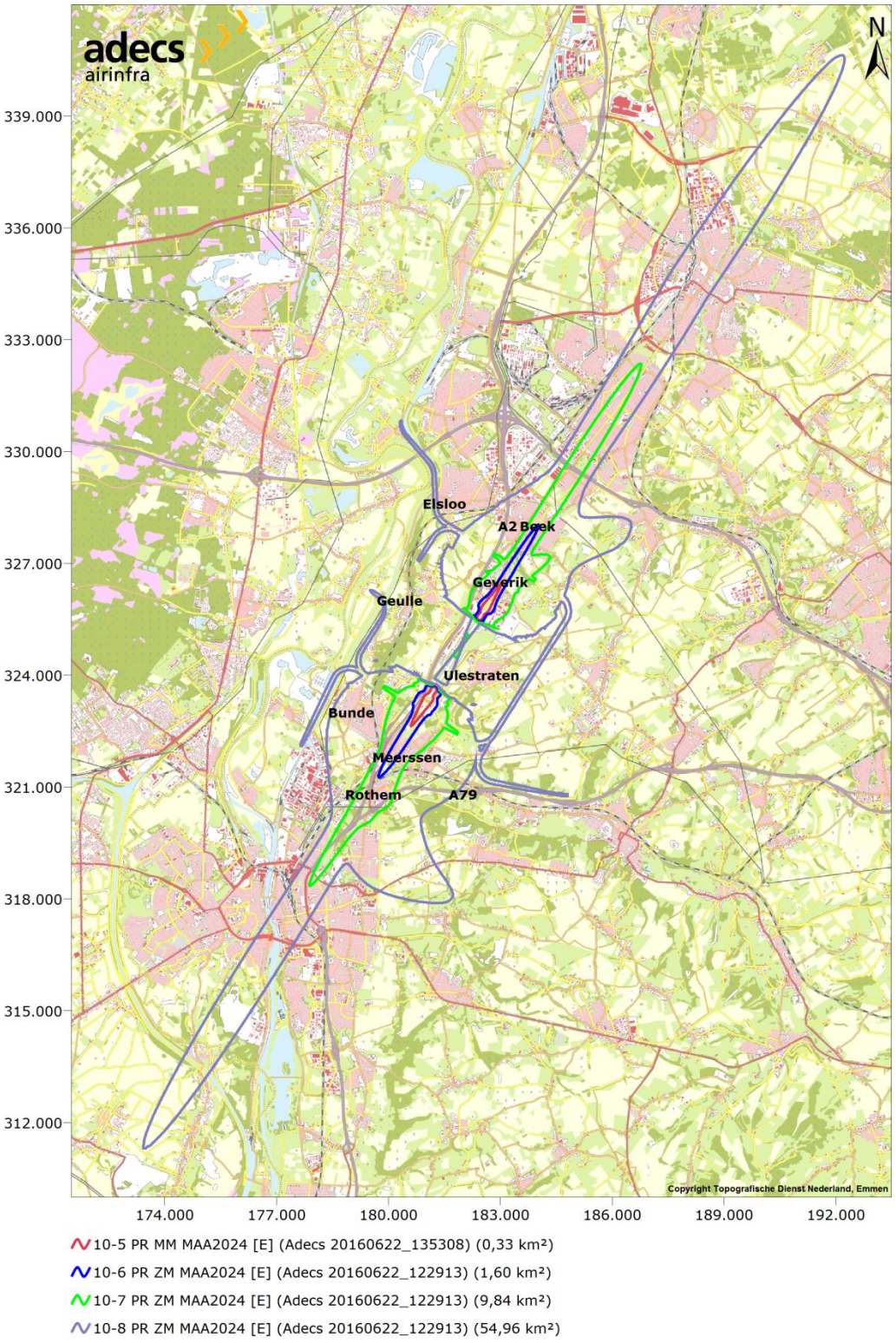
Figuur 17 Totaaloverzicht L_{night}-contouren voor huidige situatie GJ2015 (inclusief lagere contourwaarde 30 dB(A) L_{night}).

Bijlage C Locatie van de handhavingspunten



Figuur 18 Ligging van de handhavingspunten ten opzichte van de 56 dB(A) L_{den}-contour voor de LHB-situatie MAA-2024.

Bijlage D Totaaloverzicht Resultaten Externe Veiligheid



Figuur 19 Totaaloverzicht EV-contouren voor de LHB-situatie MAA-2024 (inclusief lagere contourwaarden 10^{-7} en 10^{-8}).

Bijlage E Tussenstappen

Om de invloed van alle aanpassingen inzichtelijk te maken zijn voor de Referentiesituatie MAA-2014 en de LHB-situatie MAA-2024 verschillende tussenstappen genomen. Deze tussenstappen laten zien wat de invloed van de aanpassingen is op de ligging van de geluids- en EV-contouren.

De scenario's die geanalyseerd zijn, staan beschreven in tabel 14. Voor elk van deze scenario's zijn de L_{den}- en L_{night}-contouren bepaald (L_{night} niet voor de oorspronkelijke omzetting omdat deze contouren geen onderdeel van de oorspronkelijke omzetting waren) en opgenomen in paragraaf E.1. In aanvulling op de contouren zijn in paragraaf E.1 de bijbehorende waarden in de handhavingspunten gepresenteerd.

Tabel 14 Overzicht van de verschillende geluidsberekeningen.

Stap	Beschrijving
O	Oorspronkelijke omzetting*
A	Oorspronkelijke omzetting + nieuwe routespreiding
B	A + Appendices 13.3
C	B + NADP2-startprocedures (de Referentiesituatie MAA-2014)
D	LHB-scenario met Appendices 13.3 + NADP2-startprocedures + nieuwe routespreiding bij een startbaan van 2.500 meter
E	D + 2.750 meter startbaan + Afstandsklasse 03 voor cat. E/F verkeer (LHB-situatie MAA-2024)
F	Gebruiksjaar 2015 met Appendices 13.3 + NADP2-startprocedures + nieuwe routespreiding bij een startbaan van 2.500 meter (huidige situatie)

* Niet opnieuw berekend.

Voor de scenario's O en D t/m F zijn naast de geluidscontouren ook de EV-contouren bepaald, zie tabel 15. De resultaten hiervan zijn opgenomen in paragraaf E.2.

Tabel 15 Overzicht van de verschillende EV-berekeningen.

Stap	Beschrijving
O	Beslissing Op Bezwaar (BOB) 2011*
D	LHB-scenario met Appendices 13.3 + NADP2-startprocedures + nieuwe routespreiding bij een startbaan van 2.500 meter
E	D + 2.750 meter startbaan + Afstandsklasse 03 voor cat. E/F verkeer (LHB-situatie MAA-2024)
F	Gebruiksjaar 2015 met Appendices 13.3 + NADP2-startprocedures + nieuwe routespreiding bij een startbaan van 2.500 meter (huidige situatie)

* Niet opnieuw berekend.

Om inzichtelijk te maken wat de te verwachten milieueffecten van de voorgenomen activiteit (LHB-situatie MAA-2024) zijn ten opzichte van de huidige situatie (GJ2015), is in paragraaf Bijlage F een meer gedetailleerde vergelijking gemaakt tussen scenario E en F.

E.1 Geluid

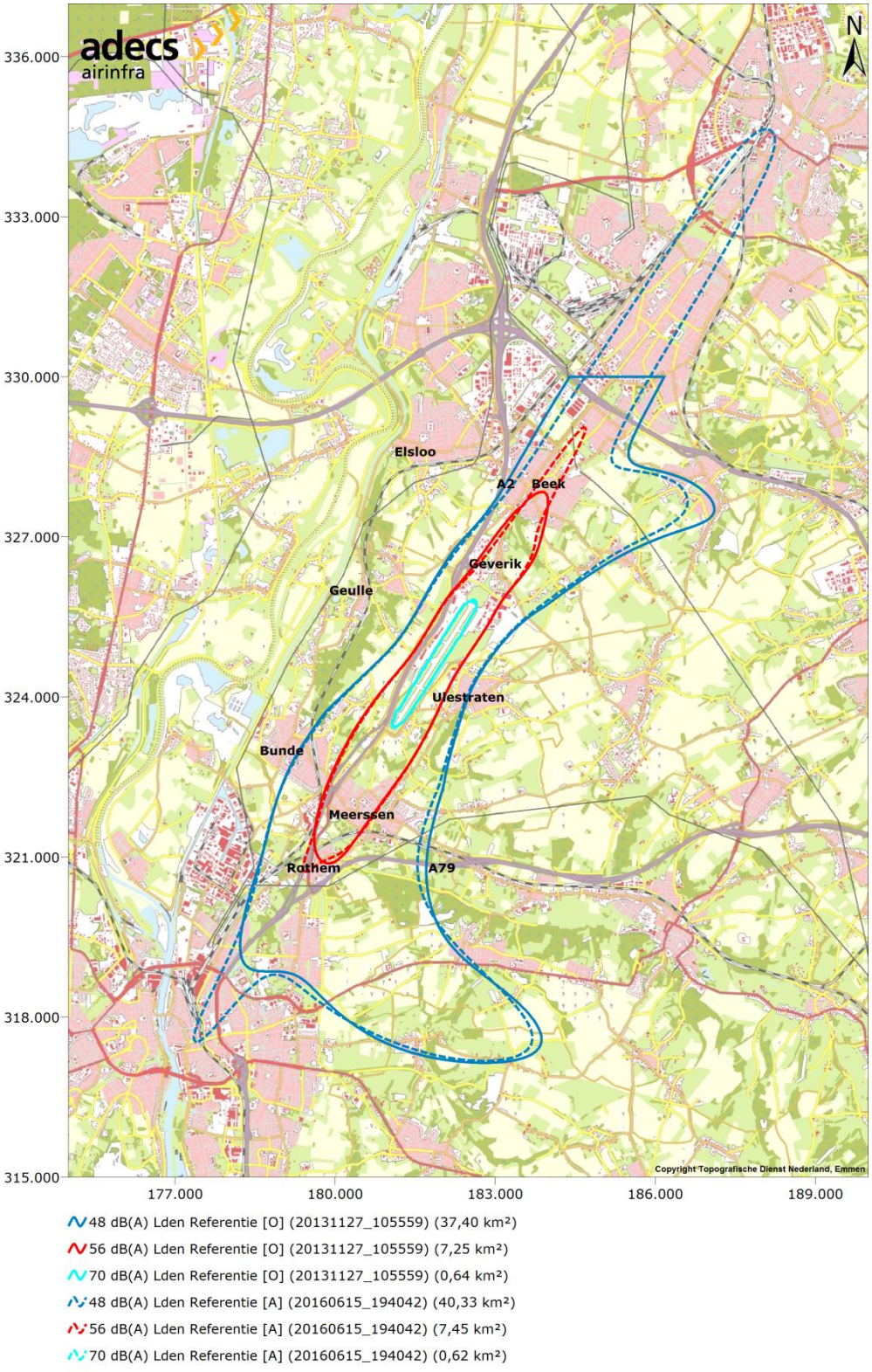
Zoals al aangegeven in de inleiding van deze bijlage zijn in deze paragraaf de L_{den}- en L_{night}-contouren opgenomen voor de verschillende scenario's. Om de vergelijking tussen de scenario's te vergemakkelijken zijn eerst de L_{den}-contouren gepresenteerd in figuur 20 tot en met figuur 25, gevolgd door de L_{night}-contouren in figuur 26 tot en met figuur 32.

De geluidsbelasting in de handhavingspunten is voor elk scenario opgenomen in tabel 16.

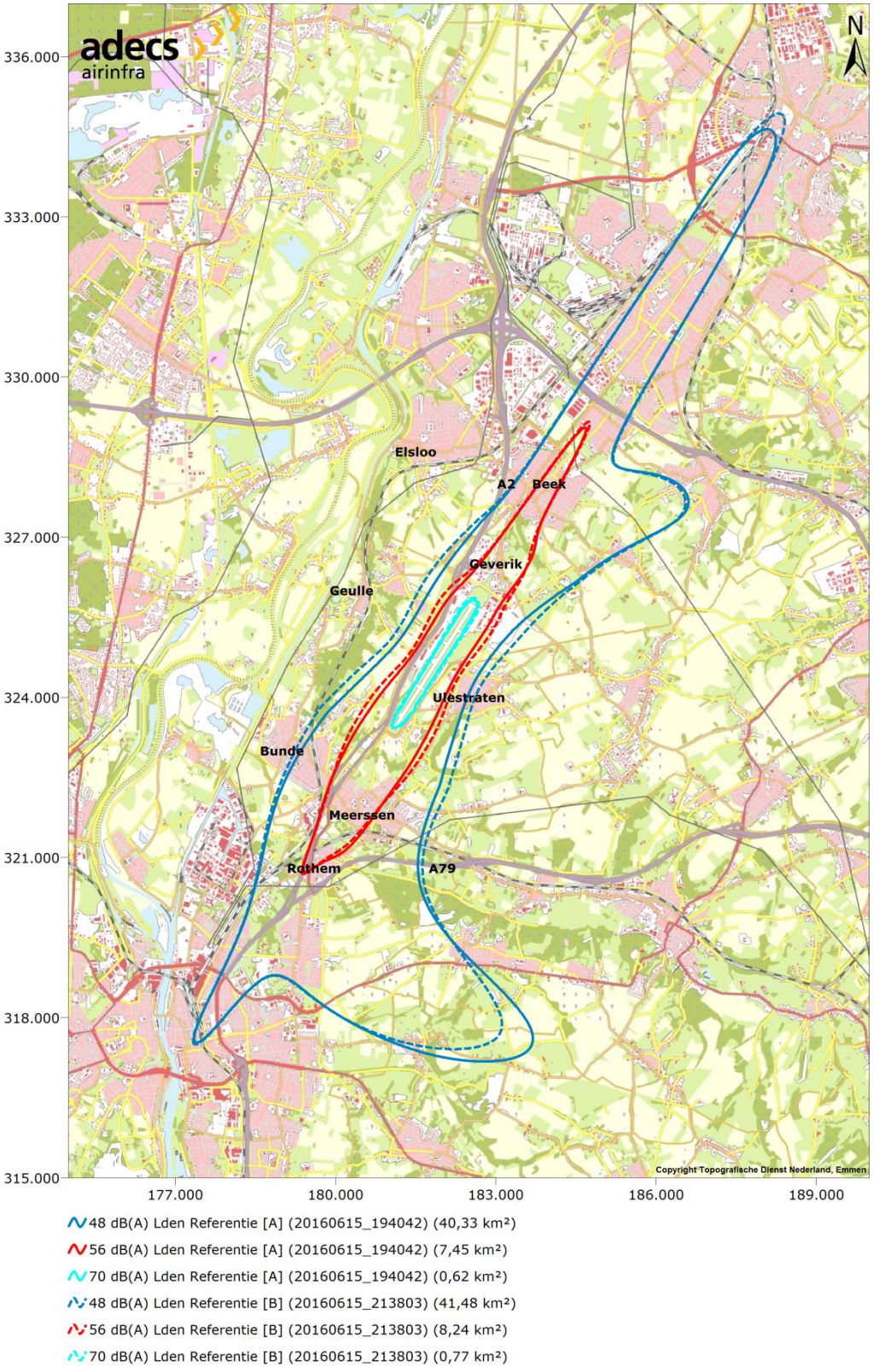
Tabel 16 Berekende geluidsbelasting in de handhavingspunten voor de verschillende scenario's.

Punt	O[1]	A[2]	B[3]	C[4]	D[5]	E[6]	F[7]
HH_03	66,39	67,56	67,95	67,78	66,05	67,43	62,17
HH_21	67,60	69,46	71,41	71,39	68,28	68,42	63,92
HH1_Meers	56,93	57,07	56,71	56,55	52,31	53,12	50,25
HH2_Rothe	56,89	57,08	56,92	57,10	54,06	55,02	50,96
HH3_Bunde	55,88	55,59	55,59	55,08	51,25	51,85	49,02
HH4_Beek	55,15	53,52	53,71	53,48	49,76	49,80	45,46
HH5_Beek	55,42	55,15	55,28	55,19	51,41	51,48	47,10
HH6_Ulest	55,95	55,98	57,91	57,82	54,72	53,99	51,36

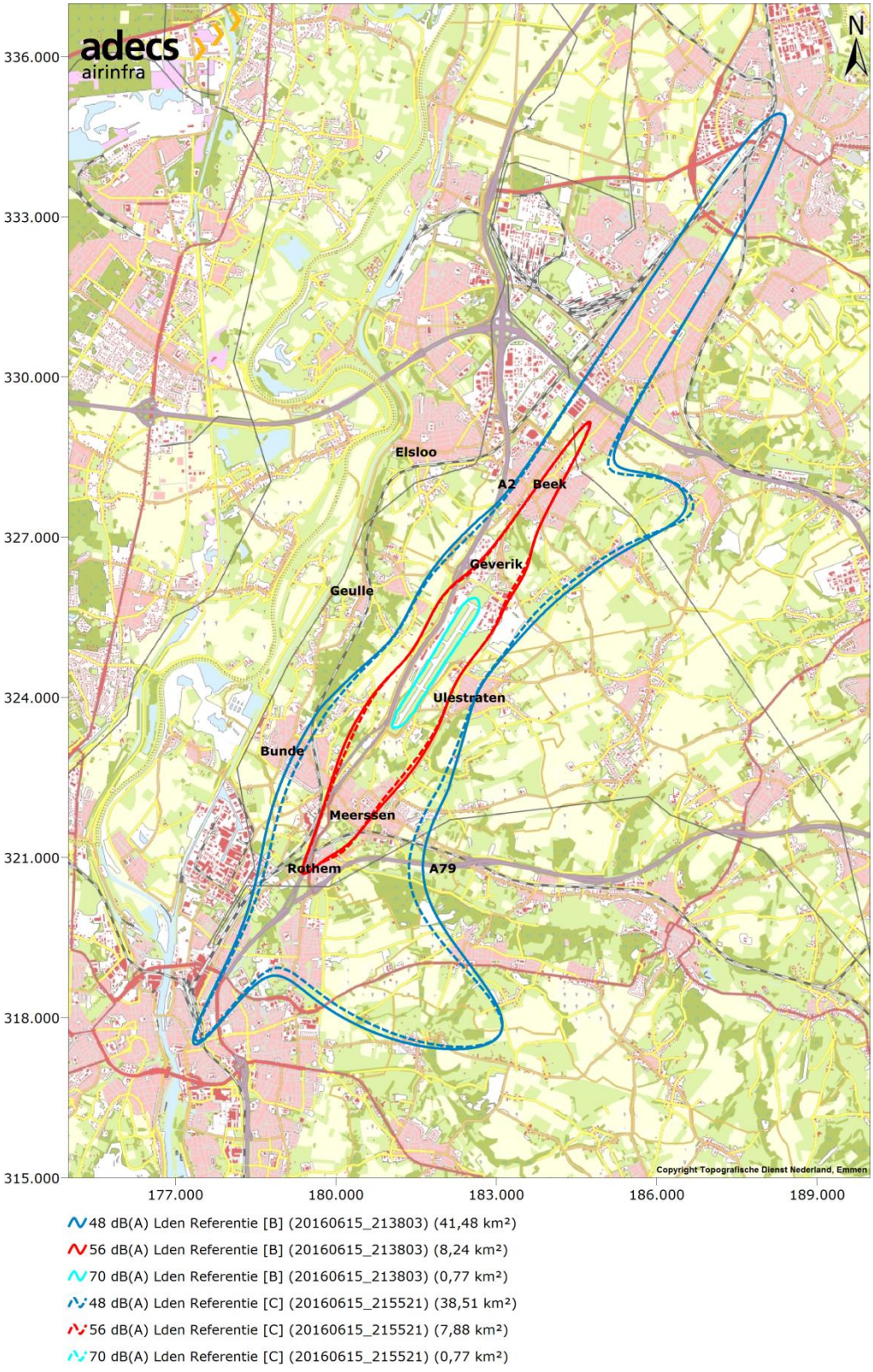
[1] Berekeningsnummer 20131127_105559
[2] Berekeningsnummer Adecs 20160615_194042
[3] Berekeningsnummer Adecs 20160615_213803
[4] Berekeningsnummer Adecs 20160615_215521
[5] Berekeningsnummer Adecs 20160622_120929
[6] Berekeningsnummer Adecs 20160622_080134
[7] Berekeningsnummer Adecs 20160614_012953



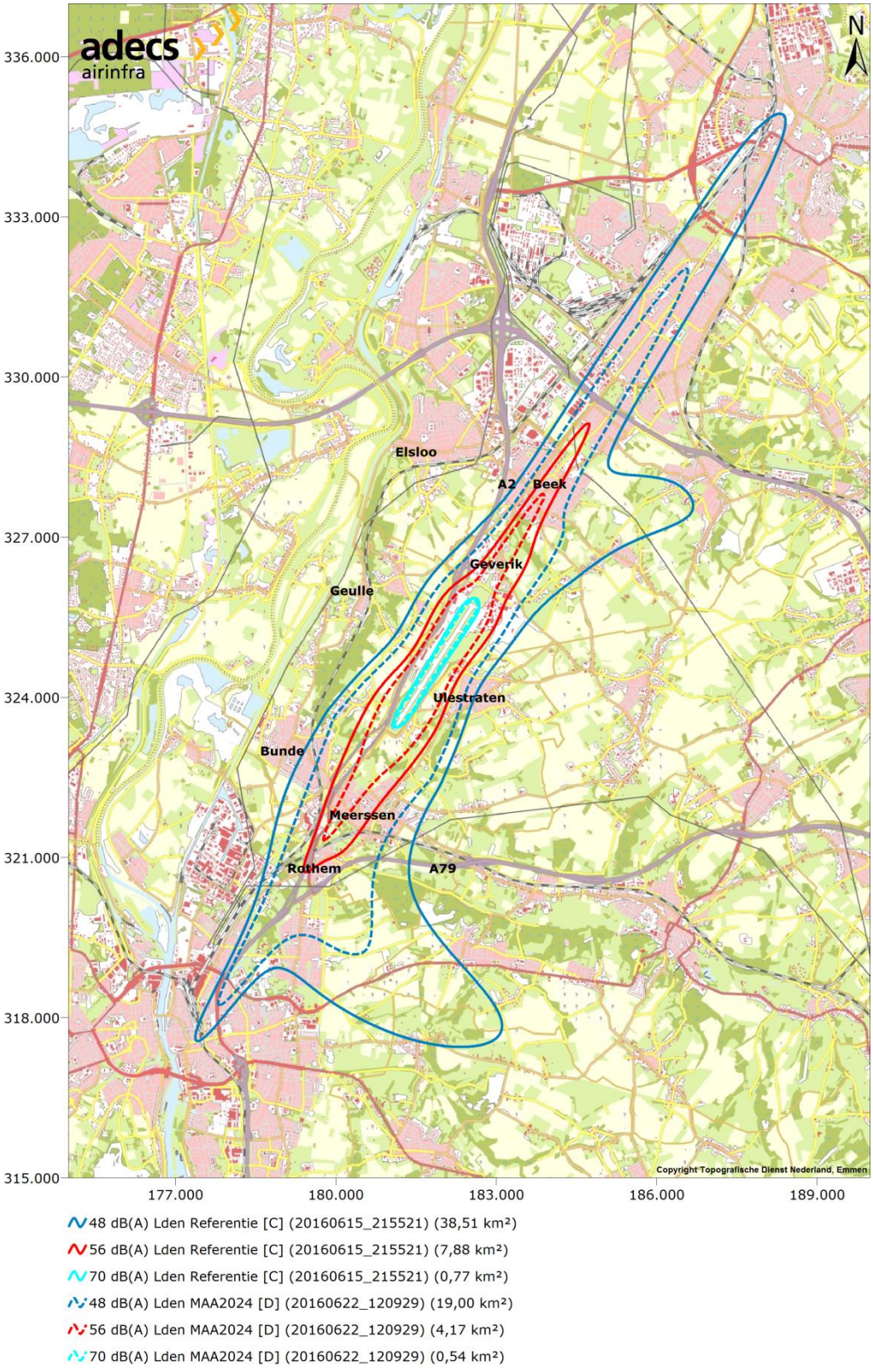
Figuur 20 Vergelijking L_{den}-contouren van de Referentie [O]: Omzettingsregeling MAA-2014 met de Referentie [A]. De oorspronkelijke omzetting [O] is in 2013 met een kleiner rekengebied berekend waardoor de 48 dB(A) L_{den}-contour aan de noordzijde afgekapt is.



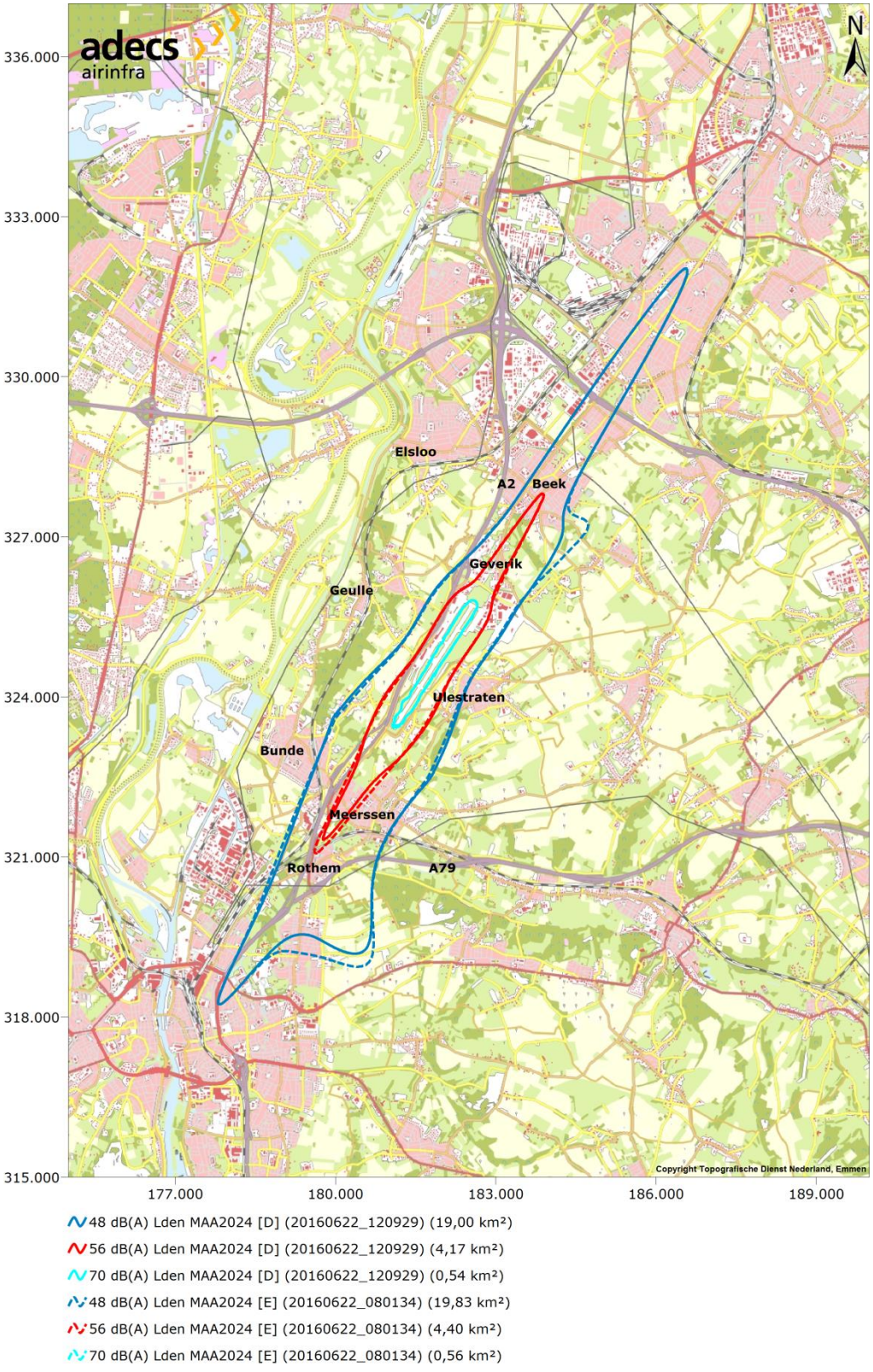
Figuur 21 Vergelijking L_{den}-contouren van de Referentie [A] met de Referentie [B].



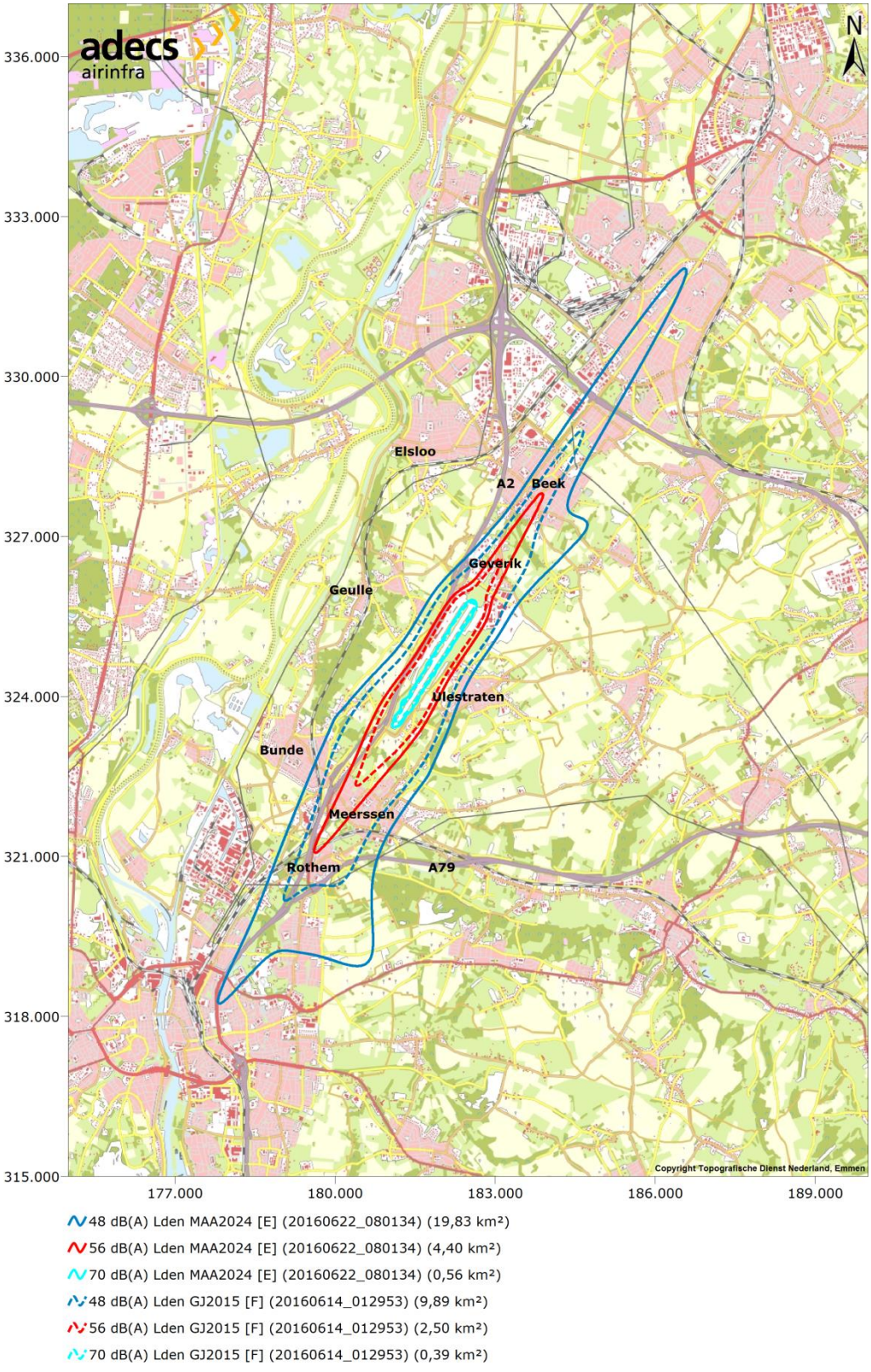
Figuur 22 Vergelijking L_{den}-contouren van de Referentie [B] met de Referentie [C]: Referentiesituatie MAA-2014.



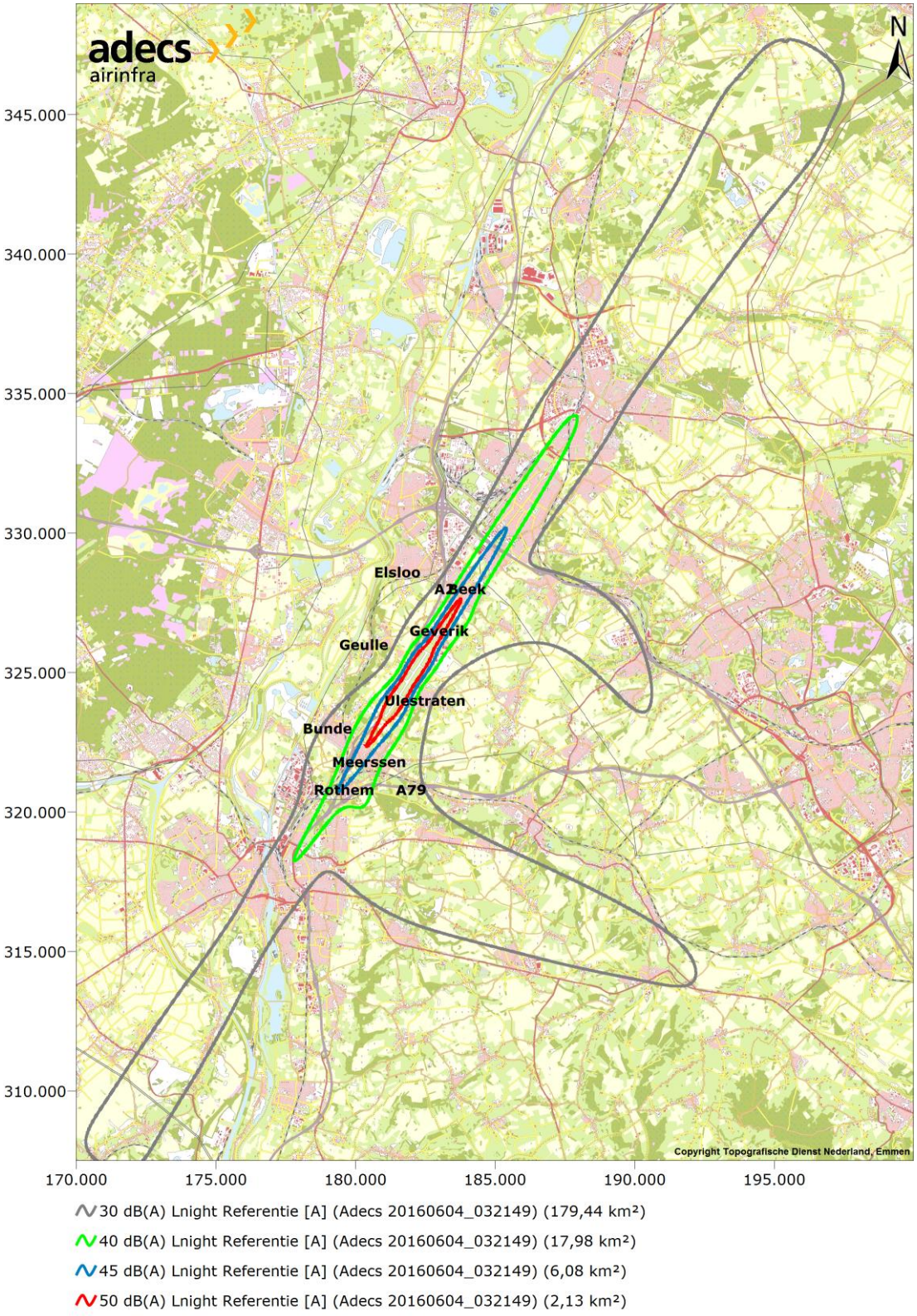
Figuur 23 Vergelijking L_{den}-contouren van de Referentie [C]: Referentiesituatie MAA-2014 met het scenario MAA2024 [D].



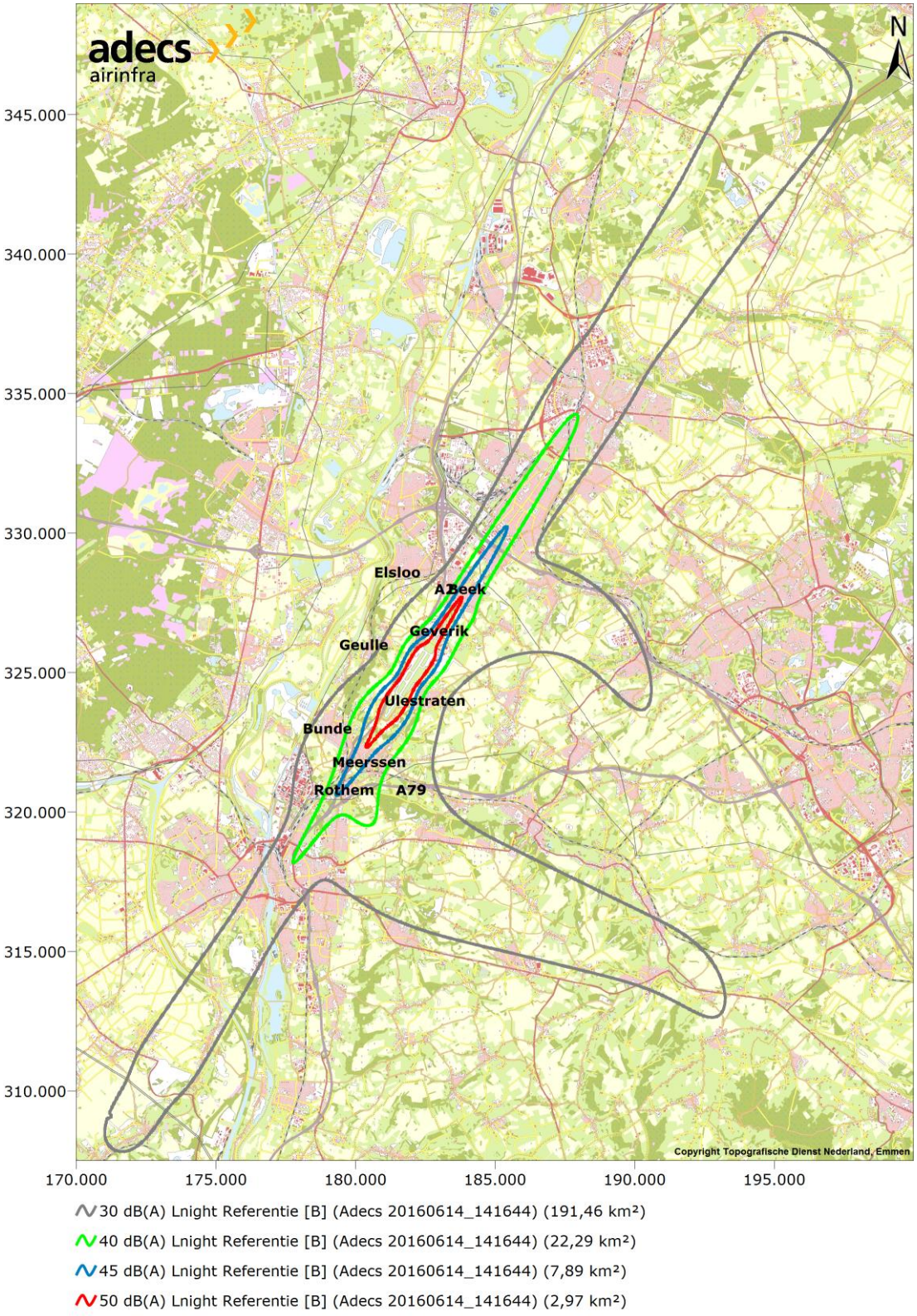
Figuur 24 Vergelijking L_{den}-contouren van het scenario MAA2024 [D] met het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024.



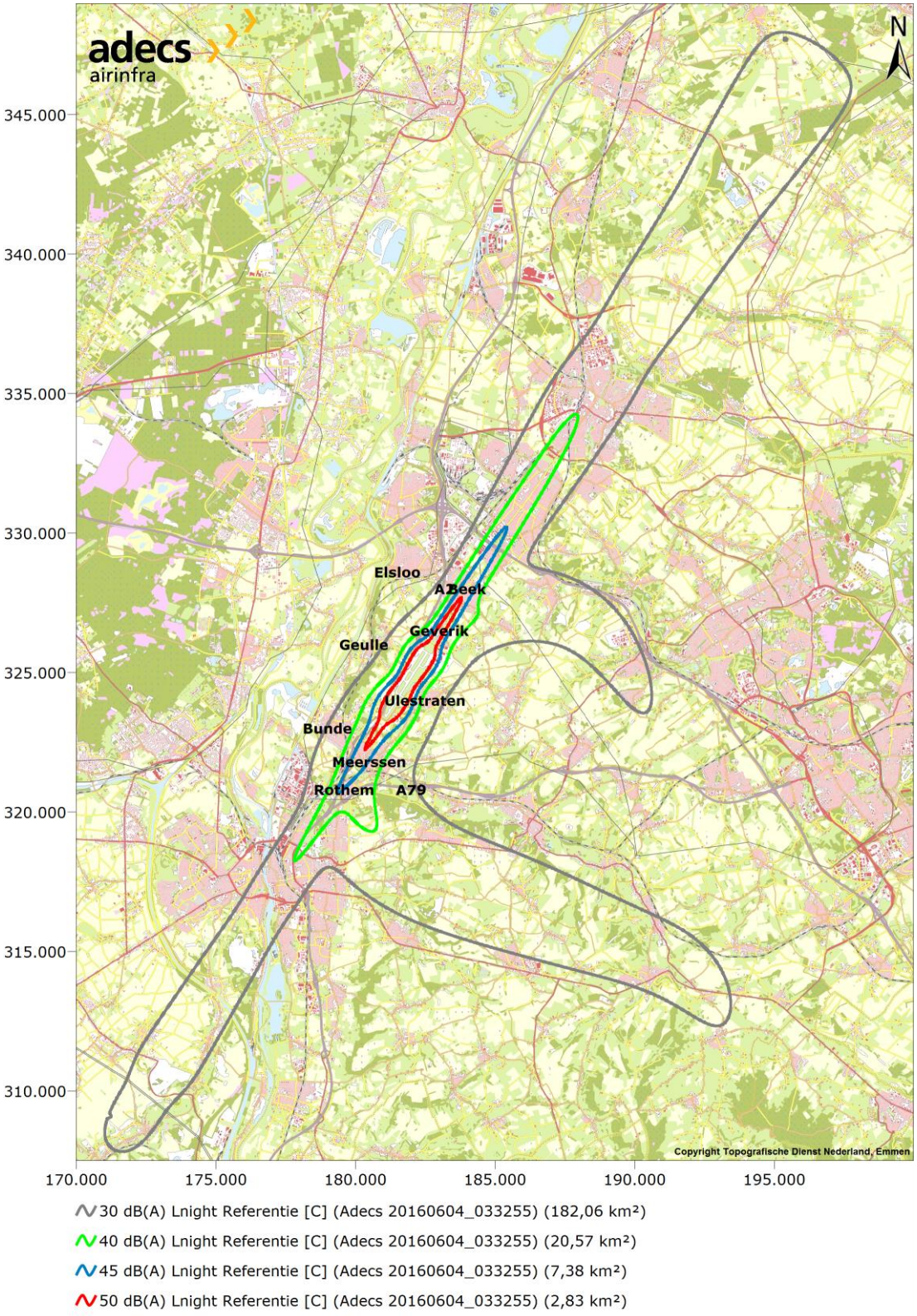
Figuur 25 Vergelijking L_{den}-contouren van het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024 met het gebruiksjaar GJ2015 [F]: Huidige situatie.



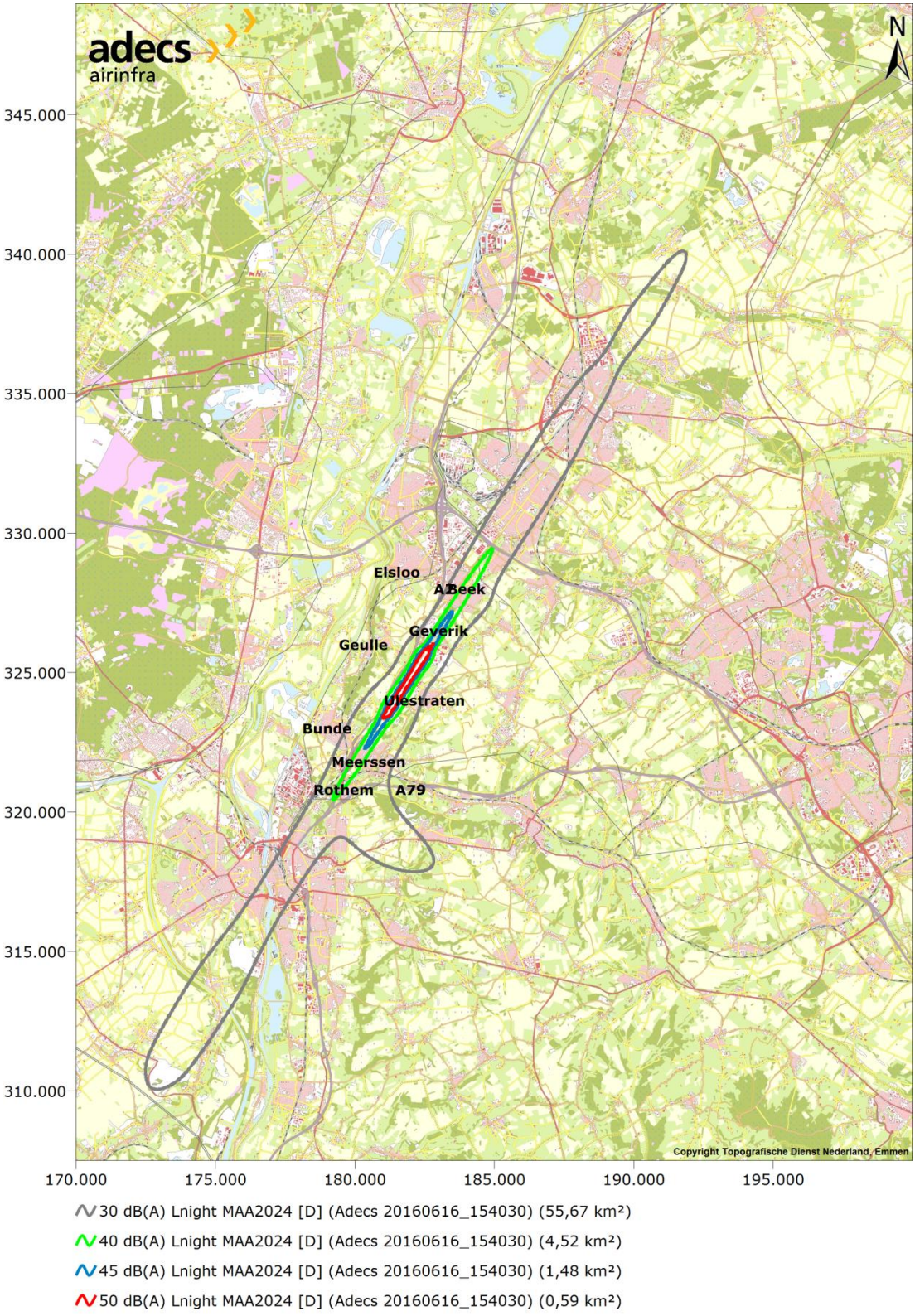
Figuur 26 Totaaloverzicht L_{night}-contouren voor de Referentie [A].



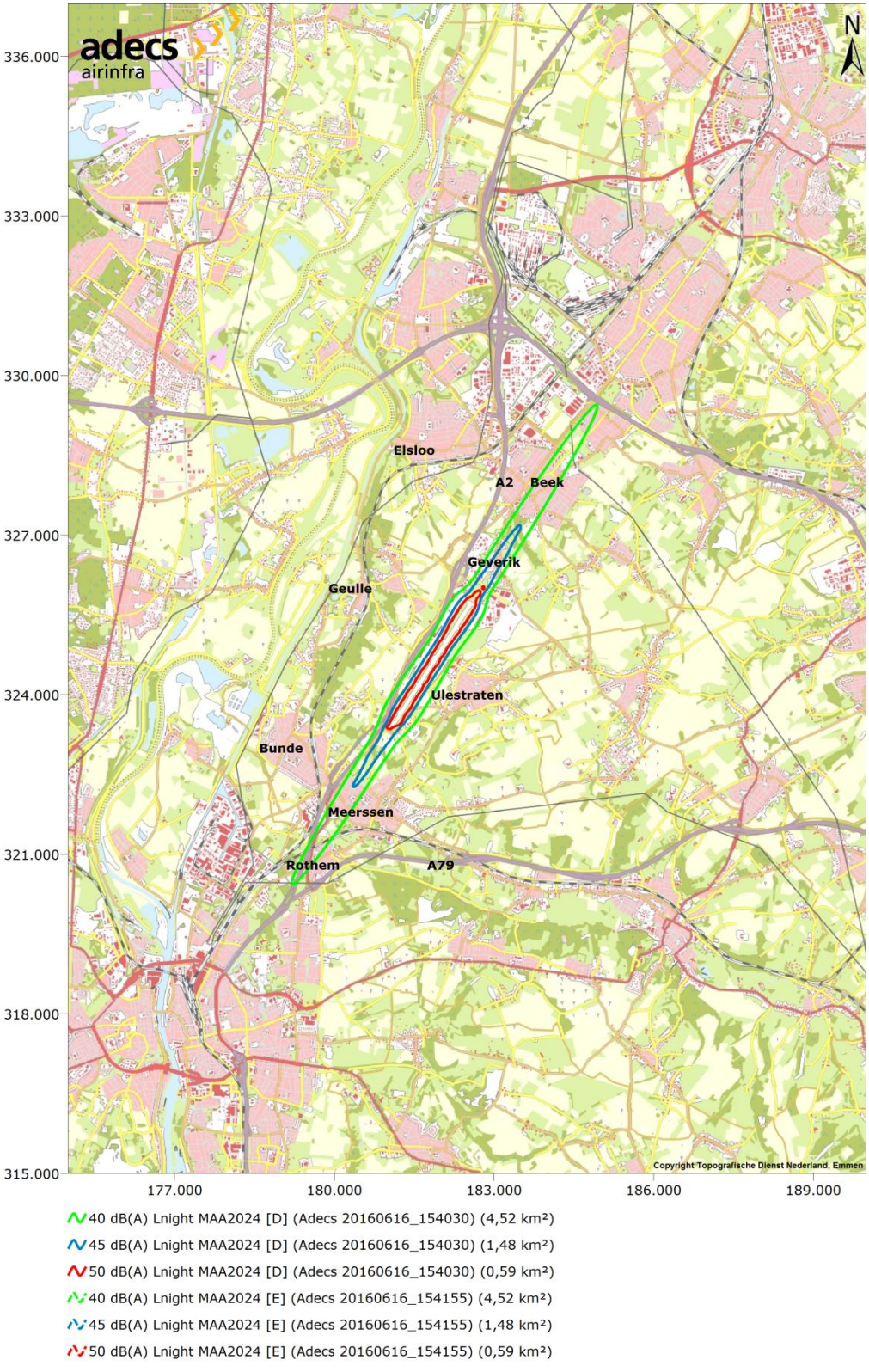
Figuur 27 Totaaloverzicht L_{night}-contouren voor de Referentie [B].



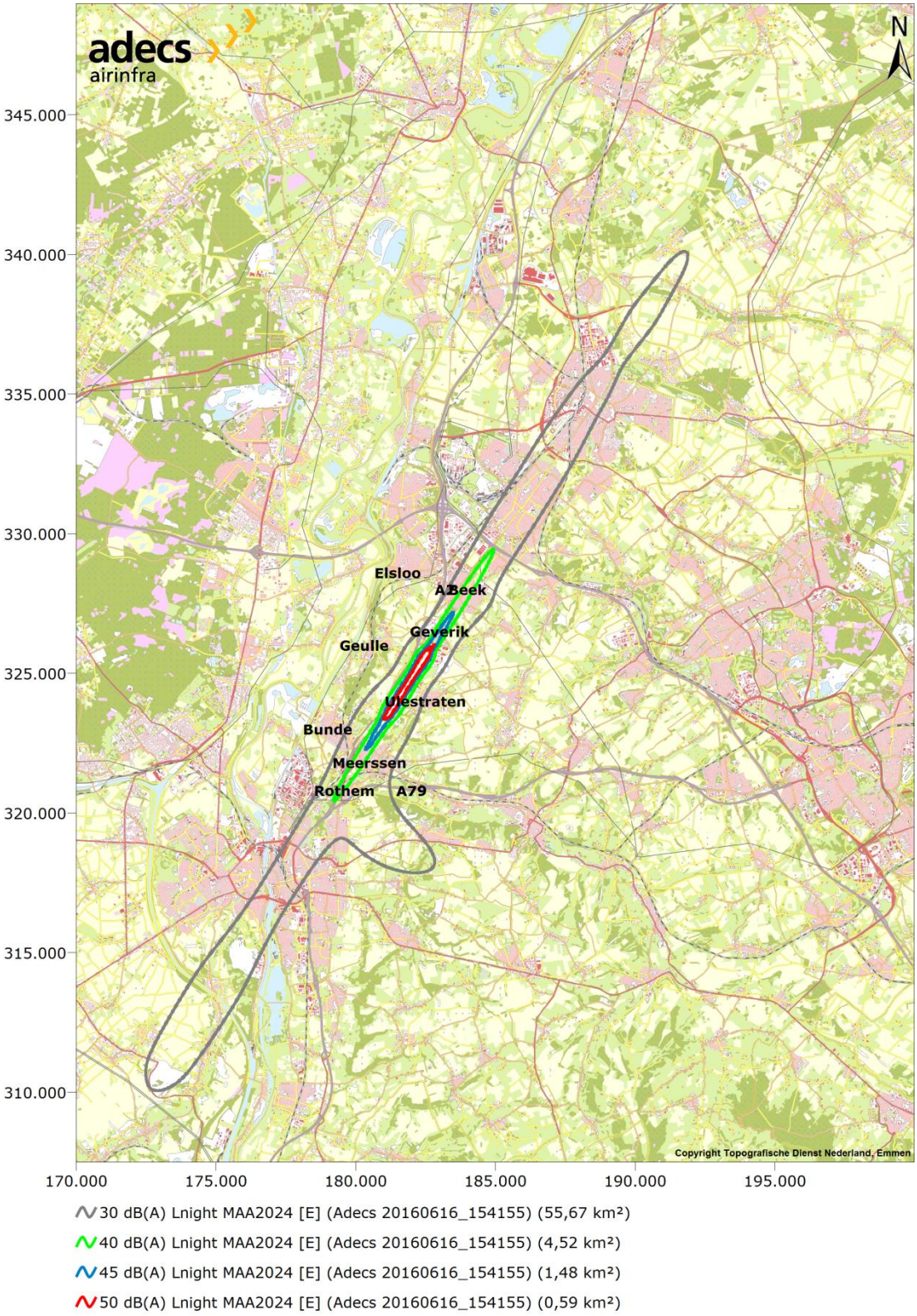
Figuur 28 Totaaloverzicht L_{night}-contouren voor de Referentie [C]: Referentiesituatie MAA-2014.



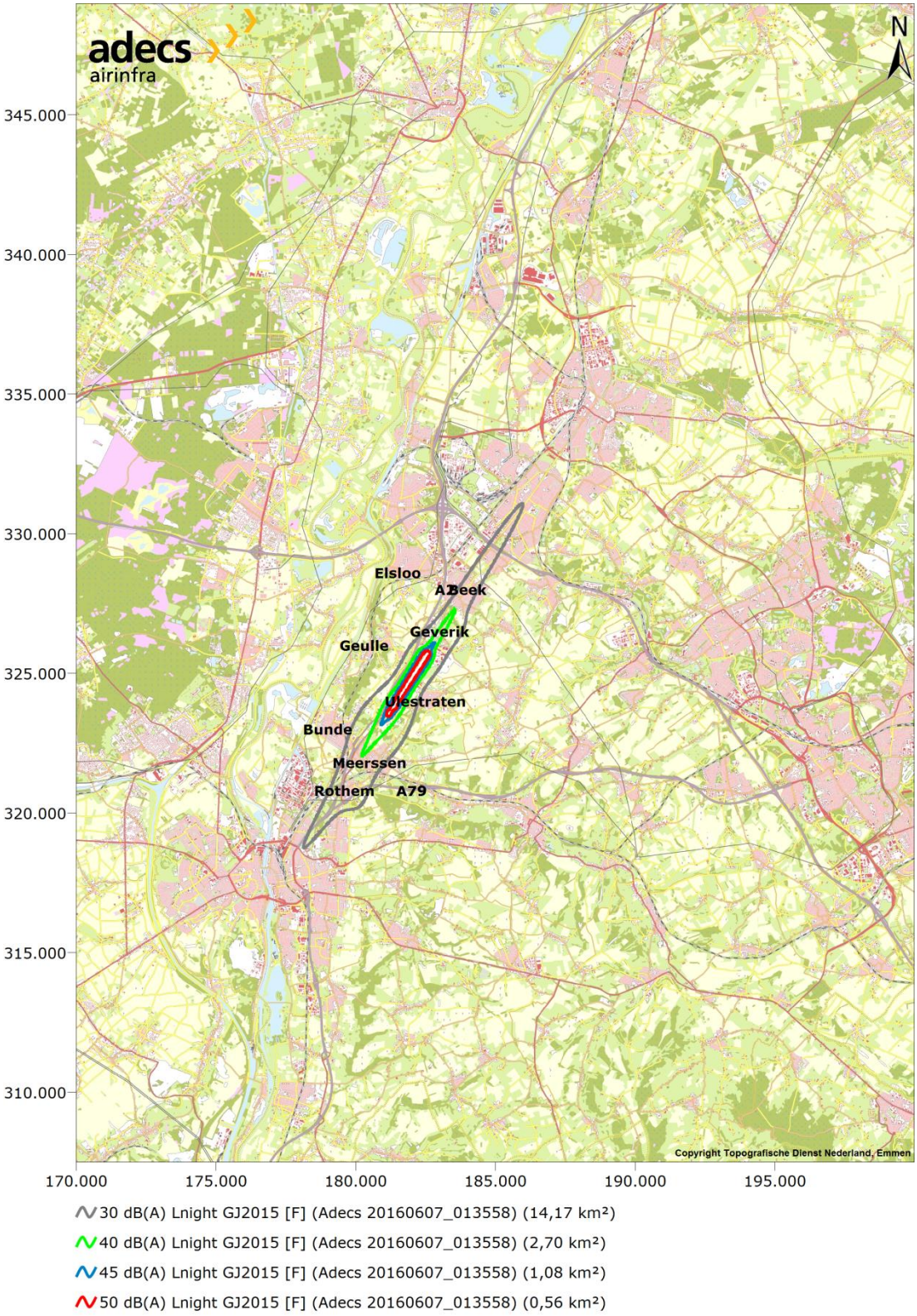
Figuur 29 Totaaloverzicht L_{night}-contouren voor het scenario MAA2024 [D].



Figuur 30 Vergelijking L_{night}-contouren van het scenario MAA2024 [D] met het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024.



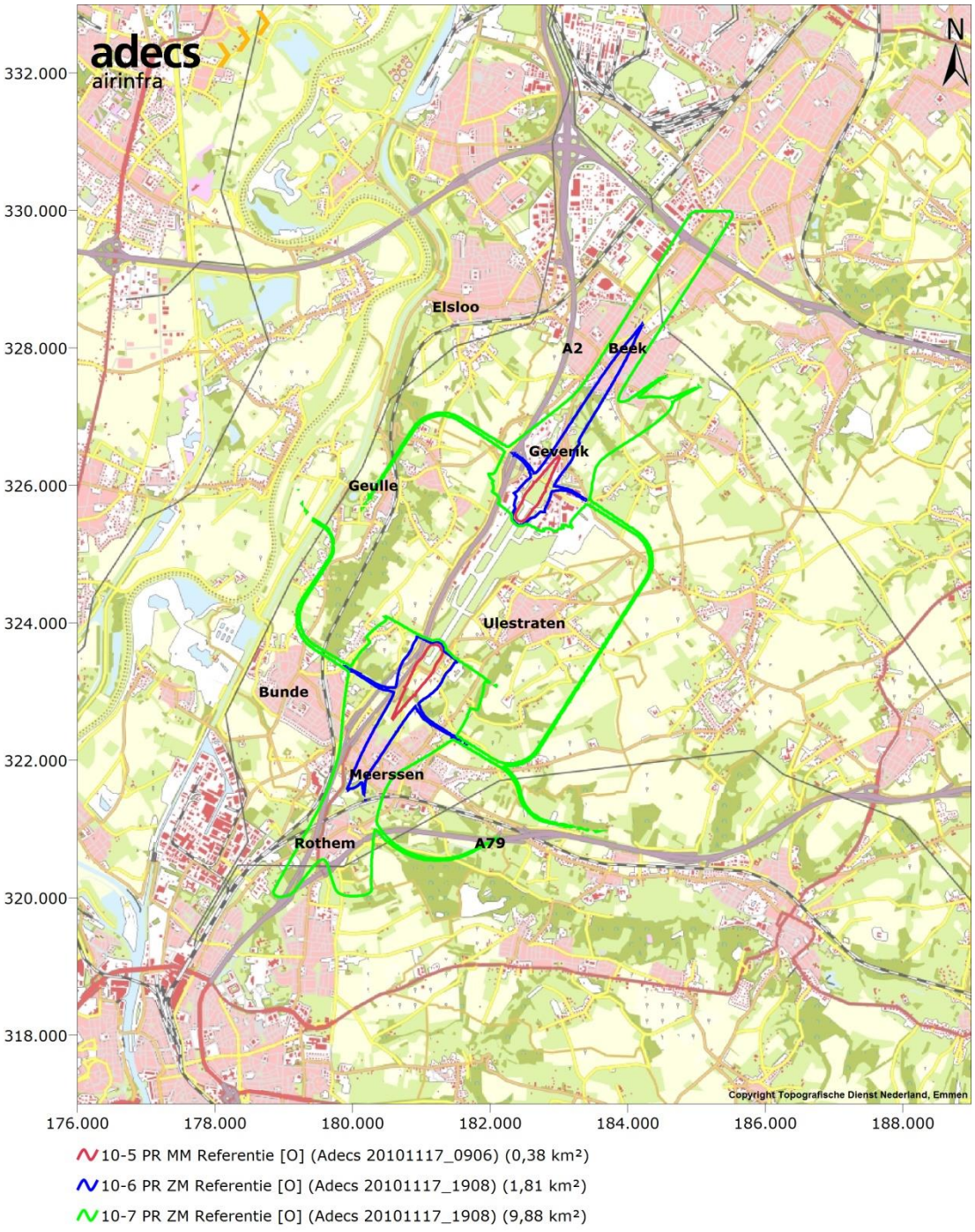
Figuur 31 Totaaloverzicht L_{night}-contouren voor het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024.



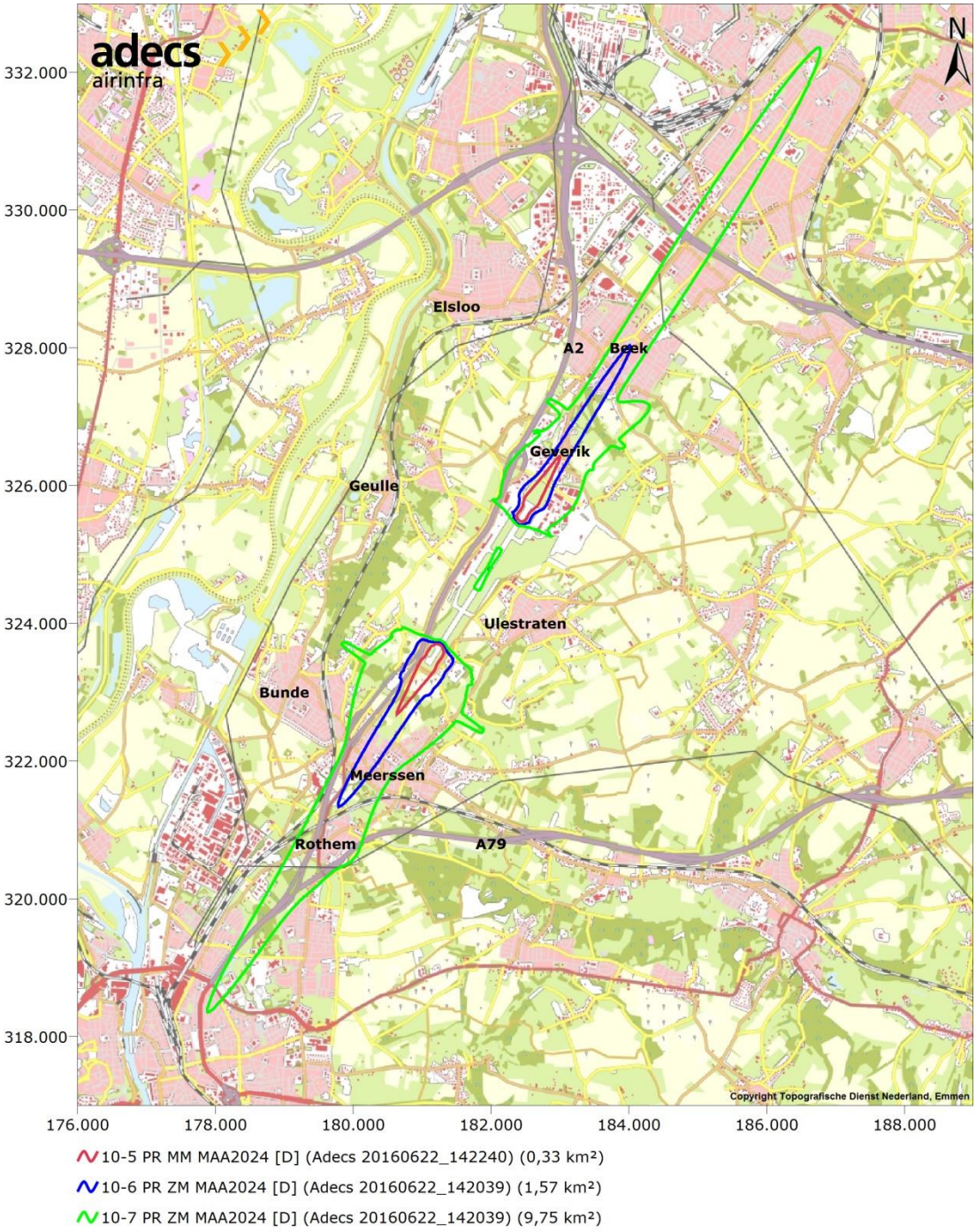
Figuur 32 Totaaloverzicht L_{night}-contouren voor het gebruiksjaar GJ2015 [F]: Huidige situatie.

E.2 Externe veiligheid

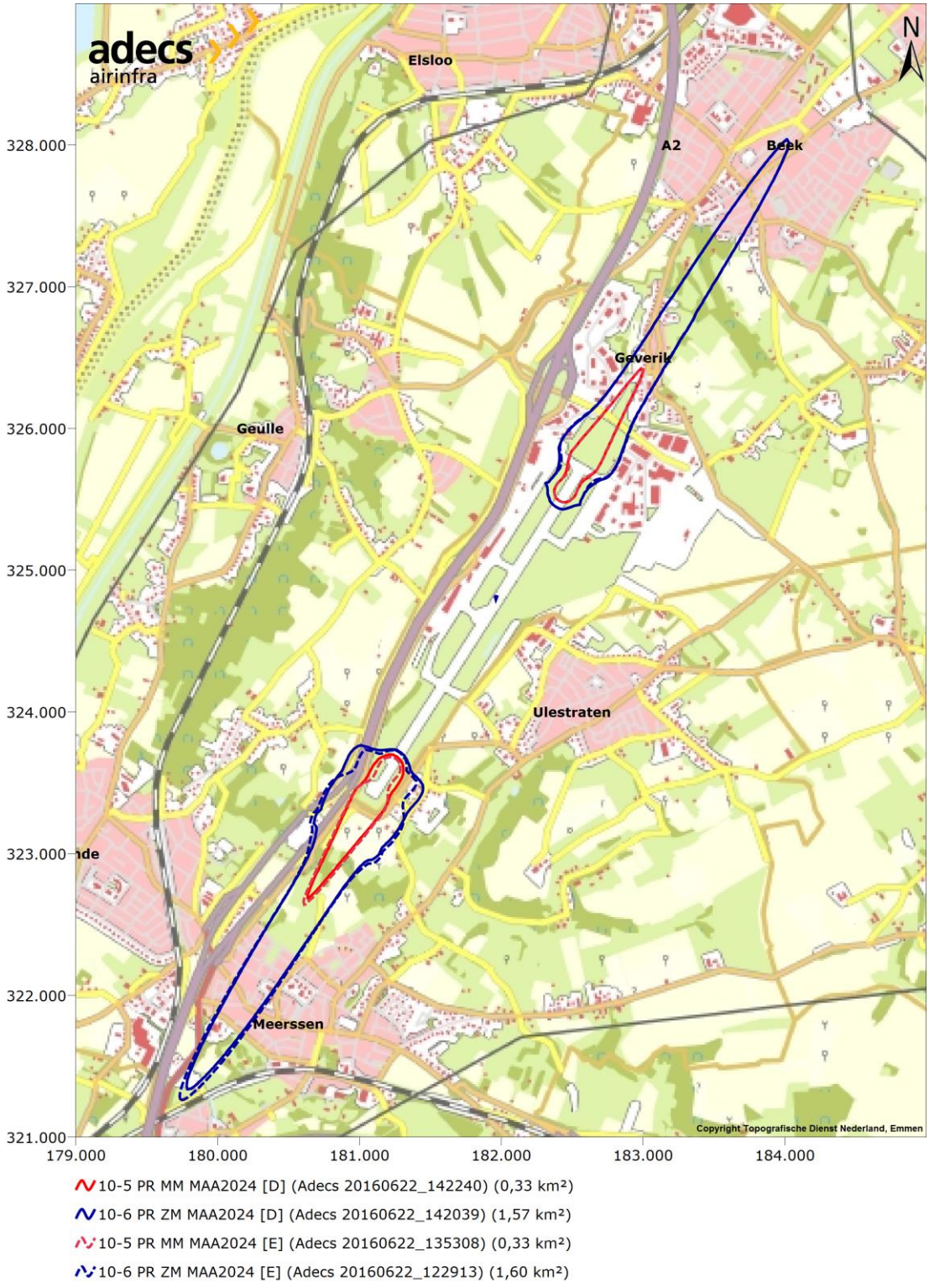
De overzichten van de EV-contouren voor de scenario's O en D tot en met F zijn gepresenteerd in figuur 33 tot en met figuur 37. Net als bij de geluidberekeningen zijn de oorspronkelijke EV-berekeningen (BOB 2011) uitgevoerd met een kleiner rekengrid, waardoor de lagere contourwaarden afgekapt zijn.



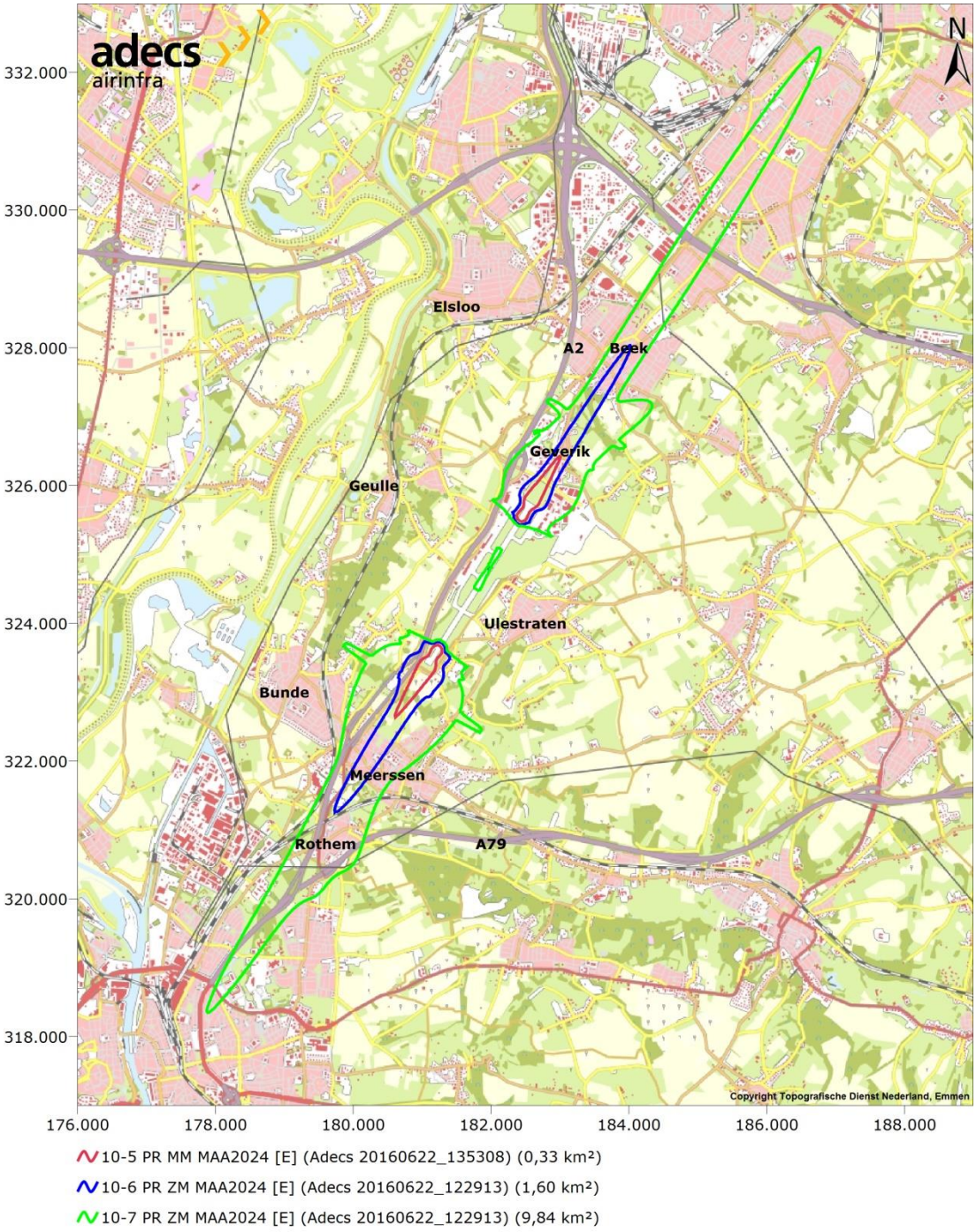
Figuur 33 Totaaloverzicht EV-contouren voor de Referentie [O].



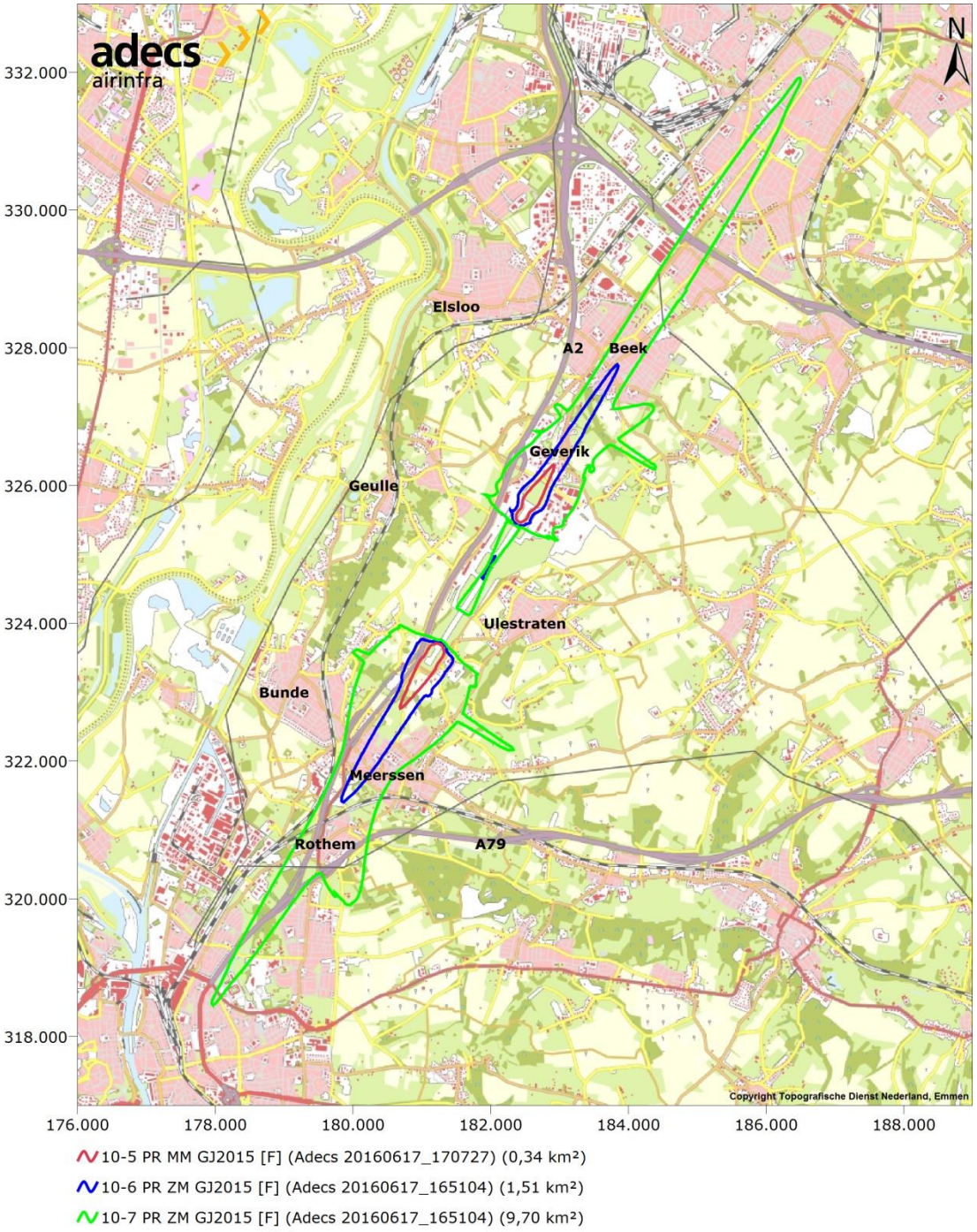
Figuur 34 Totaaloverzicht EV-contouren voor het scenario MAA2024 [D].



Figuur 35 Vergelijking EV-contouren van het scenario MAA2024 [D] en het scenario LHB-situatie MAA-2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024.



Figuur 36 Totaaloverzicht EV-contouren voor het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024.



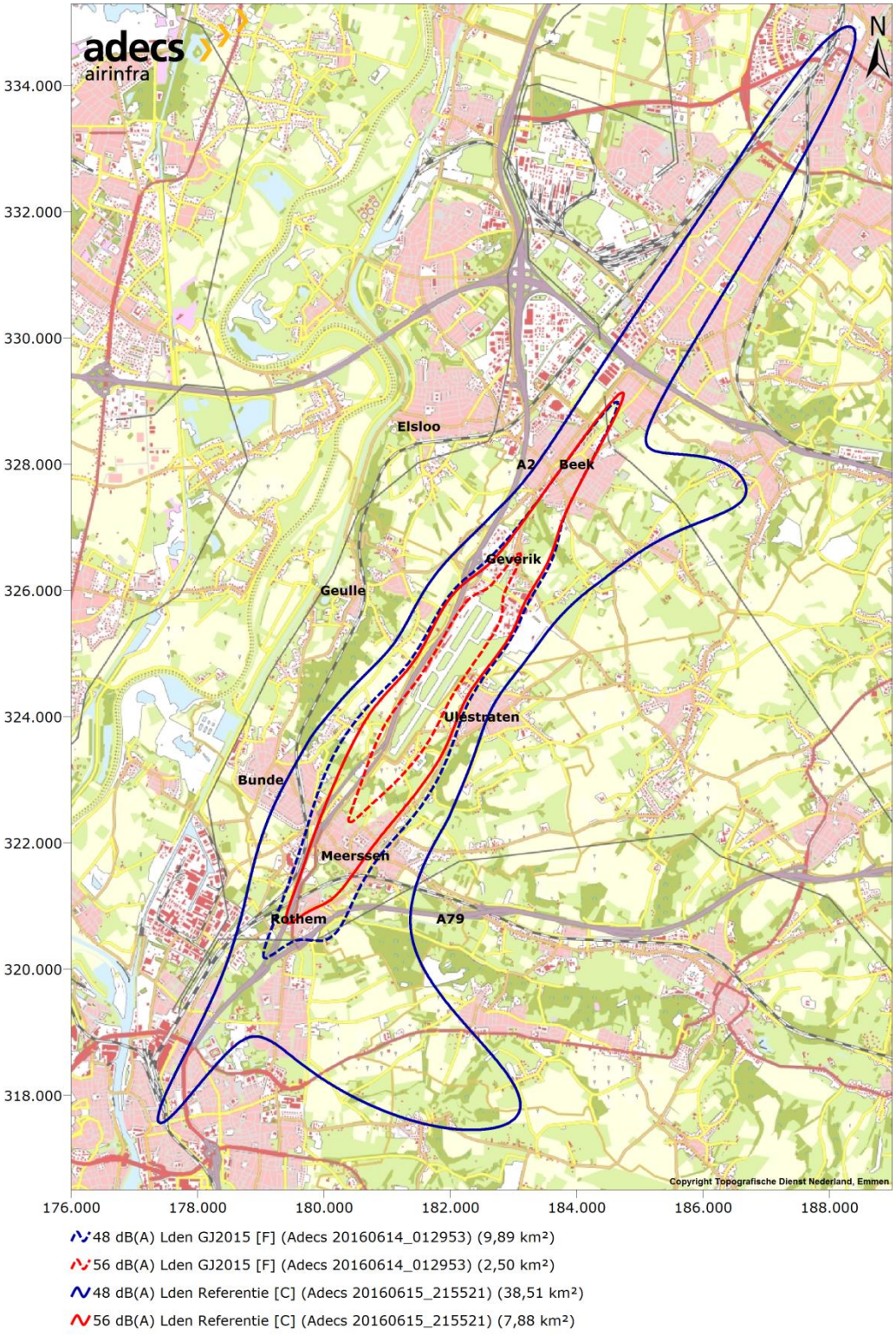
Figuur 37 Totaaloverzicht EV-contouren voor het gebruiksjaar GJ2015 [F]: Huidige situatie.

Bijlage F Vergelijk Situaties

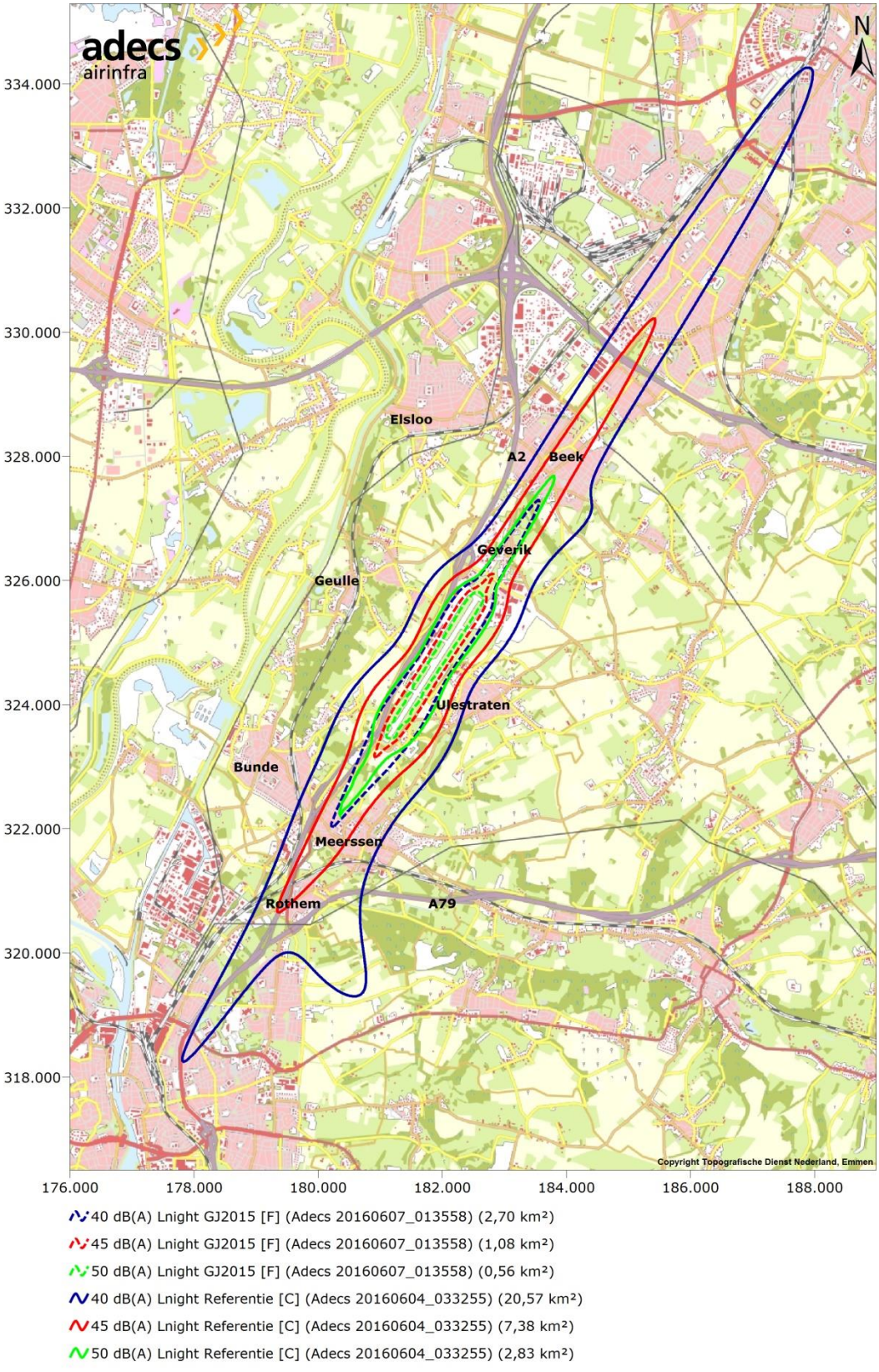
F.1 Huidige situatie versus referentiesituatie MAA-2014

Om inzichtelijk te maken wat de huidige milieueffecten zijn ten opzichte van de maximale invulling van de Omzettingsregeling [referentiesituatie MAA-2014], is in deze paragraaf een meer gedetailleerde vergelijking gemaakt tussen scenario F en C. Voor deze twee scenario's zijn de geluids- en EV-contouren respectievelijk uitgezet in figuur 38, figuur 39 en figuur 40. De vergelijking van de geluidsbelasting in de handhavingspunten is al opgenomen in tabel 16.

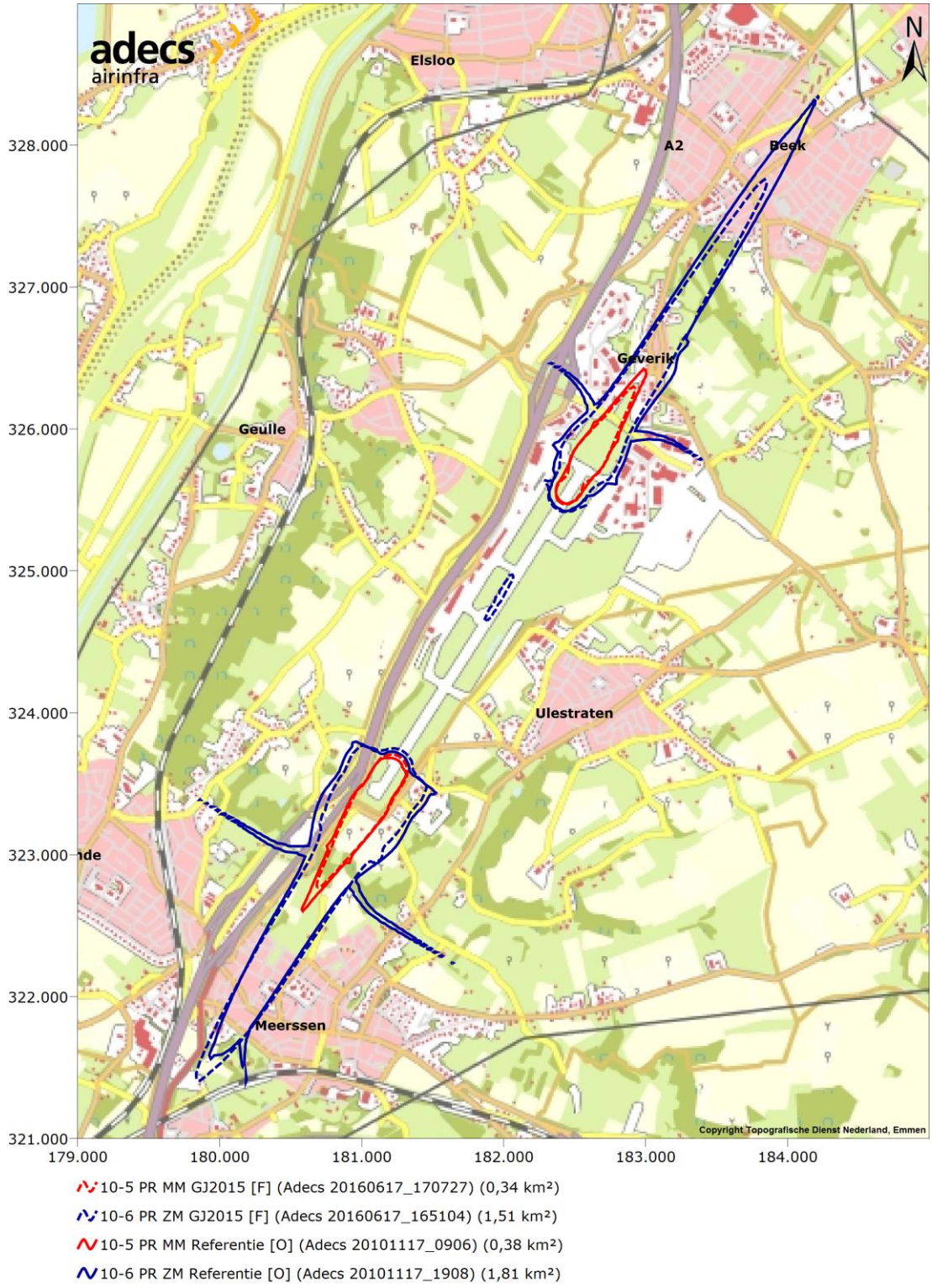
Bij de geluidscontouren voor de huidige situatie (GJ2015, scenario F) is geen meteomarge toegepast, omdat dit het feitelijke gebruik betreft. Voor de referentiesituatie MAA-2014 is wel een meteomarge toegepast om rekening te houden met variaties in meteocondities.



Figuur 38 Vergelijking L_{den}-contouren van het gebruiksjaar GJ2015 [F]: Huidige situatie en het scenario Referentie [C]: Referentiesituatie MAA-2014.



Figuur 39 Vergelijking L_{night}-contouren van het gebruiksjaar GJ2015 [F]: Huidige situatie en het scenario Referentie [C]: Referentiesituatie MAA-2014.

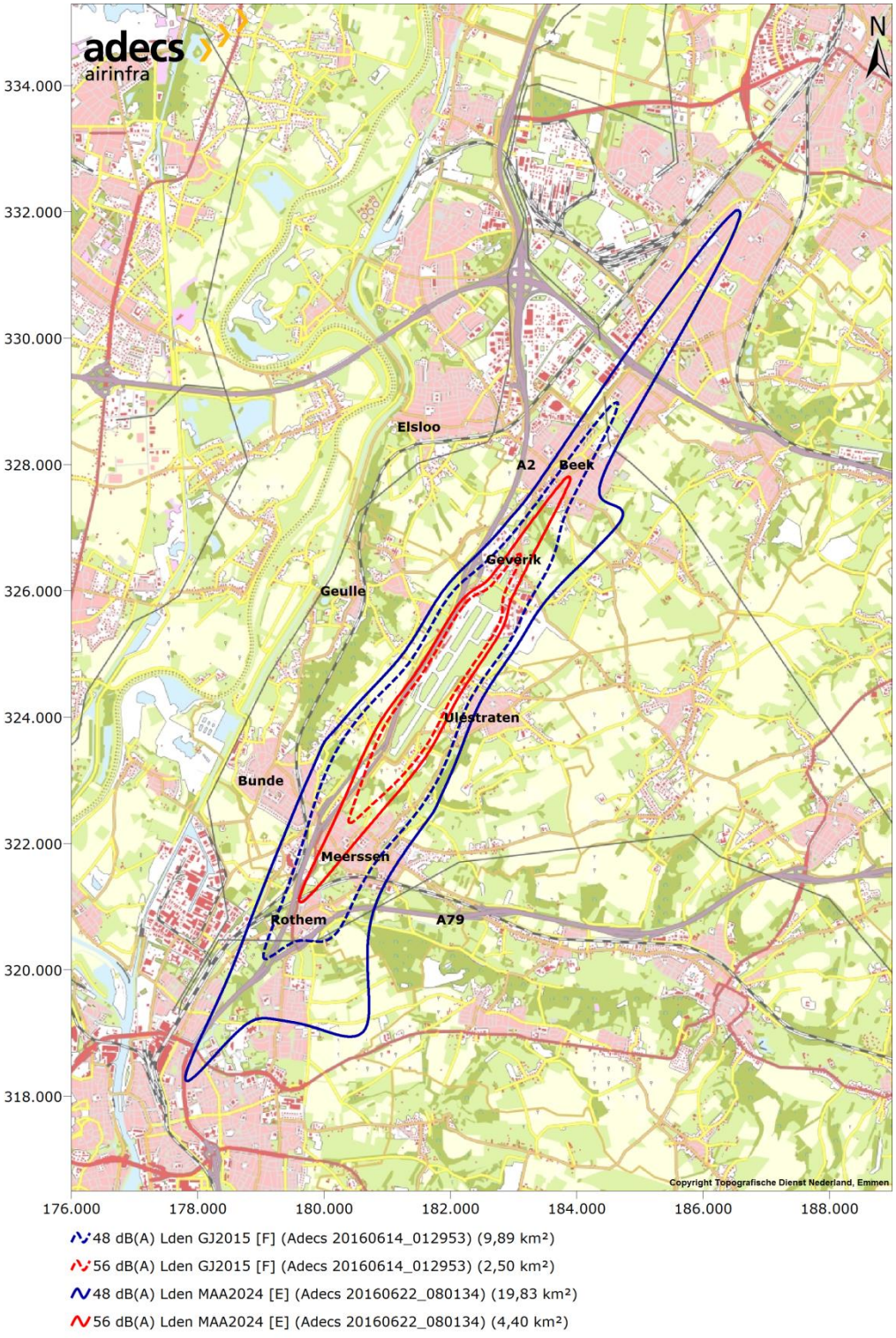


Figuur 40 Vergelijking EV-contouren van het gebruiksjaar GJ2015 [F]: Huidige situatie en het scenario Referentie [O]: Referentiesituatie MAA-2014.

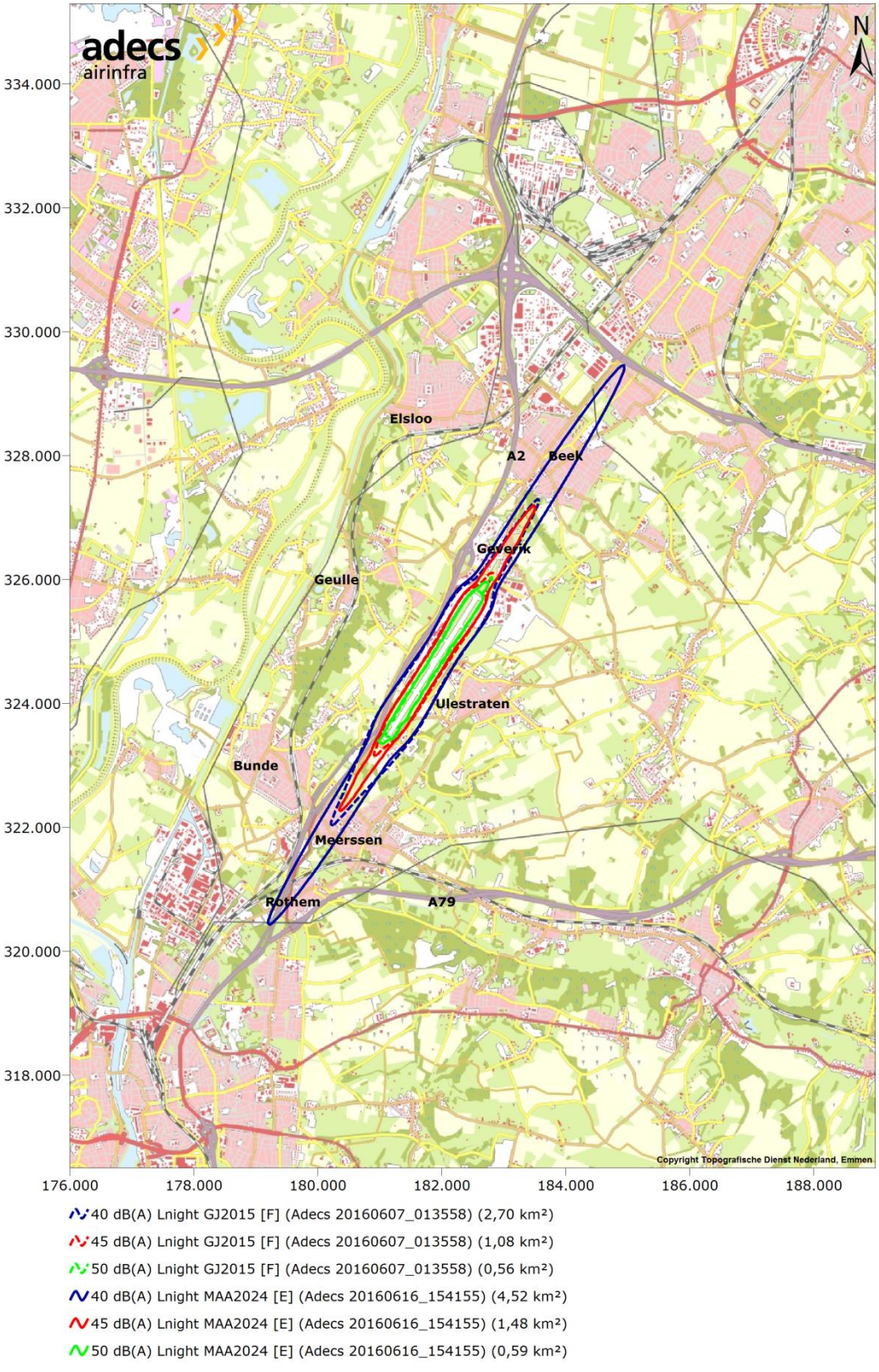
F.2 Huidige situatie versus LHB-situatie MAA-2024

Om inzichtelijk te maken wat de te verwachten milieueffecten van de voorgenomen activiteit (LHB-situatie MAA-2024) zijn ten opzichte van de huidige situatie (GJ2015), is in deze paragraaf een meer gedetailleerde vergelijking gemaakt tussen scenario E en F. Voor deze twee scenario's zijn de geluids- en EV-contouren respectievelijk uitgezet in figuur 41, figuur 42 en figuur 43. De vergelijking van de geluidsbelasting in de handhavingspunten is al opgenomen in tabel 16.

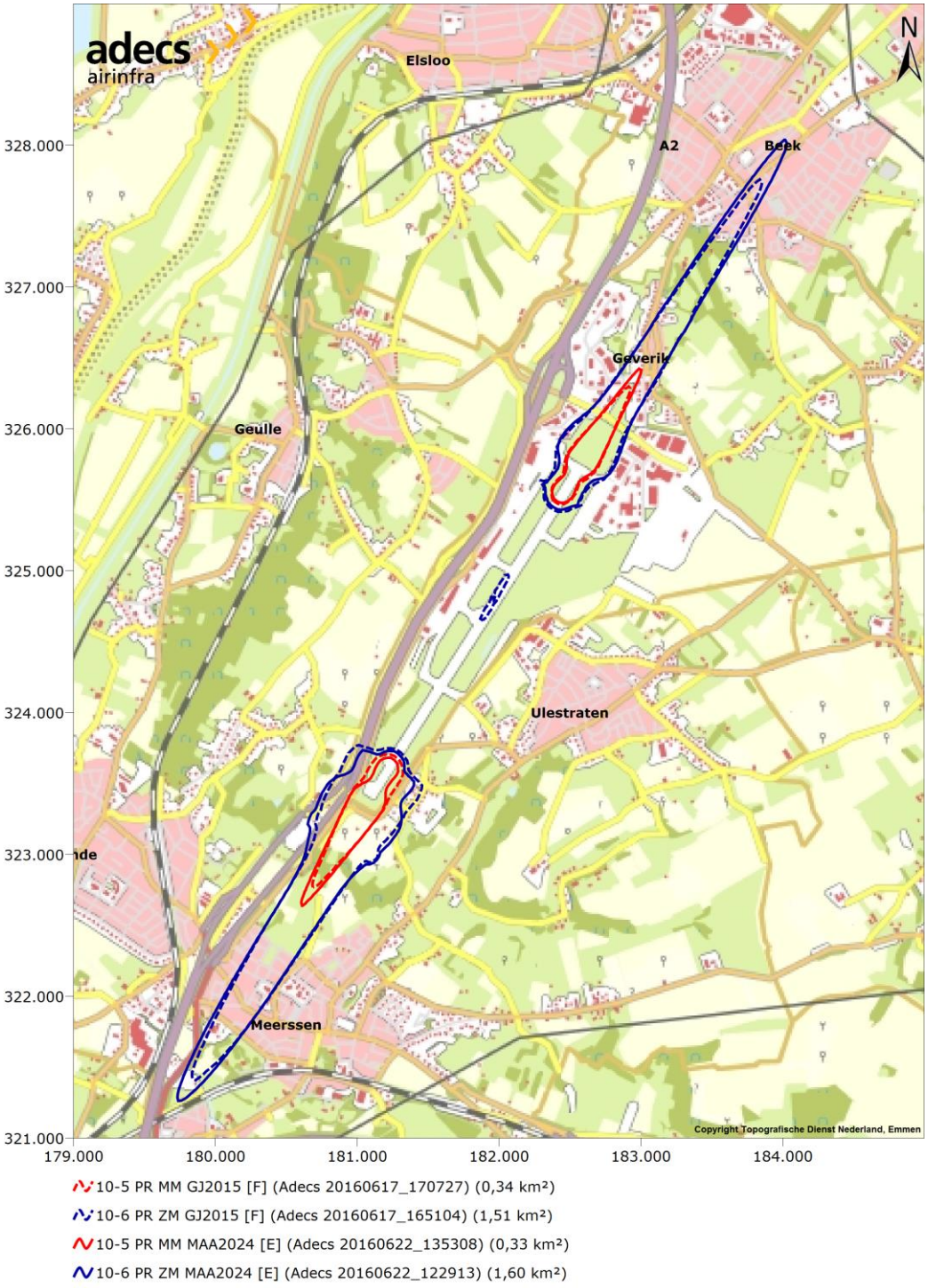
Bij de geluidscontouren voor de huidige situatie (GJ2015) is geen meteomarge toegepast, omdat dit het feitelijke gebruik betreft. Voor de voorgenomen activiteit (LHB-situatie MAA-2024) is wel een meteomarge toegepast om rekening te houden met variaties in meteocondities.



Figuur 41 Vergelijking L_{den}-contouren van het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-204 met het gebruiksjaar GJ2015 [F]: Huidige situatie.



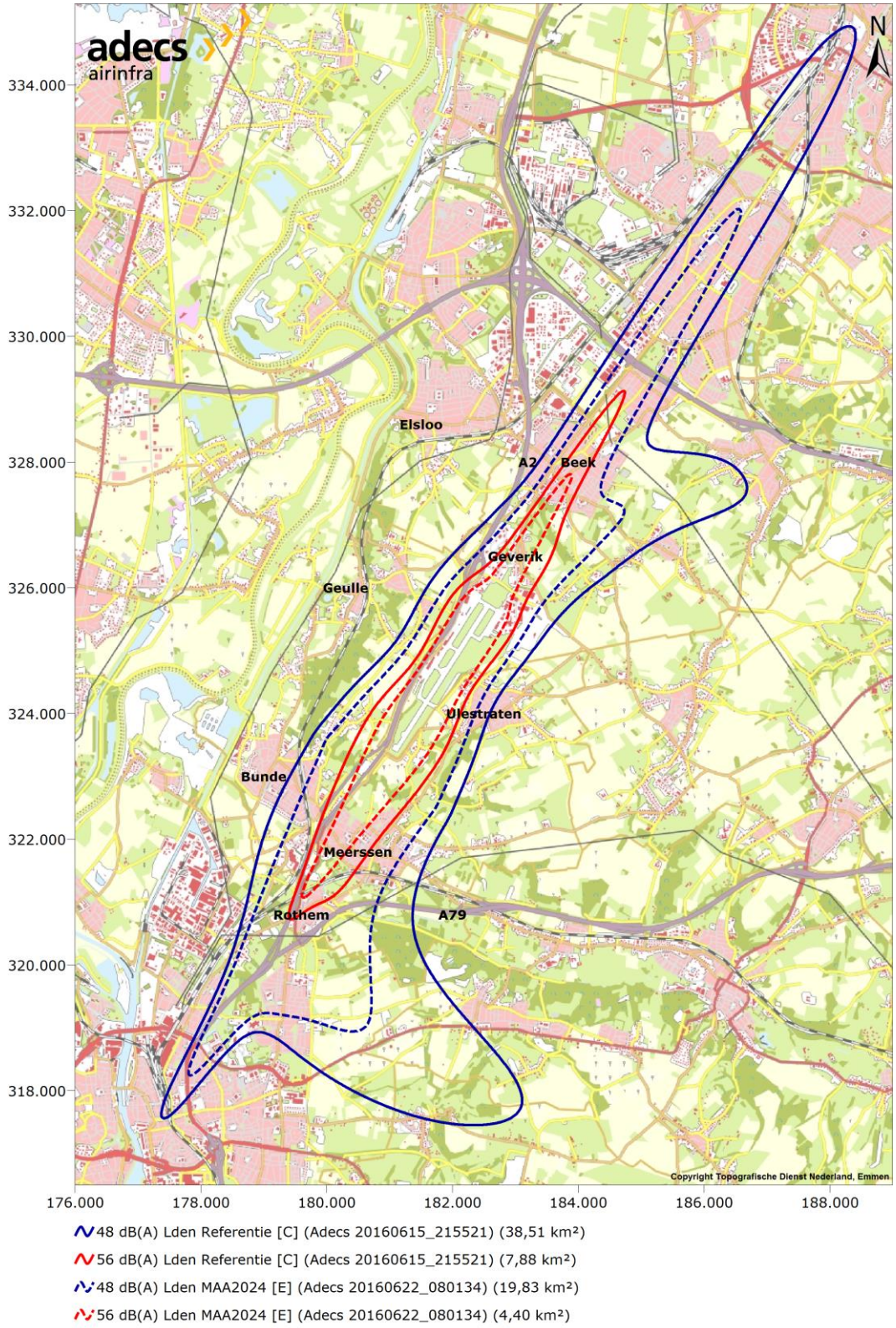
Figuur 42 Vergelijking L_{night}-contouren van het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024 met het gebruiksjaar GJ2015 [F]: Huidige situatie.



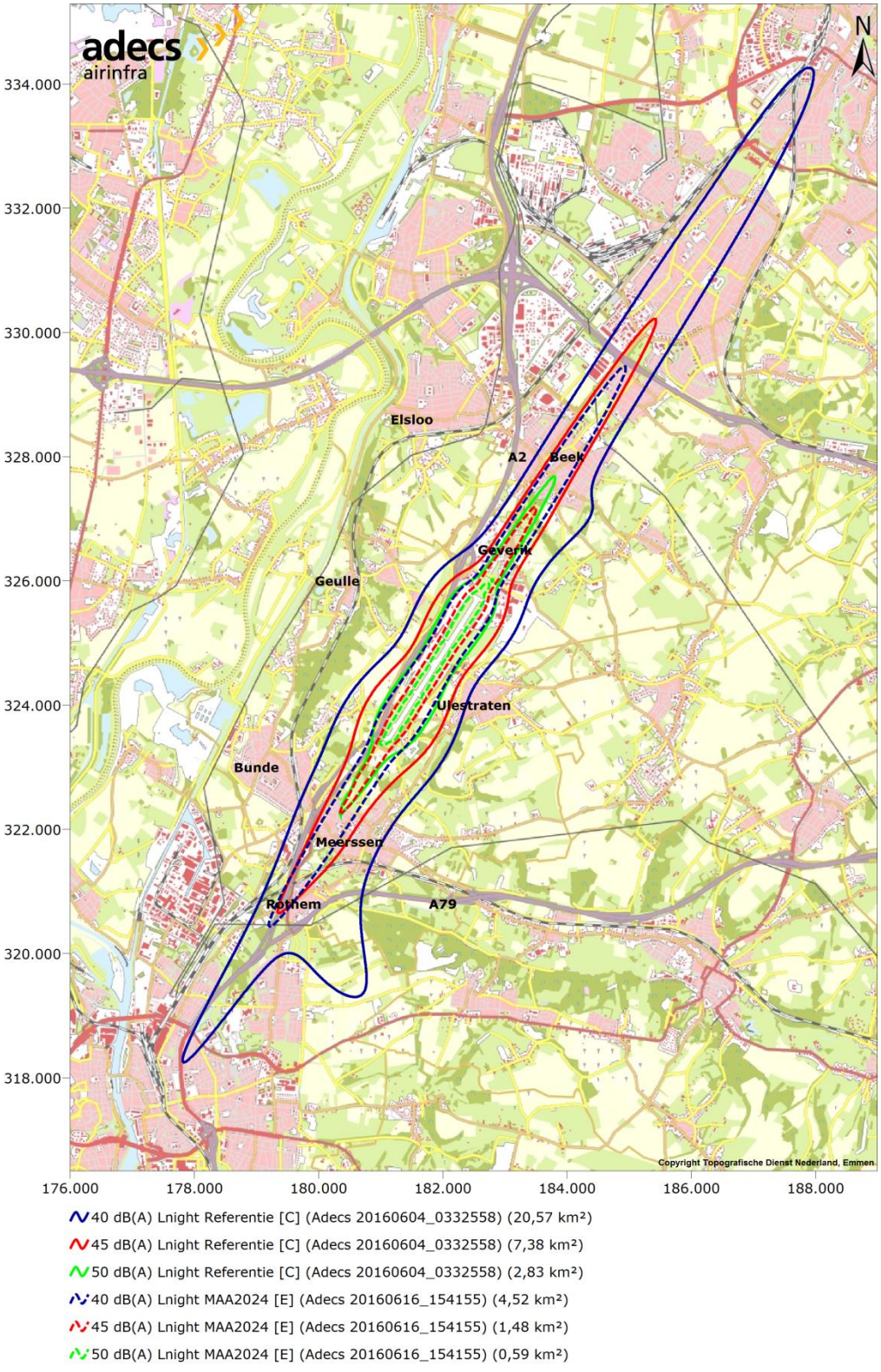
Figuur 43 Vergelijking EV-contouren van het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024 met het gebruiksjaar GJ2015 [F]: Huidige situatie.

F.3 Referentiesituatie MAA-2014 versus LHB-situatie MAA-2024

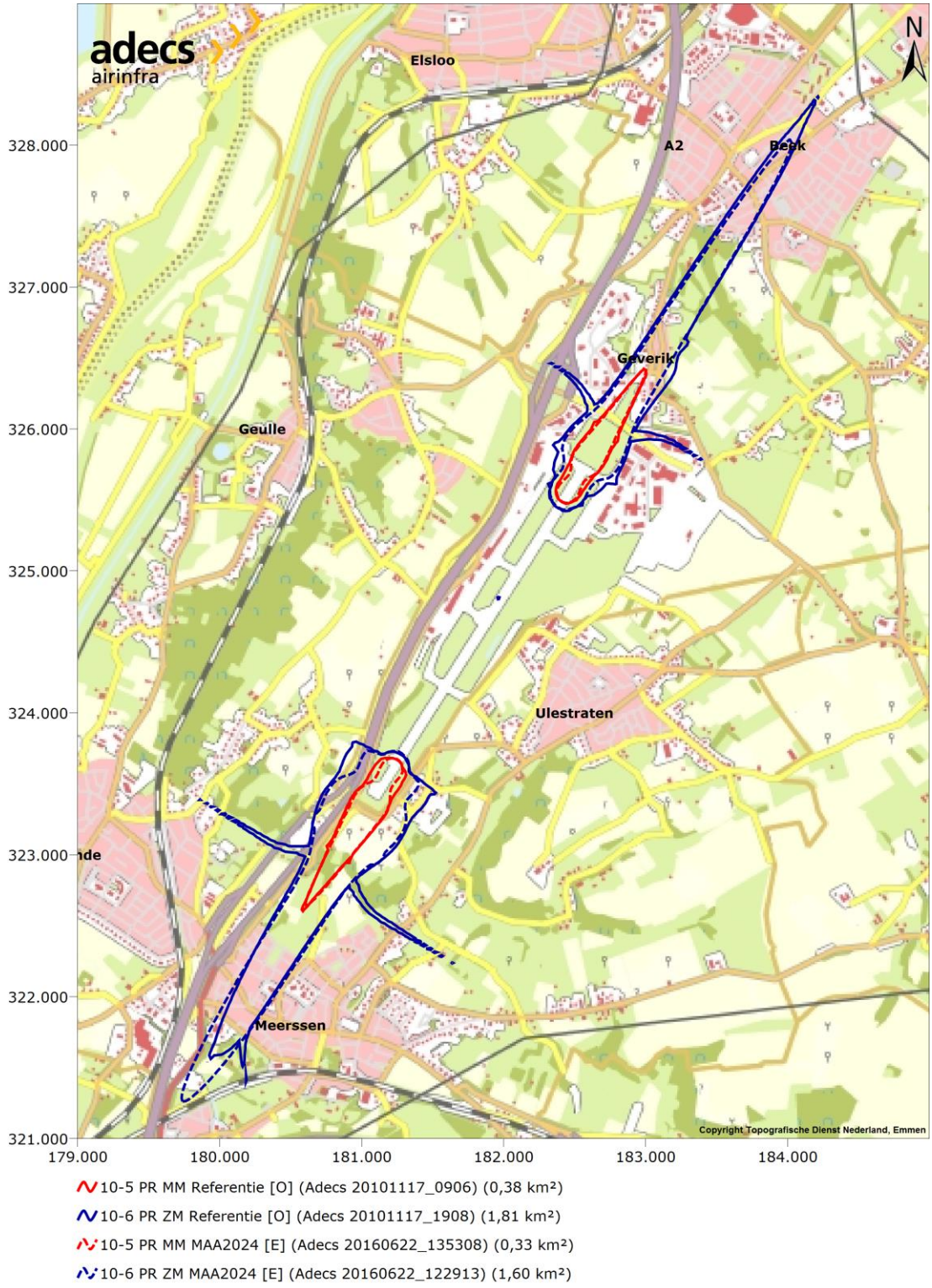
Om inzichtelijk te maken wat de te verwachten milieueffecten van de voorgenomen activiteit (LHB-situatie MAA-2024) zijn ten opzichte van de referentiesituatie (referentiesituatie MAA-2014), is in deze paragraaf een meer gedetailleerde vergelijking gemaakt tussen deze scenario's. Voor deze twee scenario's zijn de geluids- en EV-contouren respectievelijk uitgezet in figuur 44, figuur 45 en figuur 46. De vergelijking van de geluidsbelasting in de handhavingspunten is al opgenomen in tabel 16.



Figuur 44 Vergelijking L_{den}-contouren van het scenario Referentie [C]: Referentiesituatie MAA-2014 en het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024.



Figuur 45 Vergelijking L_{night}-contouren van het scenario Referentie [C]: Referentiesituatie MAA-2014 en het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024.



Figuur 46 Vergelijking EV-contouren van het scenario Referentie [O]: Referentiesituatie MAA-2014 en het scenario MAA2024 [E]: LHB-situatie MAA-2024.

adecs
airinfra

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

Bijlage 2: notitie *Spreidingsaanpassingen Maastricht Aachen Airport*

adecs airinfra

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

NOTITIE

Onderwerp : Spreidingaanpassingen Maastricht Aachen Airport
Kenmerk : maa160703.not/dD/kd
Opgesteld door : ir. L.D. Doppenberg
Controle door : ir. W.B. Haverdings/ing. P. Frankena
Datum : 11 juli 2016

Inleiding

In het startoverleg is afgesproken om de berekeningen voor het luchthavenbesluit uit te voeren met vliegroutes waarbij de spreiding gebaseerd is op de actuele spreiding in radartracks. Aanleiding om de spreidingen aan te passen was het niet goed aansluiten van de modelroutes bij de radartracks. Voor een groot deel van de routes bleken vliegtuigen momenteel nauwkeuriger vliegen dan in de originele modelspreiding was aangenomen. Bij het aanpassen van de spreiding is er rekening mee gehouden dat de routes ver genoeg doorlopen om ook de lagere contourwaarden (40 dB(A) L_{den} en 30 dB(A) L_{night}) te kunnen bepalen. Alle spreidingsgebieden zijn geactualiseerd en waar nodig is gedifferentieerd naar geluidcategorie en bestemming om beter aan te sluiten bij de radartracks. De uiteindelijke resultaten van dit onderzoek zijn in deze notitie opgenomen. Om de resultaten in het juiste perspectief te plaatsen is het gevolgde stappenplan ook toegevoegd.

Werkzaamheden

1) Verzamelen van radartracks en registratie van de vluchten sinds 2013 (tot en met augustus 2015).
2) Koppelen van radartracks aan de registraties.
3) Per baanroutecombinatie de geluidbelasting berekenen van de betreffende vliegtuigen via de bijbehorende radartracks.
4) De modelspreiding per baanroutecombinatie iteratief aanpassen aan de spreiding van de betreffende radartracks.
5) Per baanroutecombinatie de geluidsbelasting berekenen van de betreffende vliegtuigen via de aangepaste modelspreiding.
6) Per baanroutecombinatie de geluidsbelastingen vergelijken die uit stap 3 en 5 volgen.
7) Indien de verschillen in stap 6 te groot zijn, de stappen 4 tot en met 6 herhalen totdat het verschil acceptabel is.

Resultaten

Voor elk van de 12 baanroutecombinaties (5 voor baan 03 + 7 voor baan 21) zijn de resultaten in aparte paragrafen opgenomen in deze notitie. De eerste figuur in elke paragraaf toont de oude situatie (originele modelspreiding met resulterende geluidsbelasting), de tweede figuur is de aangepaste situatie (nieuwe modelspreiding met resulterende geluidsbelasting). De in de legenda genoemde contouren zijn in de figuren opgenomen, echter kan het zijn dat, met name de hogere contourwaarden, heel dicht bij de start- en landingsbaan liggen en daarmee slecht te onderscheiden

zijn in deze figuren. De modelspreidingsberekeningen zijn uitgevoerd met actuele verkeersgegevens inclusief de – voor die periode geldende – appendices. Dit betekent dat voor het aanpassen van de modelspreidingen gerekend is met appendices versie 13.0, geldend vanaf 1 juli 2012 (eerste datum in actueel verkeer is 1 januari 2013, appendix 13.1 ging in op 1 november 2013).

Ten opzichte van de oude situatie is er een extra baanroutecombinatie toegevoegd: 21_LNO_EGB. Deze route wordt gevlogen door vliegtuigen met bestemmingen in Engeland (voornamelijk met bestemming EGBE (Coventry Airport)), welke eerder 21_LNO toegeschreven kregen. Omdat deze vluchten al vroeg richting het westen afdraaien en daarmee significant afwijken van de route 21_LNO is besloten de extra baanroutecombinatie 21_LNO_EGB toe te voegen.

Uit analyse bleek dat het merendeel van de vliegtuigen op route 21_LNO die eerder richting het westen draaien van het type ATP (categorie 109) zijn. Om de geluidsbelasting zo goed mogelijk bij de werkelijkheid aan te laten sluiten is ervoor gekozen om alle vliegtuigen van het type ATP die richting Engeland vliegen via route 21_LNO, op de route 21_LNO_EGB te zetten.

Een vergelijking van de berekende geluidwaarden in de gebieden rondom de handhavingspunten (radar vs. modelspreiding na de aanpassing van de spreidingsgebieden) leerde dat verdere verfijning van de spreidingsgebieden wenselijk was. Het onderzoek naar de bijdrage van de verschillende geluidcategorieën (zie paragraaf 14) aan de geluidsbelasting in de betreffende gebieden liet zien dat de verdere opsplitsing van 03_LNO en 21_LNO in aparte routes voor geluidcategorie 039, 099, 100 (cat. E/F vrachtverkeer) en het overige verkeer tot resultaten zou leiden die dichter bij de praktijksituatie (berekeningen op basis van radartracks) liggen. De uiteindelijke resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in paragraaf 14. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de spreidingsgebieden die gepresenteerd zijn in paragraaf 3 en 8 dus niet de definitieve spreidingsgebieden zijn voor 03_LNO en 21_LNO. De definitieve spreidingsgebieden voor 03_LNO en 21_LNO zijn te vinden in paragraaf 14.

Ten opzichte van de routetoewijzing met oude modelspreiding zijn er meerdere wijzigingen. De wijzigingen zijn:

- Splitsing van 21_LNO in 21_LNO en 21_LNO_EGB;
- Verdere opsplitsing van 03_LNO en 21_LNO in aparte routes voor geluidcategorie 039, 099, 100 (cat. E/F vrachtverkeer) en het overige verkeer;
- Routetoewijzing voor SIDs NETEX 1B, OSGOS 1B, PESER 2B en VEROR 4B.

Ten aanzien van de laatste wijziging kan gesteld worden dat in de oude routetoewijzing de vluchten met deze SIDs 50/50 verdeeld werden over routes 21_LMA en 21_THN. Uit de radartracks is zichtbaar dat vluchten met SID NETEX 1B een duidelijk andere route vliegen dan vluchten met SIDs OSGOS 1B, PESER 2B en VEROR 4B (zie de figuren in secties 6, 7, 11, en 12). Hierdoor is besloten om 100% van de NETEX 1B vluchten toe te schrijven aan route 21_LMA en 100% van de resterende 3 SIDs aan route 21_THN. Tabel 1 laat de uiteindelijke koppeling van routes aan gepubliceerde SIDs voor MAA zien.

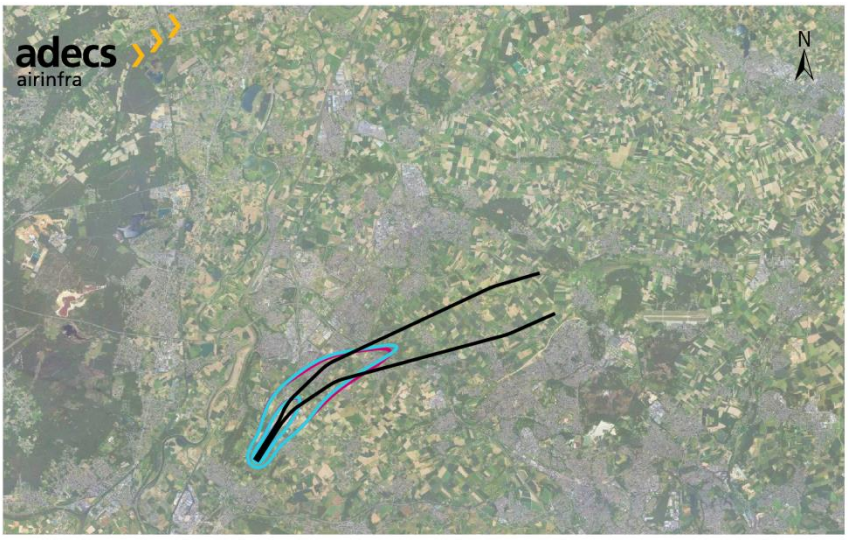
Tabel 1 Koppeling van routes aan gepubliceerde SIDs voor MAA (oude en nieuwe spreiding).

Baan	SID (volledig)	SID (afkorting)	Routeverdeling oude modelspreiding	Routeverdeling nieuwe modelspreiding
03	OLNO 2A	LNO2A	100% LNO	100% LNO[1]
	NORVENICH 1A	NOR1A	100% LNO	100% LNO[1]
	NETEX 1A	NET1A	100% LMA	100% LMA
	OSGOS 1A	OSG1A	100% LMA	100% LMA
	PESER 2A	PES2A	100% LMA	100% LMA
	VEROR 4A	VOR4A	100% LMA	100% LMA
21	OLNO 2B	LNO2B	100% LNO	100% LNO[2]
	NORVENICH 1B	NOR1B	100% LNO	100% LNO[2]
	NETEX 1B	NET1B	50% LMA, 50% THN	100% LMA
	OSGOS 1B	OSG1B	50% LMA, 50% THN	100% THN
	PESER 2B	PES2B	50% LMA, 50% THN	100% THN
	VEROR 4B	VOR4B	50% LMA, 50% THN	100%THN

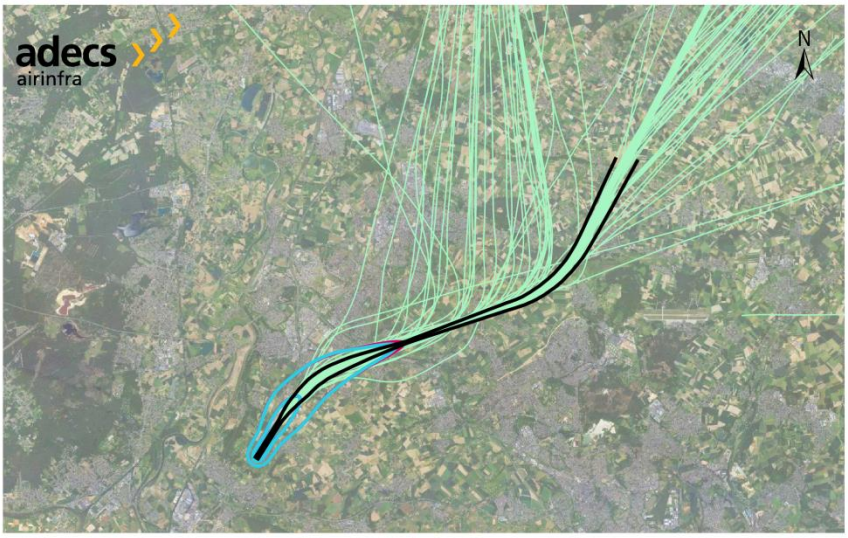
[1] Cat.039, 099 en 100 hebben elk een apart LNO-spreidingsgebied en worden op deze routes geplaatst.

[2] Cat.039, 099 en 100 hebben elk een apart LNO-spreidingsgebied en worden op deze routes geplaatst. ATP's met bestemmingen in Engeland worden op de route LNO_EGB geplaatst.

1 Baan: 03, Route: LMA

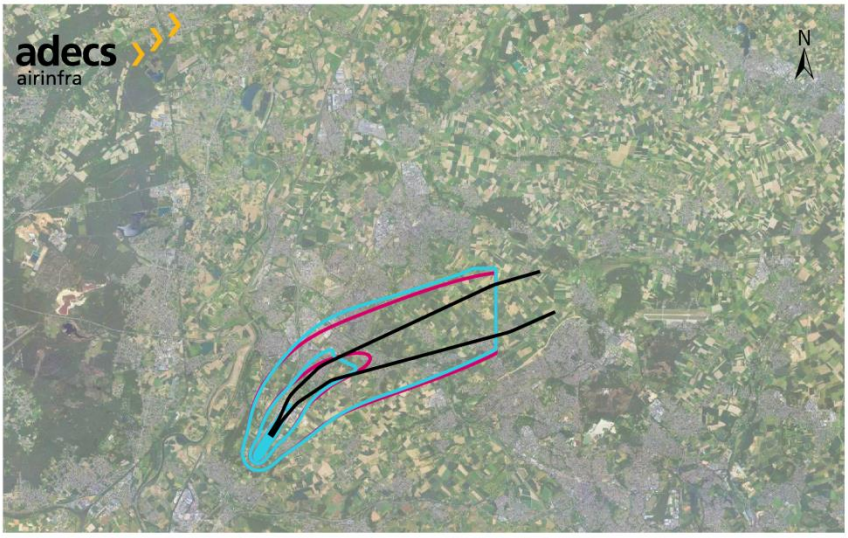


Originele modelspreiding 03_LMA
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding

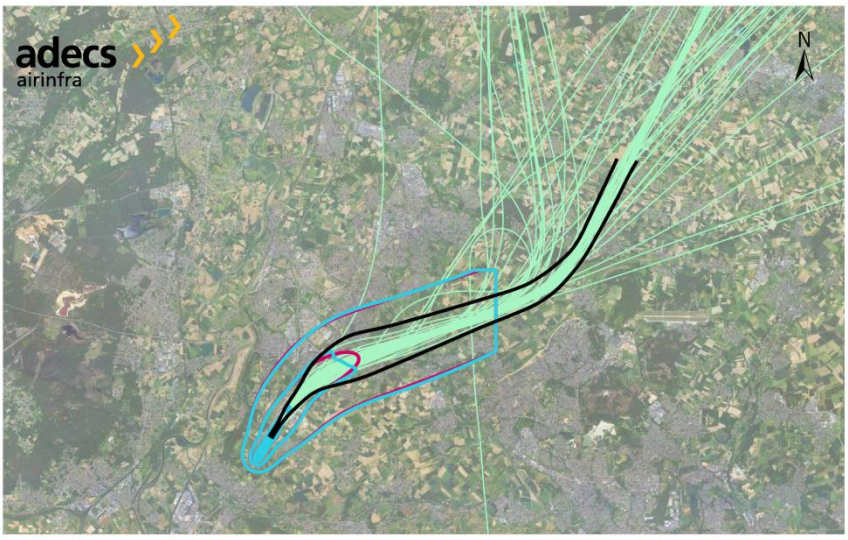


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 03_LMA
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks NET1A, OSG1A, PES2A & VOR4A (2013-2015) excl. intersectieverkeer

2 Baan: 03, Route: LMA intersecties

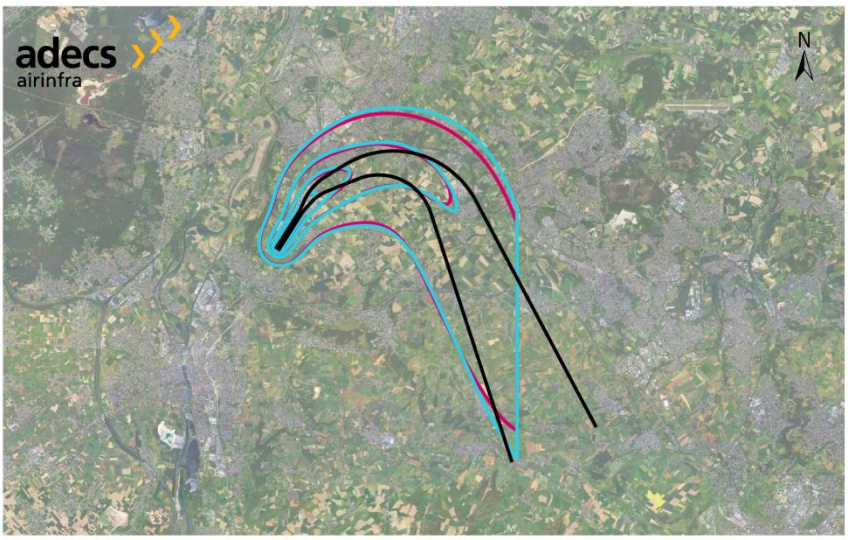


Originele modelspreiding 03_LMA_INT
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding

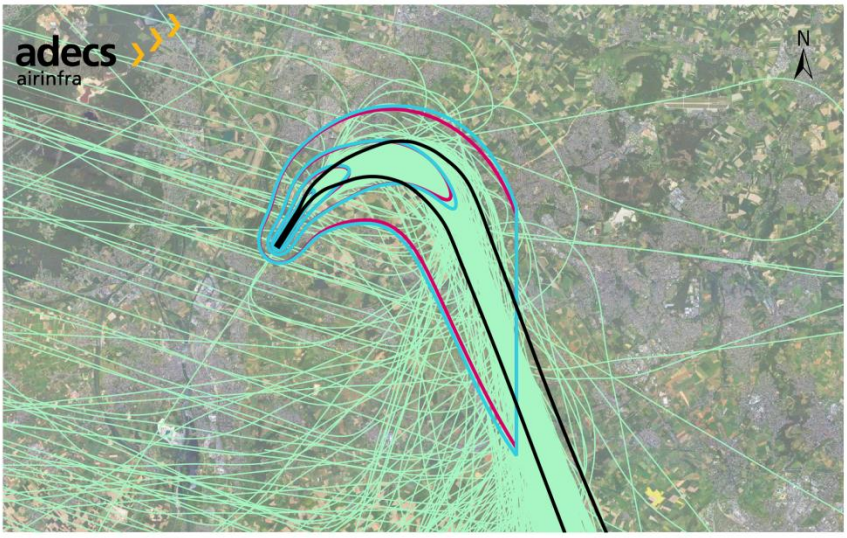


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 03_LMA_INT
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks NET1A, OSG1A, PES2A & VOR4A (2013-2015) alleen intersectieverkeer

3 Baan: 03, Route: LNO

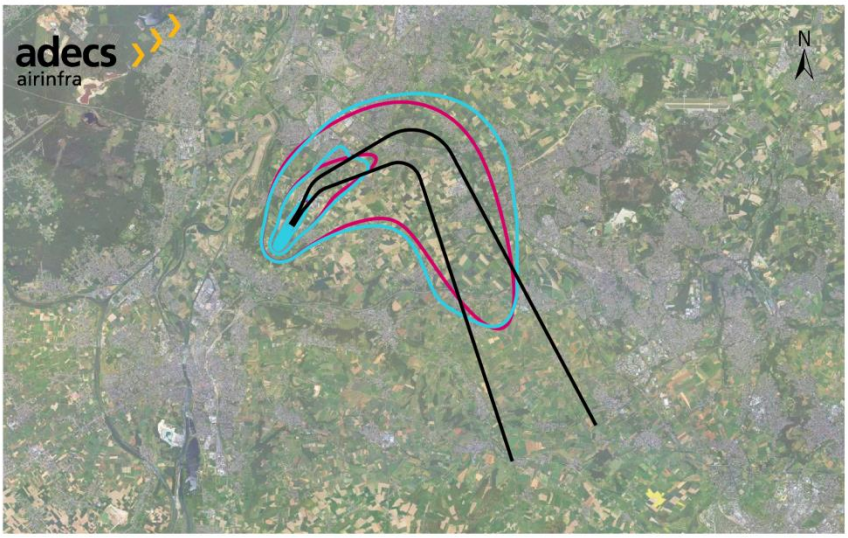


Originele modelspreiding 03_LNO
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding

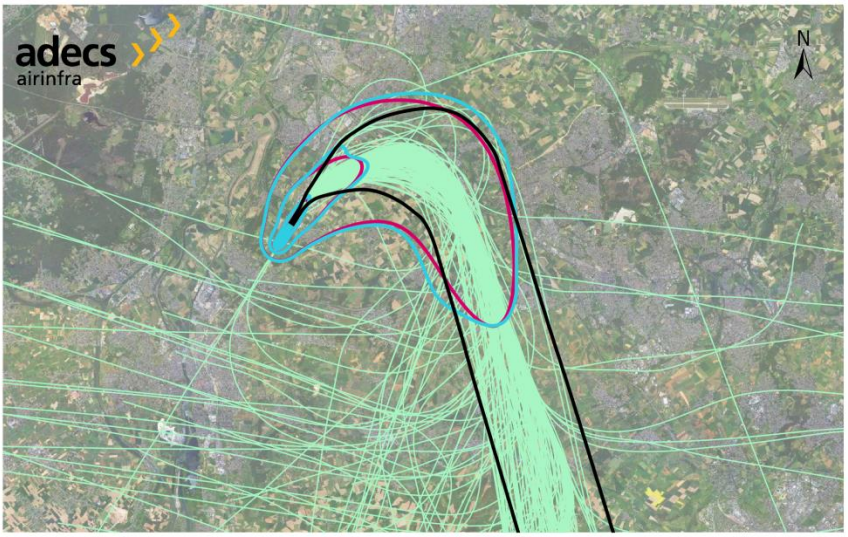


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 03_LNO
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks LNO2A & NOR1A (2013-2015) excl. intersectieverkeer

4 Baan: 03, Route: LNO intersectie

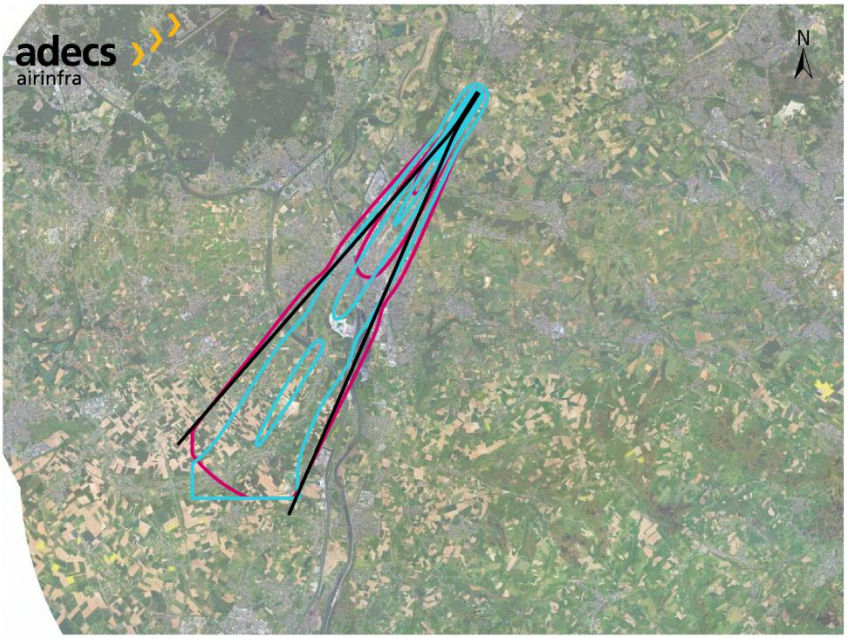


Originele modelspreiding 03_LNO_INT
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding

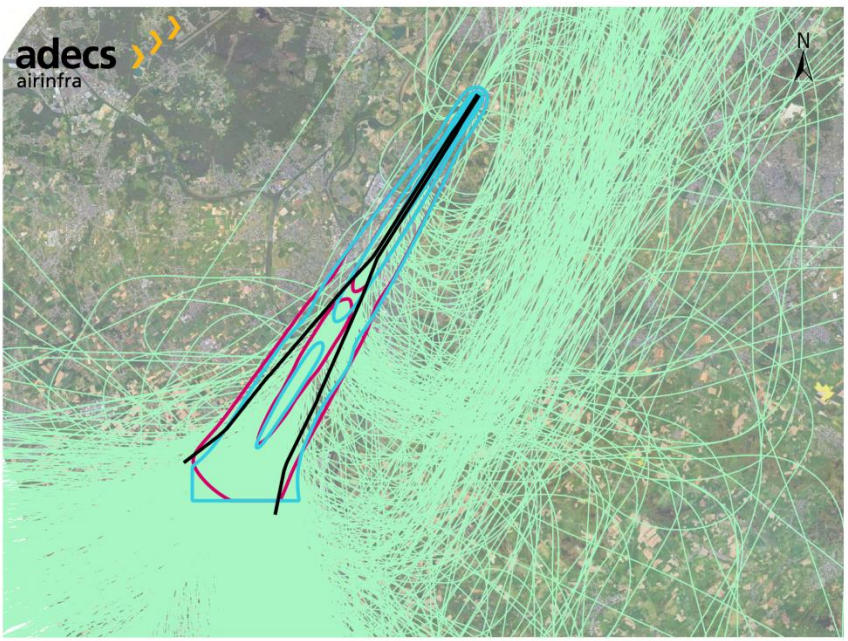


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 03_LNO_INT
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks LNO2A & NOR1A (2013-2015) alleen intersectieverkeer

5 Baan: 03, Route: APP

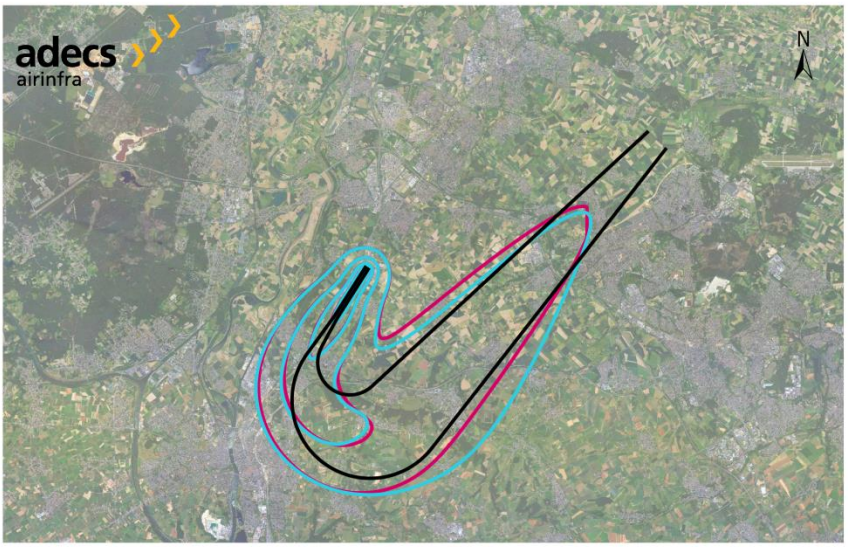


Originele modelspreiding 03_LND
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding

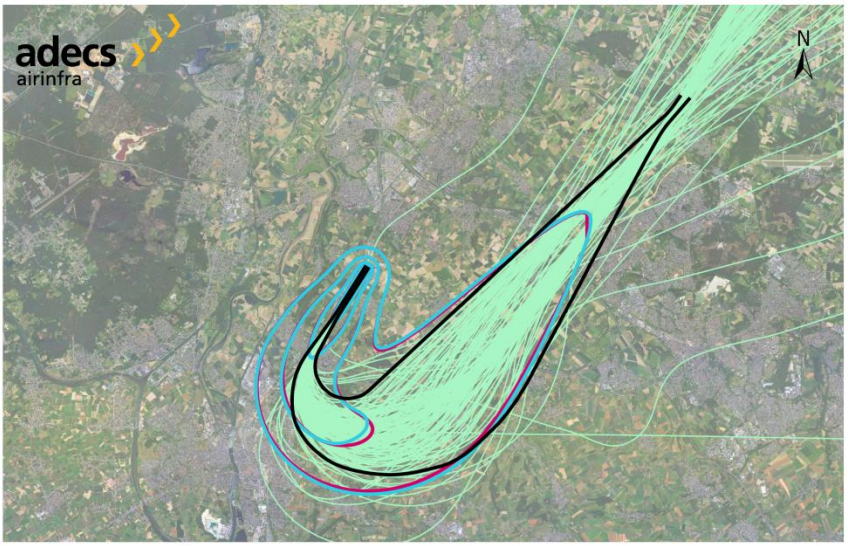


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 03_LND
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks APP runway 03 (2013-2015)

6 Baan: 21, Route: LMA

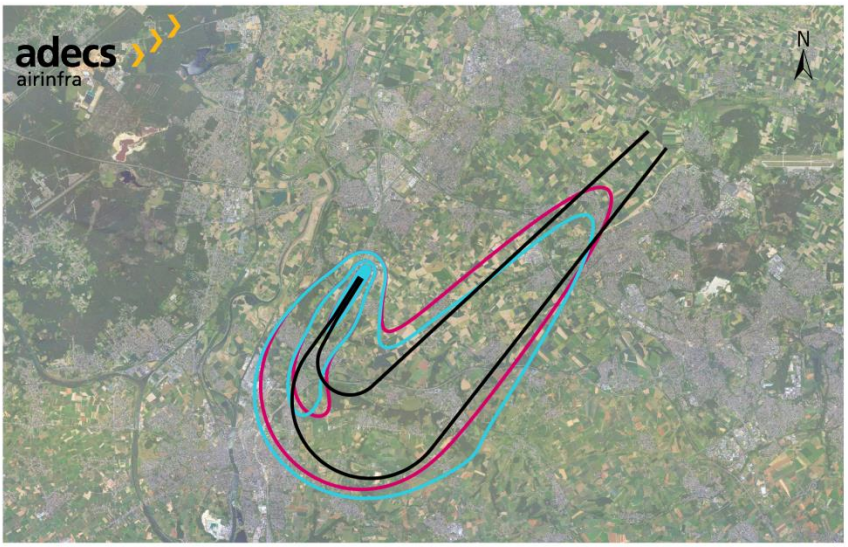


Originele modelspreiding 21_LMA
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding

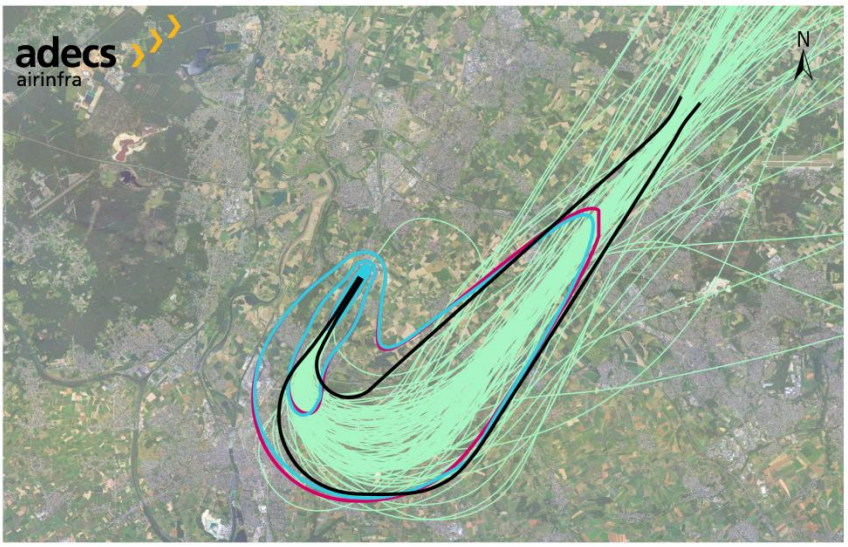


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_LMA
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks NET1B (2013-2015) excl. intersectieverkeer

7 Baan: 21, Route: LMA intersectie

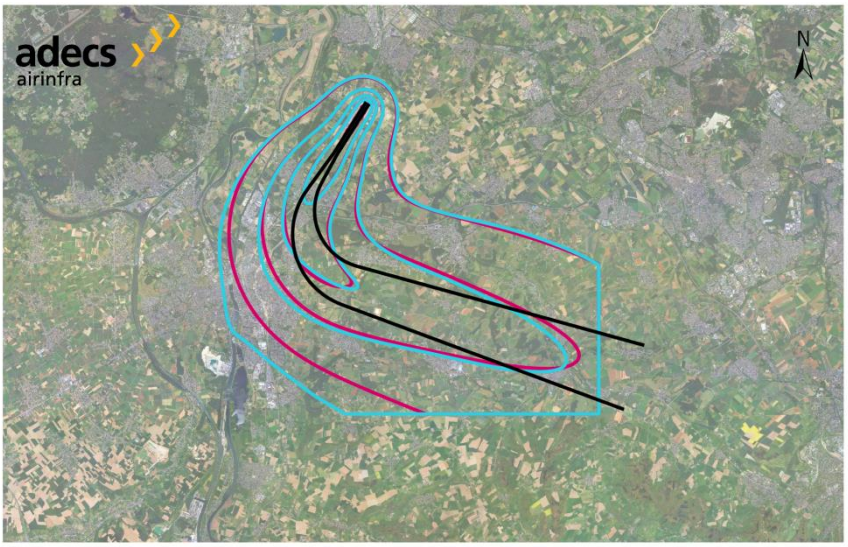


Originele modelspreiding 21_LMA_INT
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding

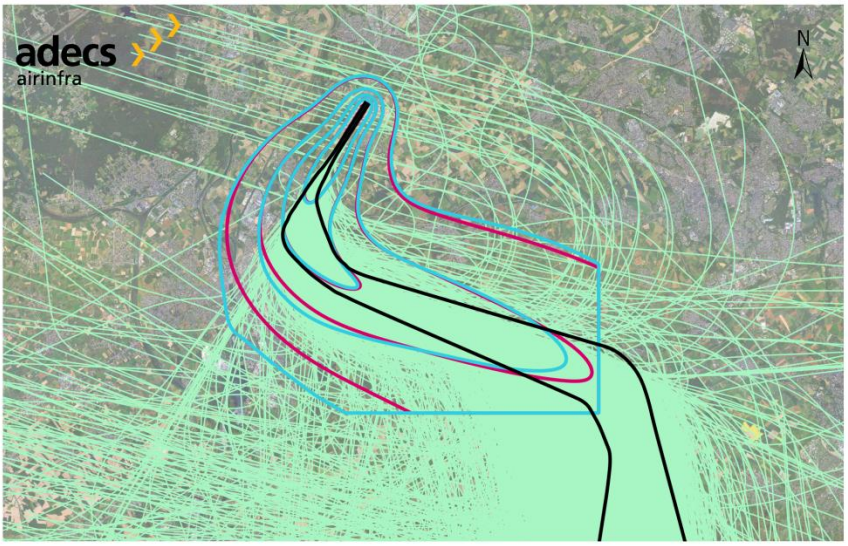


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_LMA_INT
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks NET1B (2013-2015) alleen intersectieverkeer

8 Baan: 21, Route: LNO

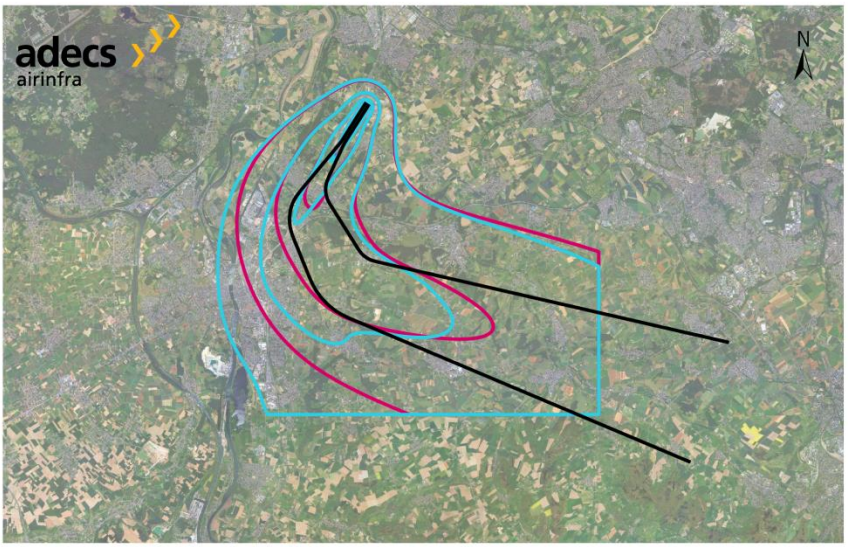


Originele modelspreiding 21_LNO
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding

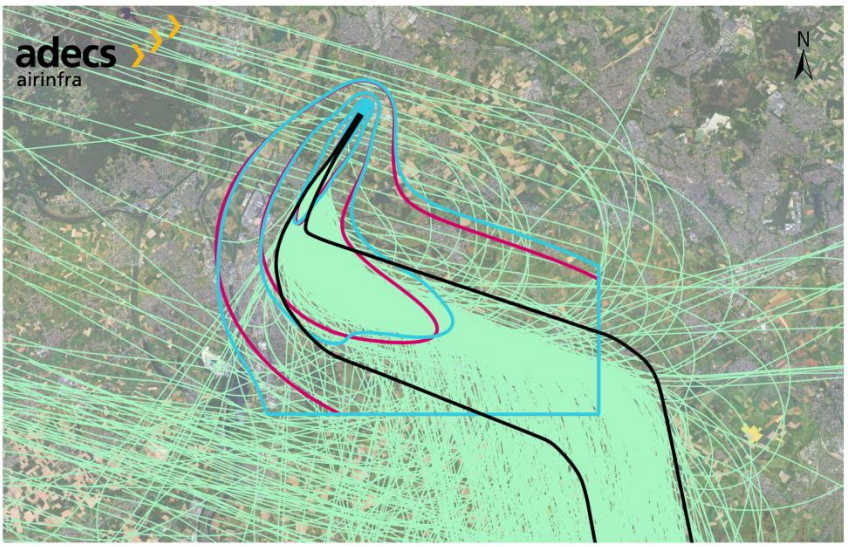


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_LNO
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks LNO2B & NOR1B (2013-2015) excl. intersectieverkeer en EGBE

9 Baan: 21, Route: LNO intersectie

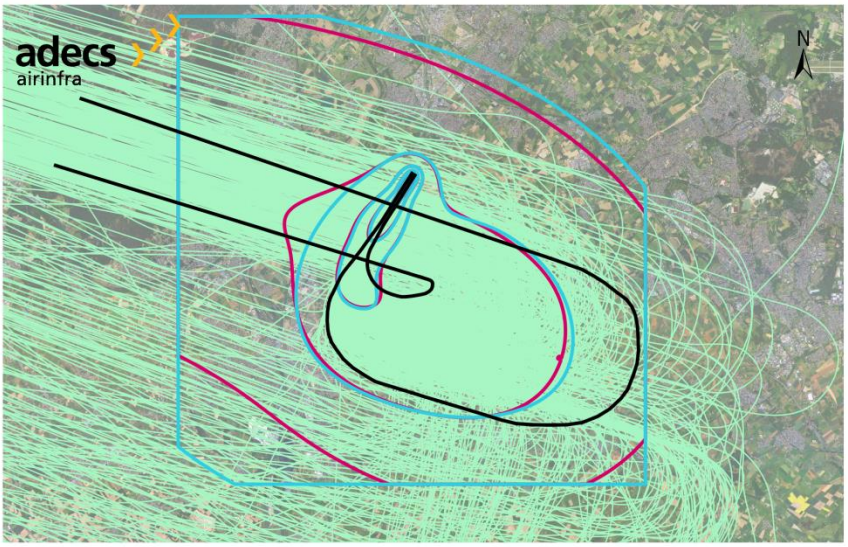


Originele modelspreiding 21_LNO_INT
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding



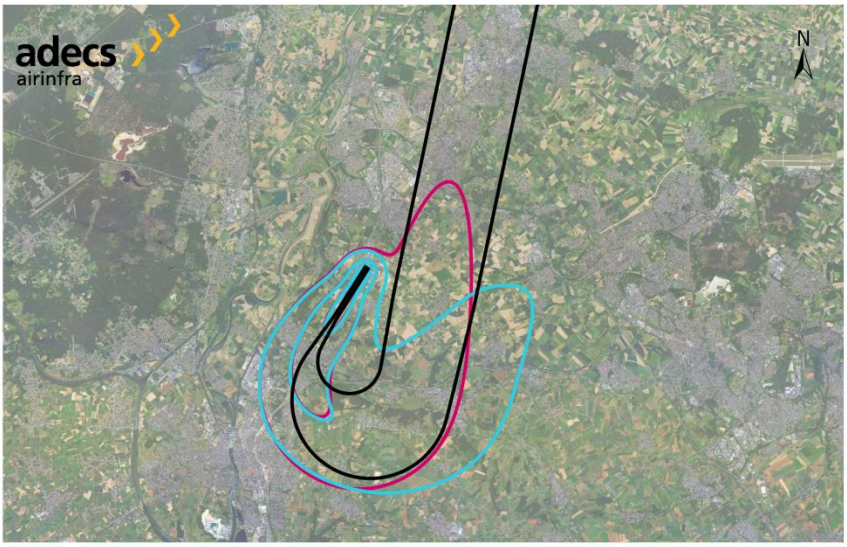
Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_LNO_INT
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks LNO2B & NOR1B (2013-2015) alleen intersectieverkeer

10 Baan: 21, Route: LNO EGBE

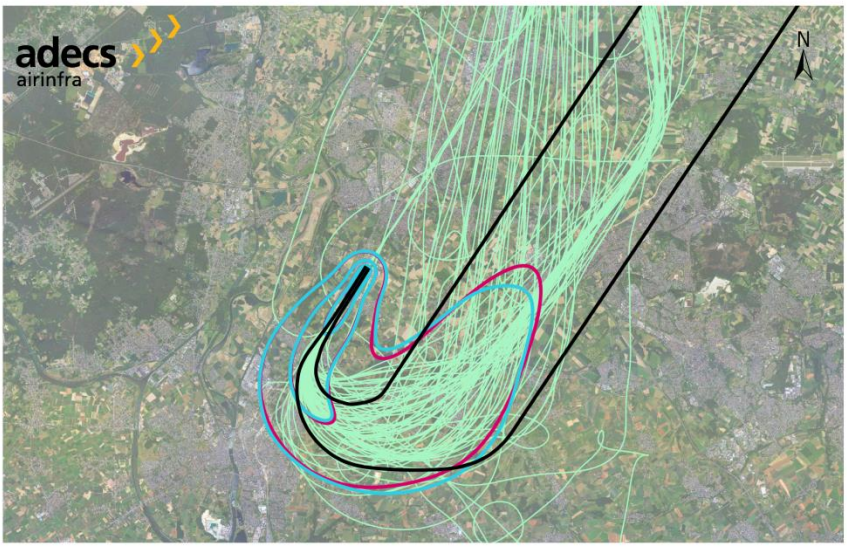


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_LNO_EGBE
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks LNO2B & NOR1B (2013-2015) EGBE, EBAW, EGMC, EGNV

11 Baan: 21, Route: THN

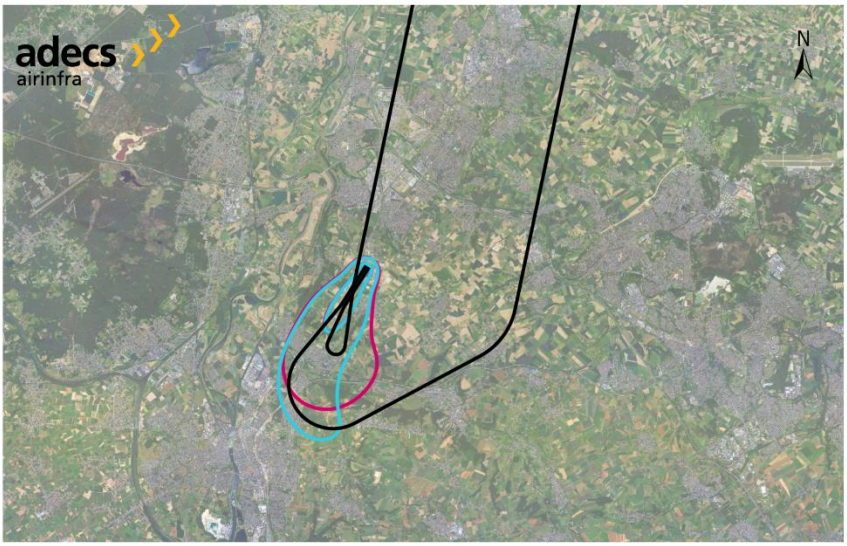


Originele modelspreiding 21_THN
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding

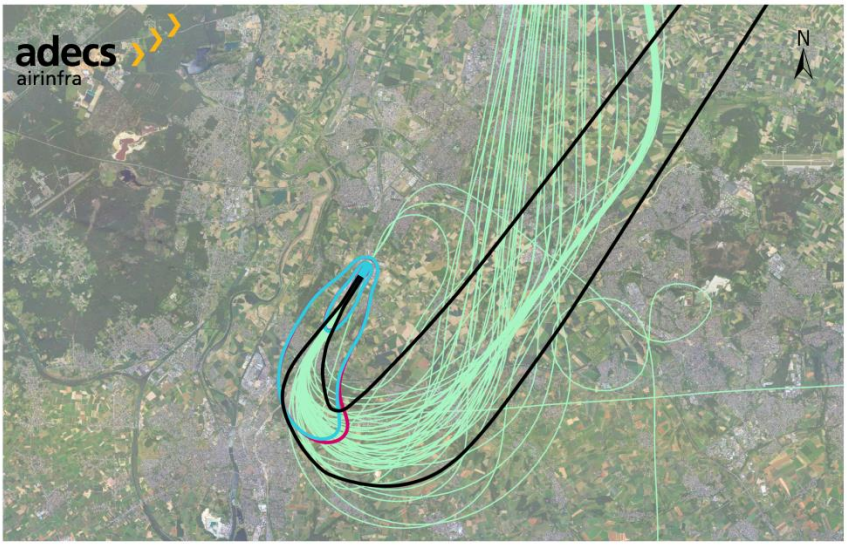


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_THN
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks OSG1B, PES2B & VOR4B (2013-2015) excl. intersectieverkeer

12 Baan: 21, Route: THN intersectie

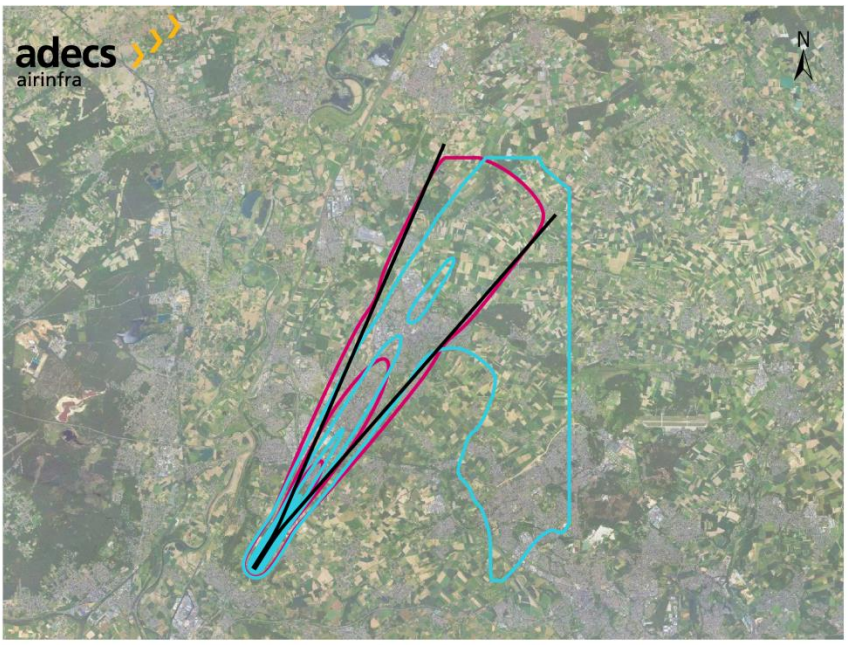


Originele modelspreiding 21_THN_INT
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding

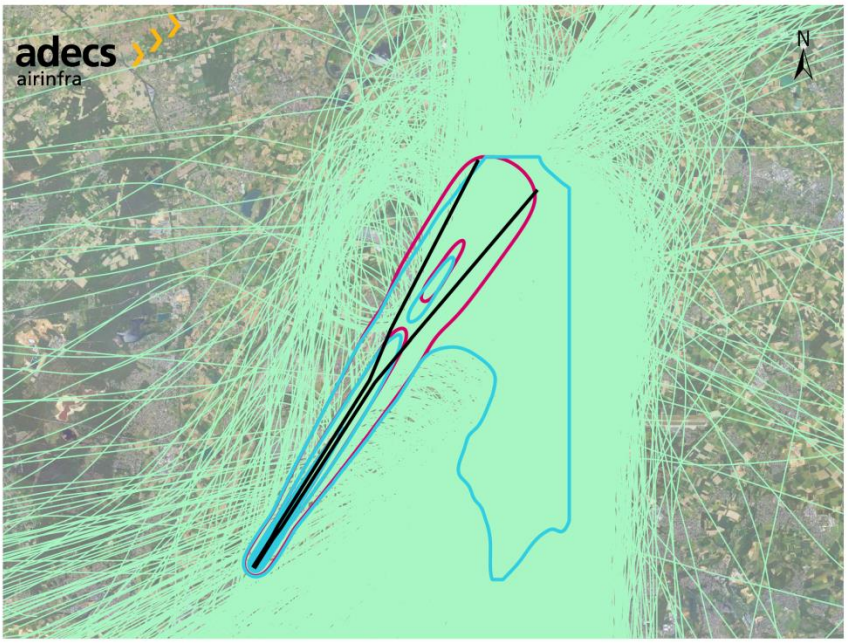


Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_THN_INT
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (20,30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks OSG1B, PES2B & VOR4B (2013-2015) alleen intersectieverkeer

13 Baan: 21, Route: APP



Originele modelspreiding 21_LND
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van originele modelspreiding



Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_LND
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van radartracks
Lden contouren (30,40,48,56,70) berekend op basis van nieuwe modelspreiding
Radartracks APP runway 21 (2013-2015)

14 Verdere detaillering routespreidingen

Zoals reeds aangegeven in de inleiding is, na de eerste aanpassing van de spreidingsgebieden, een analyse uitgevoerd om te kijken of verdere verfijning van de spreidingsgebieden wenselijk was. Hierbij is allereerst gekeken welke combinaties van geluidscategorie en SID het meest bijdragen aan de geluidbelasting in de handhavingspunten (realisatie en de voorgenomen activiteit MAA2024). Voor deze combinaties zijn de spreidingsgebieden verder verfijnd. De resultaten van deze verfijning zijn opgenomen aan het einde van deze paragraaf.

Bepalen van geluidscategorie-SID combinaties met hoogste hindersombijdrage

Om de geluidscategorieën met de hoogste hindersombijdrage te bepalen is allereerst per geluidscategorie de totale hindersom in alle handhavingspunten berekend. Deze totale hindersommen zijn vervolgens gedeeld door het aantal bewegingen van de geluidscategorie om de hindersom per beweging te bepalen. Door dit resultaat weer te delen door de gemiddelde hindersom per beweging is het mogelijk om vast te stellen welke geluidscategorieën relatief veel bijdragen aan de hindersom in de handhavingspunten.

De relatieve bijdrage per beweging is gebruikt om een rangschikking te maken van de geluidscategorieën die nader geanalyseerd dienen te worden. Tabel 2 en tabel 4 laten respectievelijk de uiteindelijke rangschikking zien voor een rekengebied ten zuiden van de landingsbaan en een rekengebied ten noorden van de landingsbaan. Tabel 3 en tabel 5 laten de rangschikking zien op basis van de totale hindersombijdrage per geluidscategorie.

Tabel 2 Geluidscategorieën met de hoogste hindersombijdrage in het rekengebied ten zuiden van de baan.

Cat.	ICAO-cat.	Relatieve bijdrage per beweging	Aantal starts vanaf 21 in MAA2024 [-]	Percentage van totaal aantal starts vanaf 21 in MAA2024 [%]
046	A124	19,91	0	0,00%
036	C17	10,76	0	0,00%
039	B744	9,90	156	1,54%
026	IL76	4,99	0	0,00%
056	MD11	3,29	0	0,00%
101	C130	2,81	0	0,00%
100	B748	1,91	156	1,54%
081	A310	1,56	107	1,05%
099	A332	1,54	295	2,91%
096	B738	1,17	556	5,48%
104	E170	1,33	0	0,00%
469	B733, B739	1,14	0	0,00%
Alle overige	o.a. GA	<<1,00	8.874	87,48%

Tabel 3 Geluidscategorieën met de hoogste hindersombijdrage in het rekengebied ten zuiden van de baan op basis van hindersombijdrage per categorie.

Cat.	ICAO-cat.	Procentuele hindersombijdrage 2014-2015	Procentuele hindersombijdrage MAA2024
096	B738	33,52	13,49
081	A310	26,12	2,37
039	B744	18,79	15,16
100	B748	4,19	6,38
099	A332	3,00	5,52

Tabel 4 Geluidscategorieën met de hoogste hindersombijdrage in het rekengebied ten noorden van de baan.

Cat.	ICAO-cat.	Relatieve bijdrage per beweging	Aantal starts vanaf 03 in MAA2024 [-]	Percentage van totaal aantal starts vanaf 03 in MAA2024 [%]
080	AN12	9,69	0	0,00%
046	A124	8,75	0	0,00%
056	MD11	5,32	0	0,00%
101	C130	4,79	0	0,00%
469	B733	4,21	0	0,00%
039	B744	3,19	28	1,56%
087	B752	2,83	56	3,13%
099	A332	2,05	52	2,90%
081	A310	2,05	19	1,06%
026	IL76	1,48	0	0,00%
096	B738	1,44	98	5,47%
Alle overige	o.a. GA	<<1,00	1.538	85,88%

Tabel 5 Geluidscategorieën met de hoogste hindersombijdrage in het rekengebied ten noorden van de baan op basis van hindersombijdrage per categorie.

Cat.	ICAO-cat.	Procentuele hindersombijdrage 2014-2015	Procentuele hindersombijdrage MAA2024
096	B738	36,37	13,92
081	A310	24,28	2,29
039	B744	7,57	6,55
099	A332	6,8	4,15
056	MD11	3,29	0
080	AN12	2,81	0

Om de importantie van de geluidscategorieën te bepalen is voor elke geluidscategorie aangegeven wat het aandeel in het scenario MAA2024 is. Enkel de geluidscategorieën die voorkomen in dit scenario zijn verder geanalyseerd. Elke geluidscategorie heeft LNO als dominante SID. Op basis van

de resultaten van de berekeningen voor beide rekengebieden en de getallen uit tabel 2 en tabel 4 is geconcludeerd dat de volgende aanpassingen wenselijk waren:

Zuidelijk van de baan

- Apart LNO-spreidingsgebied voor cat. **039 (B744)** voor starts richting het zuiden. (Hoge relatieve bijdrage in hindersom per beweging, afwijking tussen radar en model en start 2.750 meter baan).
- Apart LNO-spreidingsgebied voor cat. **099 (A332, A333)** voor starts richting het zuiden. (Relatief groot aandeel in het scenario MAA2024, afwijking tussen radar en model en start 2.750 meter baan).
- Apart LNO-spreidingsgebied voor cat. **100 (B748)** voor starts richting het zuiden. (Relatief groot aandeel in het scenario MAA2024, afwijking tussen radar en model en start 2.750 meter baan).
- Apart LNO-spreidingsgebied voor het overige verkeer. (Huidig spreidingsgebied zonder cat. 039 (B744), cat. 099 (A332, A333) en cat. 100 (B748)).

Noordelijk van de baan

- Apart LNO-spreidingsgebied voor cat. **039 (B744)** voor starts richting het noorden. (Hoge relatieve bijdrage in hindersom per beweging, afwijking tussen radar en model en start 2.750 meter baan).
- Apart LNO-spreidingsgebied voor cat. **099 (A332, A333)** voor starts richting het noorden. (Relatief groot aandeel in het scenario MAA2024, afwijking tussen radar en model en start 2.750 meter baan).
- Apart LNO-spreidingsgebied voor cat. **100 (B748)** voor starts richting het noorden. (Relatief groot aandeel in het scenario MAA2024, afwijking tussen radar en model en start 2.750 meter baan).
- Apart LNO-spreidingsgebied voor het overig verkeer. (Huidig spreidingsgebied zonder cat. 039 (B744), cat. 099 (A332, A333) en cat. 100 (B748)).

Resultaten aanpassingen

De resultaten van de aanpassingen zijn in de volgende paragrafen te vinden. Voor elke combinatie van baan, route en geluidscategorie is eerst een figuur gegeven met de aangepaste route, gevolgd door een figuur met daarin de procentuele verschillen van de geluidbelasting in de rekenpunten (geluidbelasting van de modelspreiding gedeeld door de geluidbelasting van de radartracks) rondom de mogelijke ligging van de handhavingspunten. Bij het aanpassen van de routes is zowel rekening gehouden met de geluidbelasting in het rekengebied als de relatieve ligging (model vs. radar) van de geluidscontouren verder van de luchthaven.

Zoals te zien is in de figuren sluit de geluidbelasting met de aangepaste modelspreidingen goed aan bij de geluidbelasting die berekend is op basis van radartracks. Enkel voor 03_LNO_039 worden grotere verschillen geobserveerd. Deze verschillen worden verklaard door het geringe aantal radartracks en de daarmee samenhangende grotere invloed van afwijkende radartracks.

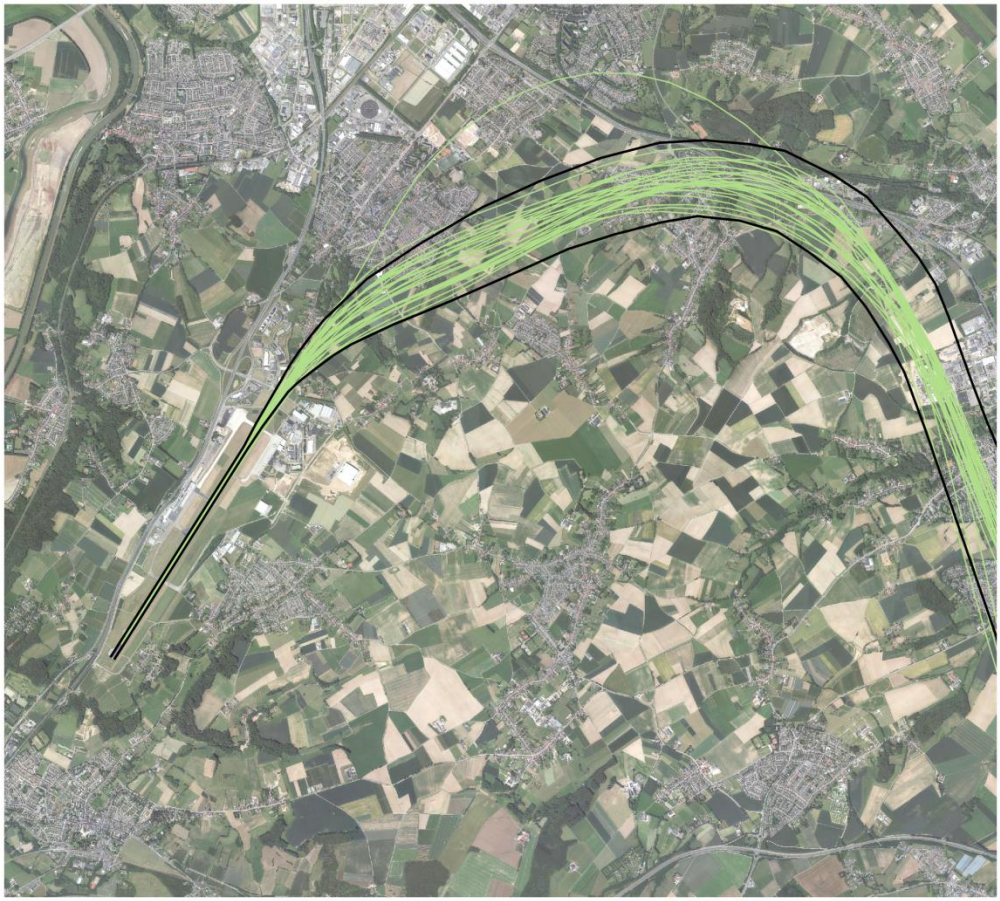
03_LNO_039



Radartrack-gebaseerde modelspreiding 03_LNO_039
Radartracks LNO2A & NOR1A cat. 039



03_LNO_099



Radartrack-gebaseerde modelspreiding 03_LNO_099
Radartracks LNO2A & NOR1A cat. 099



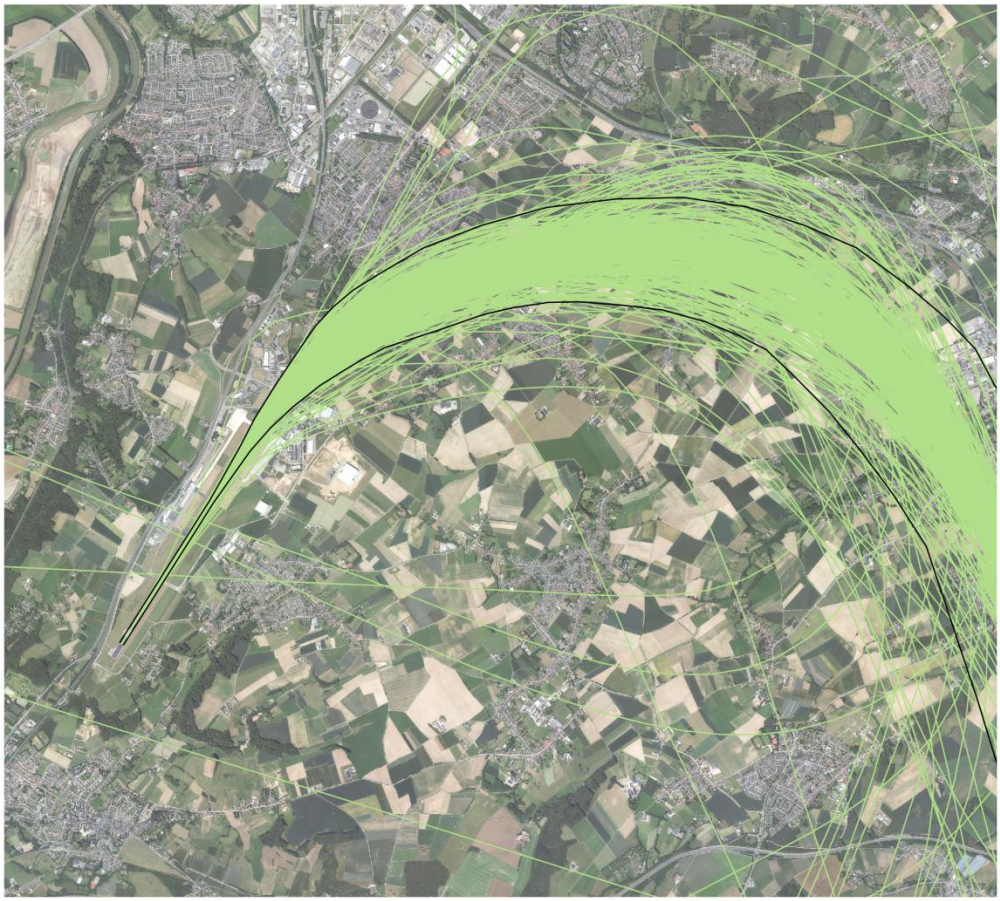
03_LNO_100



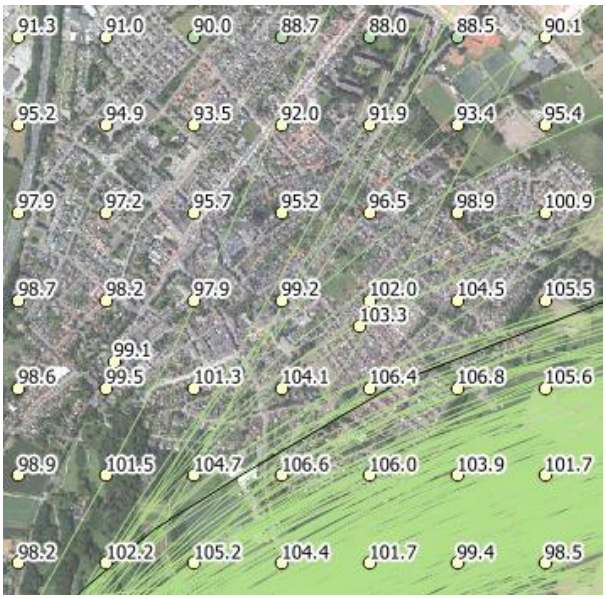
Radartrack-gebaseerde modelspreiding 03_LNO_100
Radartracks LNO2A & NOR1A cat. 100



03_LNO



Radartrack-gebaseerde modelspreiding 03_LNO
Radartracks LNO2A & NOR1A cat. overig



21_LNO_039



Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_LNO_039
Radartracks LNO2B & NOR1B cat. 039



21_LNO_099



Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_LNO_099
Radartracks LNO2B & NOR1B cat. 099



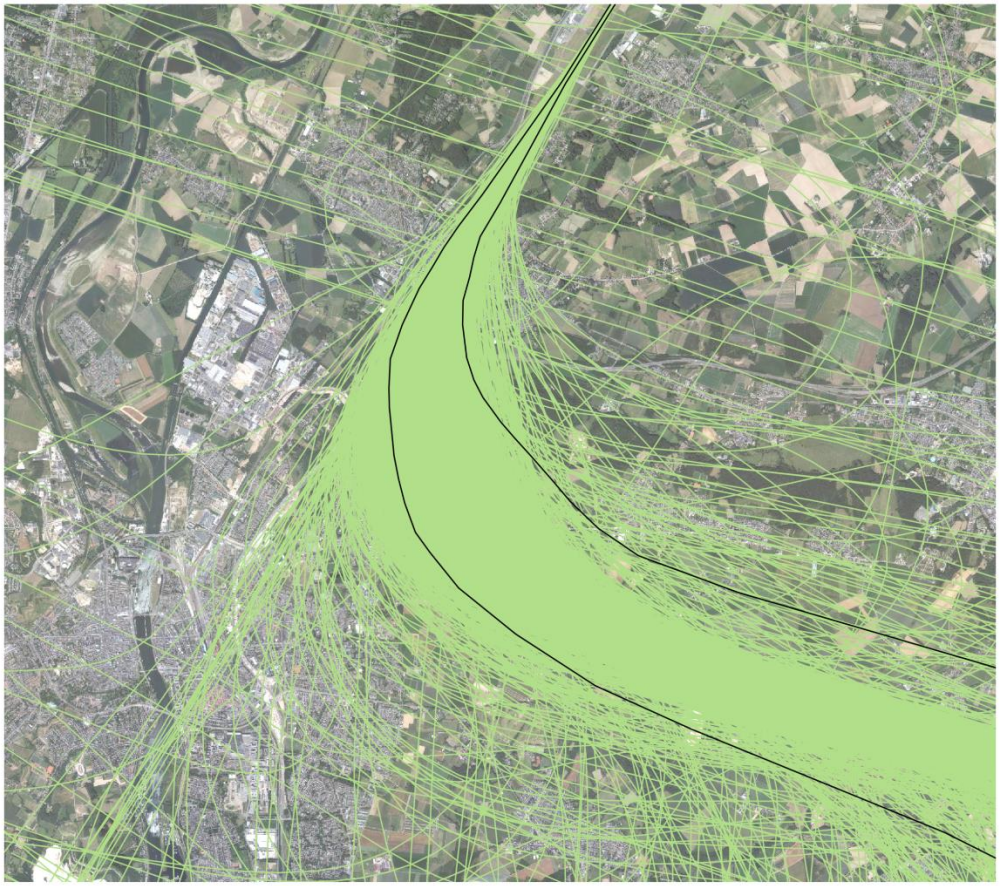
21_LNO_100



Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_LNO_100
Radartracks LNO2B & NOR1B cat. 100



21_LNO



Radartrack-gebaseerde modelspreiding 21_LNO
Radartracks LNO2B & NOR1B cat. overig



Onderzoek stikstofdepositie

Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

Documentcode: 14A034.RAP009.NP.GL v4.0















Onderzoek stikstofdepositie

Aanvraag luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport

Documentcode: 14A034.RAP009.NP.GL v4.0

Opdrachtgever
N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht
Vliegveldweg 90
6199 AD Maastricht Airport

Contactpersoon opdrachtgever
De heer S. Heijmans

Contactpersoon LievenseCSO
De heer dr. F.L.H. Vanweert
088 – 910 21 13
06 – 229 25 225
FVanweert@LievenseCSO.com

Projectcode	14A034
Documentnummer	14A034.RAP009.NP.GL v4.0
Versiedatum	28 juli 2016
Status	Definitief

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
14A034.RAP009.NP.GL v4.0	28 juli 2016	Definitief	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
Mevrouw ing. N.J.W. Pirovano LLB	Adviseur Lucht en Geluid	25.07.2016	[redacted]
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
De heer R.A.P. Leenards	Senior Adviseur Milieu	28.07.2016	[redacted]
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
De heer dr. F.L.H. Vanweert	Senior Consultant	28.07.2016	[redacted]

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

HOOFDKANTOOR
Postbus 2
3980 CA Bunnik
Regulierenring 6
3981 LB Bunnik

REGIOKANTOOR LEEUWARDEN
Postbus 422
8901 BE Leeuwarden
Orionweg 28
8938 AH Leeuwarden

REGIOKANTOOR DEVENTER
Postbus 2018
7420 AA Deventer
Gotlandstraat 26
7418 AZ Deventer

REGIOKANTOOR MAASTRICHT
Postbus 1323
6201 BH Maastricht
Sleperweg 10
6222 NK Maastricht

E-mail: info@LievenseCSO.com
KvK-nummer: 30152124

Website: LievenseCSO.com
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN:NL63ABNA0570208009

Inhoudsopgave

Hoofdstuk Pagina

1 Inleiding en conclusie 1

2 Wettelijk kader 2

2.1 Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) 2

3 Projectgegevens 4

3.1 Ligging van de luchthaven 4

3.2 Voornemen 4

4 Gehanteerde uitgangspunten 5

4.1 Modelgebied 5

4.2 Te beschouwen situaties 5

4.2.1 Referentiesituatie PAS-2012: 6

4.2.2 LHB-situatie MAA-2024: 6

4.3 Gegevens luchtvaart 6

4.4 Gegevens wegverkeer 6

4.5 Rekenmethode 8

5 Berekeningsresultaten 9

5.1 Luchthavenbesluit: LHB-situatie MAA-2024 9

6 Beoordeling 14

6.1 Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 14

6.1.1 Nederland 14

6.1.2 Vlaanderen 14

6.1.3 Duitsland 14

Bijlagen

Bijlage 1 Rapport “Stikstofberekeningen Maastricht Aachen Airport ten behoeven van MER-beoordeling”

Bijlage 2 Figuren stikstofdepositie luchtvaart

Bijlage 3 Figuren stikstofdepositie wegverkeer

Bijlage 4 Figuren totale stikstofdepositie

Bijlage 5 Figuren gereserveerde depositieruimte en toetsing van de depositieruimte

Bijlage 6 Aerius-rekenmodel wegverkeer

1 Inleiding en conclusie

De luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) dient een aanvraag in bij het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) voor een nieuw luchthavenbesluit. De ambitie van de luchthaven is om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht (waarvan 50.000 ton via Road Feeder Services) te verwerken, dit in combinatie met een representatieve verkeerssamenstelling van ca. 25.500 vliegbewegingen.
Om de ambitie voor het luchtvrachtvolume waar te kunnen maken is het essentieel dat cat. E en F vliegtuigen voor het starten gebruik kunnen maken van de totale aanwezige baanlengte van 2.750m (in de Omzettingsregeling 2014 is dit gelimiteerd op 2.500m). Het baangebruik voor alle landende vliegtuigen en voor starts van cat. A t/m D vliegtuigen verandert niet t.o.v. de vigerende Omzettingsregeling 2014. Ook de openingstijden van het vliegveld blijven ongewijzigd.

Ten behoeve van het aangevraagde gebruik is een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie op nabij gelegen Natura 2000-gebieden. Doel van het onderzoek is het inzichtelijk maken van wijzigingen in de stikstofdepositie én toetsing aan de PAS-reservering. Het luchthavenbesluit is aangemerkt als een prioritair project in het kader van de programmatische aanpak stikstofdepositie (PAS). De resultaten van het onderzoek worden verwerkt in een m.e.r.-beoordelingsnotitie.

Het stikstofdepositieonderzoek is uitgevoerd in samenwerking met NLR/DNVGL. NLR is verantwoordelijk voor de bepaling van de uitstoot als gevolg van het luchthavengebruik (vliegende verkeer en activiteiten op het luchthaventerrein), waarbij DNVGL de stikstofdepositie bepaalt op basis van deze uitstoot. De rapportage van de NLR/DNVGL is als bijlage 1 bij dit rapport gevoegd. LievenseCSO bepaalt de stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer, voegt de berekeningsresultaten samen en voert de toetsing aan de gereserveerde ontwikkelingsruimte[1] uit.

Conclusie:
Het onderzoek wordt uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen van de PAS. Uit de berekeningen blijkt dat de toename van de stikstofdepositie (totaal van luchtvaart en wegverkeer) ten hoogste 0,42 mol/ha/jaar bedraagt. De effecten passen binnen de gereserveerde ontwikkelingsruimte. De stikstofdepositie zal niet leiden tot aantasting van de kwaliteit van de aanwezige habitats. In Duitsland en Vlaanderen is de stikstofdepositie eveneens ruim lager dan de van toepassing zijnde grenswaarden.

Op basis van de berekeningsresultaten wordt geconcludeerd dat vanwege de stikstofdepositie volstaan kan worden met een melding. Een passende beoordeling is op basis van de stikstofdepositie eveneens niet noodzakelijk.

[1] Ontwikkelingsruimte: het deel van de depositieruimte per Natura 2000-gebied dat binnen de PAS beschikbaar wordt gesteld voor her realiseren van nieuwe of uitbreiding van bestaande (economisch) activiteiten die een vergunning nodig hebben. Dit kunnen prioritaire en niet-prioritaire projecten zijn.

2 Wettelijk kader

Conform artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 (verder: Nb-wet) is het verboden zonder vergunning, of in strijd met een verleende vergunning, projecten of andere handelingen te realiseren onderscheidenlijk te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zodanige projecten of andere handelingen zijn in ieder geval projecten of handelingen die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten.

2.1 Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

Op 10 juni 2015 heeft de Staatssecretaris van Economische Zaken en de Minister van Infrastructuur en Milieu de PAS vastgesteld voor de periode van 1 juli 2015 tot 1 juli 2021.

De noodzakelijke ontwikkelingsruimte voor een project kan worden toegedeeld in diverse besluiten (zie art. 19km, eerste lid Nb-wet). Op basis van art. 19kn, eerste lid Nb-wet wordt voor prioritaire projecten ontwikkelingsruimte gereserveerd die wordt toegedeeld in een van de besluiten genoemd in art. 19km, eerste lid Nb-wet. Er is sprake van een prioritair project of andere handeling indien het project of de andere handeling aantoonbaar van nationaal of provinciaal maatschappelijk belang is én het aannemelijk is dat voor het project of de andere handeling ontwikkelingsruimte wordt toegedeeld in een besluit als bedoeld in art. 19 km, eerste lid Nb-wet. Dit is het geval voor het Luchthavenbesluit van Maastricht Aachen Airport (Luchthavenbesluit MAA). Het Luchthavenbesluit MAA is aangemerkt als een prioritair project. Er is ontwikkelingsruimte voor gereserveerd.

Op basis van artikel 19 kh, zevende lid Nb-wet is een Nb-wet vergunning niet noodzakelijk indien het project of de handeling een stikstofdepositie op voor stikstofgevoelige habitats in het Natura 2000-gebied veroorzaakt die afzonderlijk en in cumulatie met andere projecten of handelingen met betrekking tot dezelfde inrichting in de periode waarvoor het programma geldt, niet een waarde overschrijdt die is vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur. De betreffende grenswaarde is vastgelegd in artikel 2 van het Besluit PAS en bedraagt 1 mol/ha/jaar. Wel is een melding noodzakelijk bij een toename van de stikstofdepositie tussen de 0,05 mol/ha/jaar en 1 mol/ha/jaar.

Op basis van artikel 19f, eerste lid Nb-wet is een passende beoordeling noodzakelijk voor projecten waarover een besluit wordt genomen in het kader van de aanvraag voor een Nb-wet vergunning indien dit project significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden.

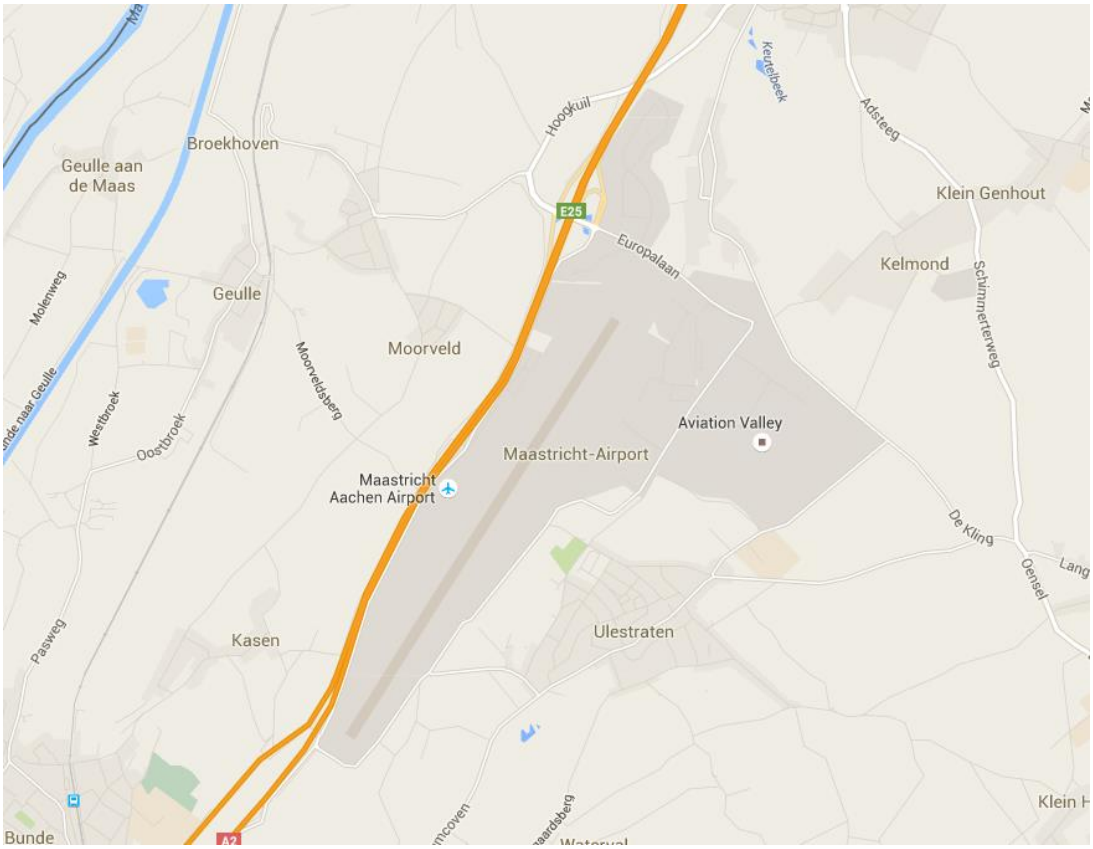
Dit betekent dat een passende beoordeling opgesteld moet worden indien de toename van de stikstofdepositie (het aangevraagde gebruik versus referentiesituatie PAS) meer dan 1 mol/ha/ja bedraagt. Aangezien uit de berekeningsresultaten blijkt dat de toename minder dan 1 mol/ha/jaar bedraagt is een passende beoordeling niet noodzakelijk.

Overeenkomstig de Regeling PAS dient de stikstofdepositie op een voor stikstofgevoelig habitat berekend te worden met behulp van de AERIUS-Calculator. Met behulp van dit rekenprogramma wordt ook de omvang van de toe te delen ontwikkelingsruimte vastgesteld.

3 Projectgegevens

3.1 Ligging van de luchthaven

De luchthaven Maastricht Aachen Airport is gelegen aan de Vliegveldweg 90 de Maastricht Airport (gemeente Beek). In Figuur 3-1 is de ligging van de luchthaven ten opzichte van de omgeving weergegeven.



Figuur 3-1 Ligging luchthaven Maastricht Aachen Airport

3.2 Voornemen

Voornemen van de luchthaven is om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht (waarvan 50.000 ton via Road Feeder Services) te verwerken, dit in combinatie met een representatieve verkeerssamenstelling van ca. 25.500 vliegbewegingen.
Om de ambitie voor het luchtvrachtvolume waar te kunnen maken is het essentieel dat cat. E en F vliegtuigen voor het starten gebruik kunnen maken van de totale aanwezige baanlengte van 2.750m (in de Omzettingsregeling 2014 is dit gelimiteerd op 2.500m). Het baangebruik voor alle landende vliegtuigen en voor starts van cat. A t/m D vliegtuigen verandert niet t.o.v. de vigerende Omzettingsregeling 2014.

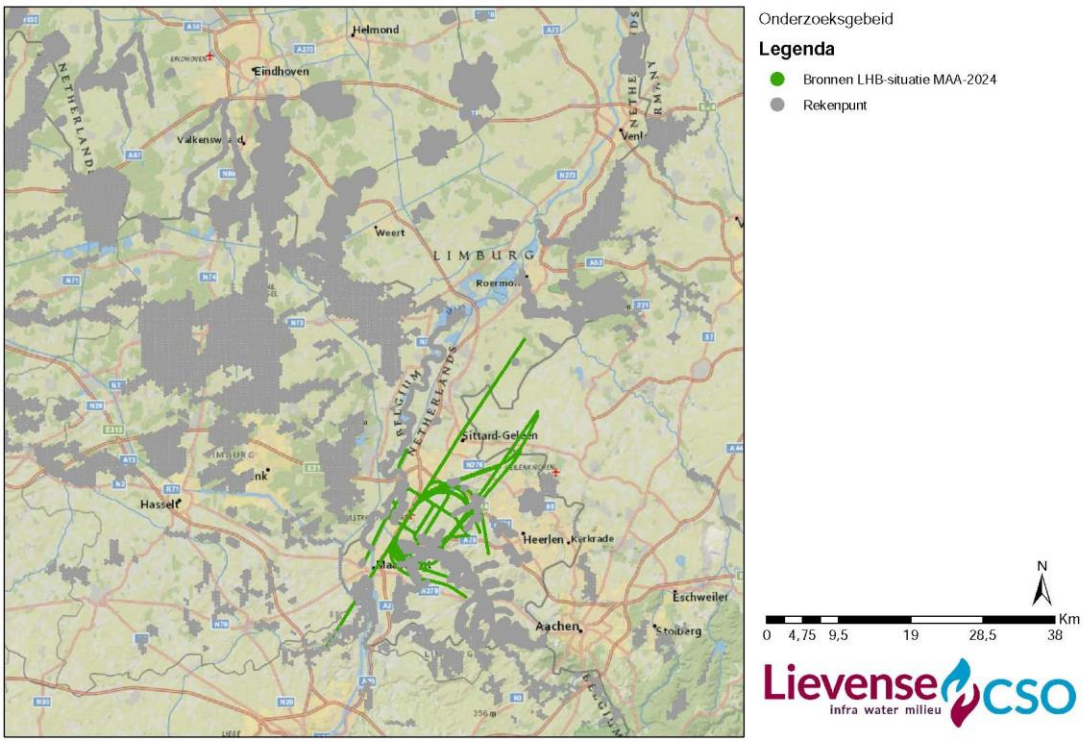
4 Gehanteerde uitgangspunten

Het voornemen heeft gevolgen voor de verkeerssamenstelling van de vliegtuigen, het gebruik van de startbaan (baanlengte) en voor de verkeersintensiteiten op nabij gelegen wegen.

4.1 Modelgebied

Uit aangeleverde gegevens van het Ministerie van I&M blijkt dat op rekenpunten in heel Nederland ontwikkelingsruimte is gereserveerd ten behoeve van het Luchthavenbesluit MAA. Aan de rand van het modelgebied en in de rest van Nederland is de gereserveerde ontwikkelingsruimte minder dan 0,05 mol/ha/jaar.

Het modelgebied ten behoeve van het depositieonderzoek voor het Luchthavenbesluit MAA is weergegeven in figuur 4.1. NLR/DNVGL hebben onderzocht en vastgesteld dat het gehanteerde modelgebied een voldoende representatief beeld geeft van de N-depositie. In paragraaf 4.2 van haar rapport komt NLR/DNVGL tot de conclusie dat het verder doortrekken van de vliegroutes op hoogte en op afstand van de luchthaven geen invloed heeft op de stikstofdepositie in de rekenpunten.



Figuur 4-1 Onderzoeksgebied

4.2 Te beschouwen situaties

Een onderzoek stikstofdepositie heeft betrekking op de toename van de depositie ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige, legale, feitelijke situatie. In onderhavig onderzoek bestaat de referentiesituatie uit de

referentiesituatie PAS-2012. De situatie waarvoor het luchthavenbesluit wordt aangevraagd betreft de LHB-situatie MAA-2024. In het kader van de Natuurbeschermingswet worden deze twee situaties met elkaar vergeleken.

4.2.1 Referentiesituatie PAS-2012:

De referentiesituatie ten behoeve van het toetsen van stikstofdepositie aan de bepalingen van de Natuurbeschermingswet is gelijkgesteld aan de referentiesituatie die is gebruikt ten behoeve van de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie; nl. het vliegscenario van het jaar 2012. De verkeersgegevens (vliegtuigtypes, routegebruik, baangebruik en procedures) voor het feitelijke verkeer (2012) zijn afkomstig van de betreffende luchthavens en ontleend aan eerder onderzoek in opdracht van Planbureau voor de Leefomgeving[2].
Voor de m.e.r.-beoordeling en de toetsing aan de gereserveerde ontwikkelingsruimte is voor de bijdrage van de luchtvaart in voorliggende onderzoek eveneens uitgegaan van het referentiejaar 2012.
Voor het bepalen van de bijdrage van de (weg)verkeersaantrekkende werking in de Referentiesituatie PAS-2012 is uitgegaan van de verkeersgegevens van het jaar 2015 (zie paragraaf 4.4) omdat verkeersgegevens van het jaar 2012 niet beschikbaar zijn.

4.2.2 LHB-situatie MAA-2024:

De situatie waarvoor de milieueffecten worden bepaald is de situatie voor het aangevraagde gebruik. Met betrekking tot vlootsamenstelling, startprofielen en baangebruik gelden de prognoses voor 2024 en is uitgegaan van de vigerende versie van de Appendices (Appendices 13.3). De routespreiding is gemodelleerd op basis van historische radartracks. In de m.e.r.-beoordelingsnotitie wordt het gebruik van de baan, de vlootsamenstelling en vliegroutes nader beschreven.
Voor het bepalen van de bijdrage van de (weg)verkeersaantrekkende werking in de LHB-situatie MAA-2024 is uitgegaan van de verkeersgegevens van het jaar 2025 (zie paragraaf 4.4)

4.3 Gegevens luchtvaart

Door NLR/DNVGL zijn de gehanteerde uitgangspunten voor de Referentiesituatie PAS-2012 en de LHB-situatie MAA-2024 voor de stikstofdepositieberekeningen als gevolg van de luchtvaart gerapporteerd in het rapport “Stikstofberekeningen Maastricht Aachen Airport ten behoeven van MER-beoordeling”.[3] Deze rapportage is opgenomen in bijlage 1. Voor de gehanteerde uitgangspunten met betrekking tot de luchtvaart wordt verwezen naar deze rapportage.

4.4 Gegevens wegverkeer

Door Royal HaskoningDHV is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersintensiteiten als gevolg van Maastricht Aachen Airport.[4] Het rapport van Royal HaskoningDHV is als bijlage 1

2 A. Hoolhorst, L. de Haij, en F.J.M.M. Hermanns, Stikstofberekening luchthavens ten behoeve van de programmatische aanpak stikstof, rapportnummer NLR-CR-2014-083;
3 T.D. de Witte, A. Hoolhorst en E. Kokmeijer, Stikstofberekeningen Maastricht Aachen Airport, rapportnummer NLR-CR-2016-104;
4 L. de Baere en R. Scheringa, Verkeersproductie MAA 2015 en 2025, Royal Haskoning DHV, Maastricht Airport:2015.

bij de m.e.r.-beoordelingsnotitie gevoegd. De referentiesituatie PAS-2012 bestaat uit de verkeersproductie MAA 2015, voor de LHB-situatie MAA-2024 is uitgegaan van de verkeersproductie MAA 2025. Worstcase is aangenomen dat de categorie vracht volledig bestaat uit zwaar vrachtverkeer. Een overzicht van de beschouwde wegen is opgenomen in Figuur 4-2. De verkeersintensiteiten op de A2 zijn beschouwd totdat ze zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.



Figuur 4-2 Overzicht beschouwde wegen

In Tabel 4-1 is een overzicht opgenomen van de gehanteerde verkeersintensiteiten

Tabel 4-1 Overzicht gehanteerde verkeersintensiteiten

Situatie Verkeersonderzoek	**Verkeersproductie MAA 2015**		**Verkeersproductie MAA 2025**	
Situatie m.e.r.-beoordeling	**(Referentiesituatie PAS-2012)**		**(LHB-situatie MAA-2024 Referentiesituatie MAA-2014)**	
Wegvak	**Auto**	**Vracht**	**Auto**	**Vracht**
1. A2 noord Europalaan	253	9	627	25
2. A2 zuid Europalaan	253	9	627	25
3. A2 oprit noordoost	127	4	313	13
4. A2 oprit zuidwest	127	4	313	13
5. A2 afrit noordwest	127	4	313	13
6. A2 afrit noordoost	127	4	313	13
7. Europalaan west	32	1	78	3
8. Europalaan midden	32	2	78	61
9. Europalaan oost	32	2	78	61
10. Hoofdontsluitingsweg noord	32	2	78	61
11. Hoofdontsluitingsweg zuid	0	2	0	7
12. Ringweg noord	0	0	0	0
13. Ringweg midden	0	0	0	0

14. Ringweg zuid	32	1	78	0
15. Vliegveldweg noord	570	21	1.410	7
16. Vliegveldweg zuid	63	1	157	0
17. Beneluxweg	0	0	0	0

Op basis van bovenstaande verkeersintensiteiten bedraagt de emissie in 2015 0,3 ton NOx per jaar en minder dan 0,1 ton NH3 per jaar. Uit de berekeningsresultaten conform rekenconfiguratie NB-wet blijkt dat de depositie ten hoogste 0,11 mol/ha/jaar bedraagt, deze depositie wordt berekend in Natura 2000-gebied Bunder- en Elslooërbos. In de LHB-situatie MAA-2024 bedraagt de emissie 0,4 ton NOx per jaar en minder dan 0,1 ton NH3 per jaar. Uit de berekeningsresultaten conform rekenconfiguratie NB-wet blijkt dat de depositie in de LHB-situatie MAA-2024 ten hoogste 0,19 mol/ha/jaar bedraagt, eveneens in Natura 2000-gebied Bunder- en Elslooërbos.

4.5 Rekenmethode

De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van de AERIUS Calculator / AERIUS Connect (versie 2015.1).[5] De berekeningen zijn uitgevoerd conform de bepalingen van de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie en de toelichtingen opgenomen in de Calculator.

Het programma beperkt automatisch de omvang van het rekengebied in geval van stikstofberekeningen voor wegverkeer. Alleen voor dit beperkte rekengebied is een cumulatie met de depositie als gevolg van luchtvaart en wegverkeer mogelijk.

[5] AERIUS versie 2015.1_20160514_90ad58c36e, Database versie 2015.1_20160514_90ad58c36e

5 Berekeningsresultaten

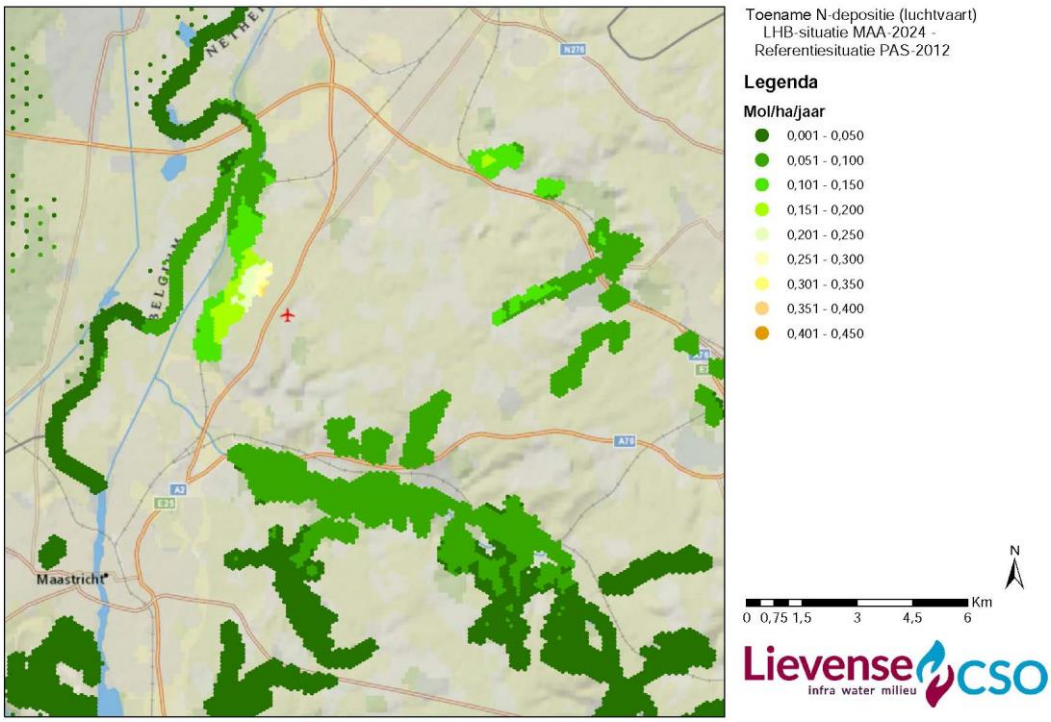
In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 5.1 ingegaan op de berekeningsresultaten als gevolg van de luchtvaart, wegverkeer en cumulatief. Daarnaast wordt de toename van de depositie vergeleken met de gereserveerde ontwikkelingsruimte.

5.1 Luchthavenbesluit: LHB-situatie MAA-2024

Door NLR/ DNVGL zijn de berekeningsresultaten aangeleverd in de vorm van gml-bestanden.[6] Op basis van een uniek nummer[7] zijn de berekeningsresultaten voor luchtvaart en wegverkeer alsmede de aangeleverde reservering op basis van de PAS[8] samengevoegd. Om te komen tot een totale depositie zijn de deposities van luchtvaart en wegverkeer bij elkaar opgeteld. Op deze manier is de totale depositie voor de referentiesituatie PAS-2012 en de LHB-situatie MAA-2024 bepaald. De toename van de depositie bestaat uit het verschil in depositie tussen de referentiesituatie PAS-2012 en de LHB-situatie MAA-2024. Aanvullend is de toename van de depositie vergeleken met het de in het PAS gereserveerde ontwikkelingsruimte om te bepalen of de PAS-reservering al dan niet wordt overschreden.

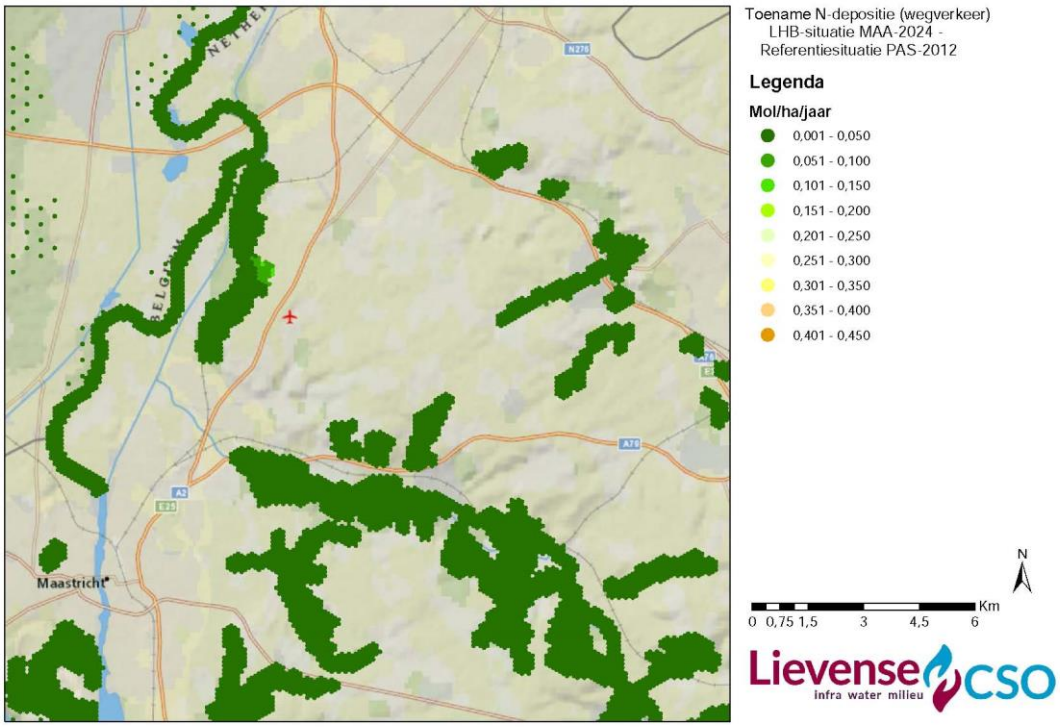
In Figuur 5-1 wordt de toename in stikstofdepositie getoond als gevolg van de luchtvaart (resultaten berekeningen NLR/DNVGL). In bijlage 2 zijn meer figuren opgenomen die betrekking hebben op de stikstofdepositie als gevolg van de luchtvaart. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de toename van de stikstofdepositie ten hoogste 0,36 mol/ha/jaar bedraagt.

[6] Deze bestanden zijn met behulp van de IMAER-reader van Qgis omgezet naar shape-bestanden. De shape-bestanden zijn vervolgens voor bewerking ingelezen in Arcgis.
[7] In alle berekeningen is voor hetzelfde rekenpunt een uniek nummer gehanteerd.
[8] Aangeleverd reservering ontwikkelingsruimte conform bestand aviation_growth_m15-1_20151030.txt.



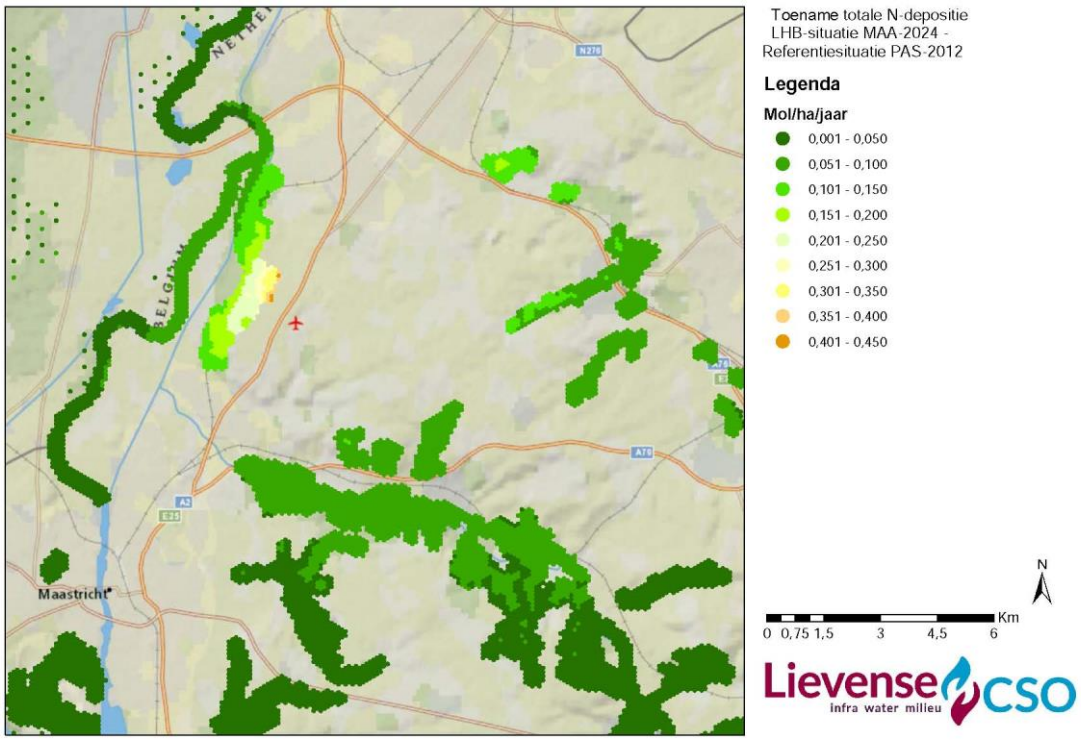
Figuur 5-1 Toename stikstofdepositie LHB-situatie MAA-2024 versus Referentiesituatie PAS-2012 als gevolg van luchtvaart

In Figuur 5-2 is de toename van de stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer opgenomen (resultaten berekeningen LievenseCSO), voor meer figuren met betrekking tot de stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer wordt verwezen naar bijlage 3. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de toename als gevolg van wegverkeer ten hoogste 0,12 mol/ha/jaar bedraagt.



Figuur 5-2 Toename stikstofdepositie LHB-situatie MAA-2024 versus Referentiesituatie PAS-2012 als gevolg van wegverkeer

In Figuur 5-3 is het totale verschil in stikstofdepositie weergegeven. Aanvullende figuren zijn opgenomen in bijlage 4. Het verschil in stikstofdepositie wordt met name veroorzaakt door de luchtvaart. Dit heeft tot gevolg dat uit de berekeningsresultaten dat de totale stikstofdepositie toeneemt met maximaal 0,42 mol/ha/jaar. Het rekenpunt met de hoogste toename als gevolg van luchtvaart komt niet overeen met het rekenpunt met de hoogste toename als gevolg van wegverkeer. Daarom is de totale toename van de stikstofdepositie niet gelijk aan de som van de toename van de depositie als gevolg van luchtvaart en de toename van de depositie als gevolg van wegverkeer.

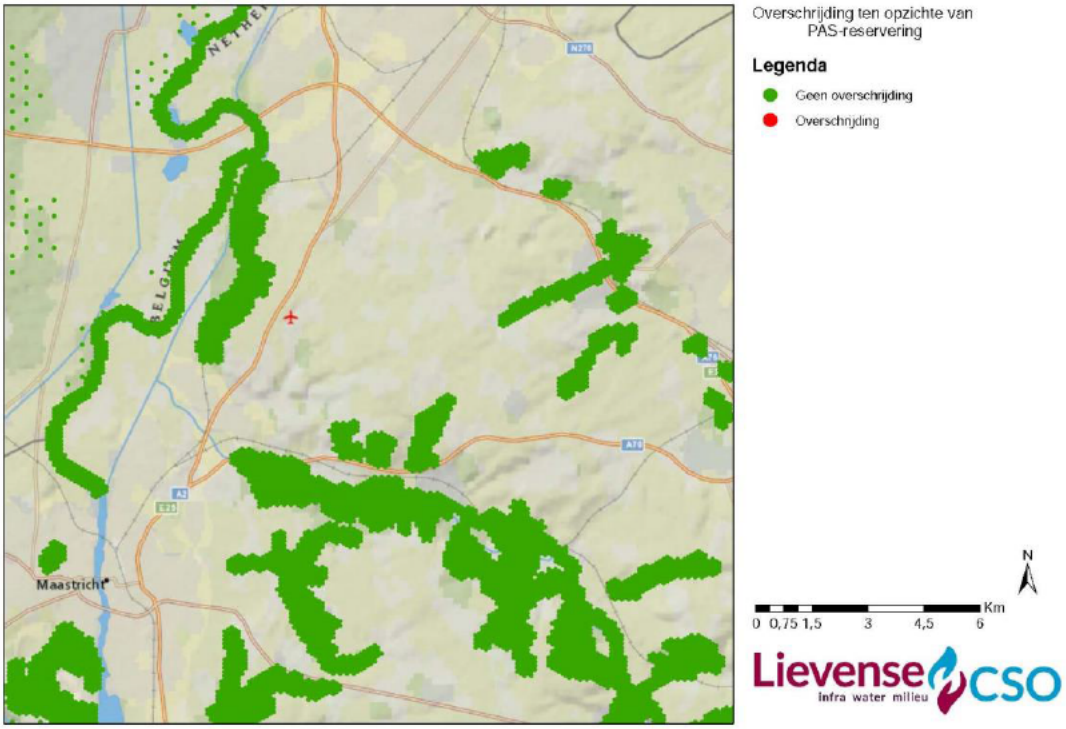


Figuur 5-3 Toename totale stikstofdepositie LHB-situatie MAA-2024 versus Referentiesituatie PAS-2012

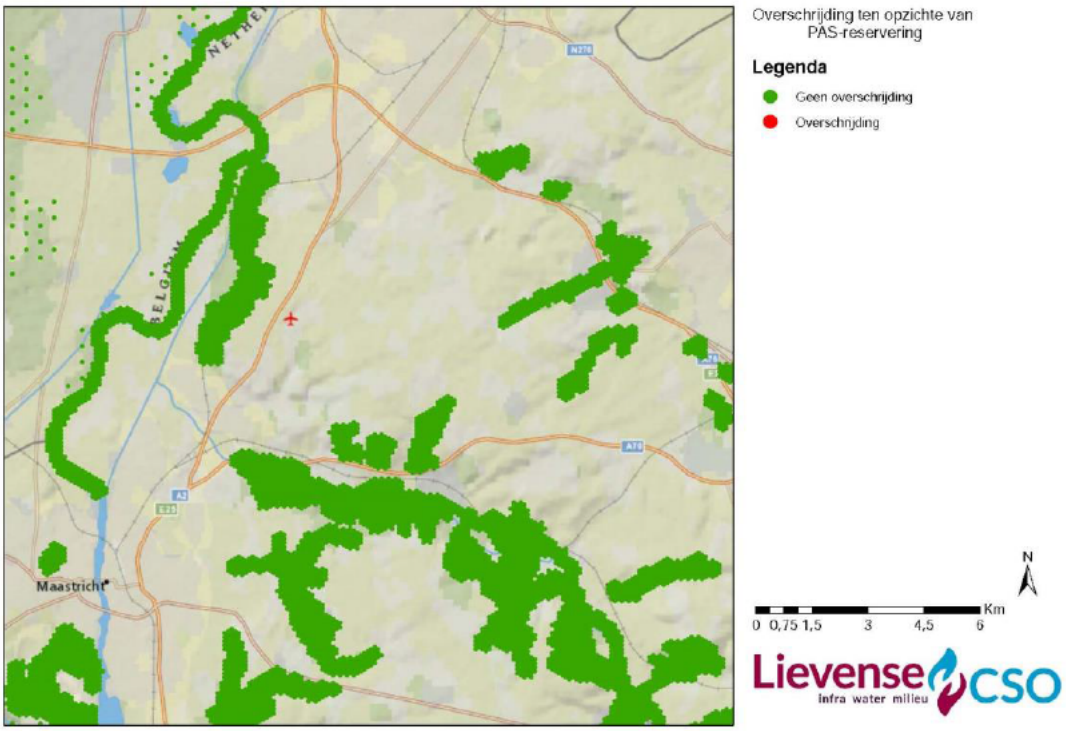
In figuur 5-4 is grafisch weergegeven op welke locaties de berekende depositietoenamen vanwege de luchtvaart (zie figuur 5-1) meer of minder bedraagt dan de in de PAS gereserveerde ontwikkelingsruimte. Uit **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** blijkt dat de PAS-reservering nergens wordt overschreden.

In figuur 5-5 is grafisch weergegeven op welke locaties de berekende de totale positietoenamen (vanwege de luchtvaart én wegverkeer, zie figuur 5-3) meer of minder bedraagt dan de in de PAS gereserveerde ontwikkelingsruimte. Uit **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** blijkt dat de PAS-reservering, alhoewel enkel bedoeld voor de bijdrage van de luchtvaart, nergens wordt overschreden.

In bijlage 5 wordt de gereserveerde depositieruimte gedetailleerd inzichtelijk gemaakt en wordt tevens aangetoond dat voor het gehele onderzoeksgebied geen sprake is van een overschrijding van de gereserveerde depositieruimte.



Figuur 5-4 Toetsing van de gereserveerde ontwikkelingsruimte (enkel luchtvaart)



Figuur 5-4 Toetsing van de gereserveerde ontwikkelingsruimte (luchtvaart én wegverkeer)

6 Beoordeling

6.1 Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet

6.1.1 Nederland

De stikstofdepositie neemt als gevolg van de voorgenomen activiteit in geringe mate toe in omliggende Natura 2000-gebieden. Uit hoofdstuk 5 blijkt dat de toename van de stikstofdepositie vanwege het aangevraagde gebruik ten hoogste 0,42 mol/ha/jaar bedraagt ten opzichte van het referentiejaar 2012 (LHB-situatie MAA-2024 versus referentiesituatie PAS-2012). Dit is minder dan 1 mol/ha/ja en dat betekent dat volstaan kan worden met een melding in het kader van de Nb-wet. Op basis van artikel 19f, eerste lid Nb-wet is een passende beoordeling voor projecten alleen noodzakelijk indien een besluit over het verlenen van een Nb-wet vergunning wordt genomen. Aangezien volstaan kan worden met een melding, is op basis van de stikstofdepositie een passende beoordeling niet noodzakelijk.

6.1.2 Vlaanderen

Uit Figuur 5-3 blijkt dat de toename van de stikstofdepositie in Vlaanderen vanwege het aangevraagde gebruik ten hoogste 0,10 mol/ha/jaar bedraagt ten opzichte van het referentiejaar 2012. Nadere analyse van de berekeningsresultaten levert op dat de toename ten hoogste 0,06 mol/ha/jaar bedraagt. De toename is het grootst in het (Belgische) Natura 2000-gebied Grensmaas.

Voor Vlaanderen geldt dat er geen toestemming vereist is indien de stikstofdepositie lager is dan 5% van de kritische depositiewaarde[9]. Vlaanderen hanteert hierbij dezelfde kritische depositiewaarden als Nederland[10]. De laagste kritische depositiewaarde bedraagt, op basis van alle in Nederland (en België) voorkomende habitattypen, 429 mol/ha/jaar (H3110 Zeer zwakgebufferde vennen)[11]. Dit betekent dat, ongeacht het specifieke habitattype in een Natura 2000-gebied, bij een stikstofdepositie tot 21,45 mol/ha/jaar in Vlaanderen geen toestemming is vereist.

Aangezien de depositie in Vlaanderen ruim minder is dan 21,45 mol/ha/jaar wordt vastgesteld dat de stikstofdepositie in Vlaanderen niet zal leiden tot aantasting van de kwaliteit van de aanwezige habitats.

6.1.3 Duitsland

Uit Figuur 5-3 blijkt dat de toename van de stikstofdepositie in Duitsland ten hoogste 0,10 mol/ha/jaar bedraagt. Nadere analyse van de berekeningsresultaten levert op dat de

[9] Agentschap voor Natuur en Bos, *Passende beoordeling praktische wegwijzer effectgroepen voor het habitatspoor, Effectgroep 4 verzuring subgroep 4.1 via lucht, vastleggen huidige werkwijze in afwachting van de ontwikkeling van PAS: overgangsfase*, versie 2, 24 februari 2015.

[10] https://www.natura2000.vlaanderen.be/kritische-depositiewaarde "Bij alle berekeningen werd gewerkt met empirische kritische depositiewaarden per habitattype volgens van Dobben et al. (2012)".

[11] Van Dobben H.F. e.a., *Overzicht kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000*, Altera, Wageningen:2012.

toename ten hoogste 0,07 mol/ha/jaar bedraagt. De toename is het grootst in het (Duitse) Natura 2000-gebied Tevener Heide.

Voor Duitsland geldt dat er bij een toename van de stikstofdepositie tot 7,14 mol/ha/jaar geen bezwaar bestaat tegen het verlenen van toestemming voor deze activiteit. Het sikstofaspect staat in dat geval vergunningverlening door het Nederlandse bevoegd gezag niet in de weg[12].

Aangezien de depositie in Duitsland ruim minder is dan 7,14 mol/ha/jaar wordt vastgesteld dat de stikstofdepositie in Duitsland niet zal leiden tot aantasting van de kwaliteit van de aanwezige habitats.

[12] Rijksoverheid, *Programma Aanpak Stikstof 2015-2021, Ontwerp partiële herziening 7 september 2015*, Den Haag:2015. Zie bijlage 5.

Bijlage

Lievense infra water milieu CSO

Bijlage 1 Rapport “Stikstofberekeningen Maastricht Aachen Airport ten behoeven van MER-beoordeling”

Dedicated to innovation in aerospace

NLR-CR-2016-104 | Juli 2016

Stikstofberekeningen Maastricht Aachen Airport

Ten behoeve van m.e.r.-beoordelingsnotitie

OPDRACHTGEVER: Maastricht Aachen Airport



NLR - Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum

Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum

Het NLR is een toonaangevend, mondiaal opererend onderzoekscentrum voor de lucht- en ruimtevaart. Met zijn multidisciplinaire expertise en ongeëvenaarde onderzoeksfaciliteiten, levert NLR innovatieve, integrale oplossingen voor complexe uitdagingen in de aerospace sector.

De werkzaamheden van het NLR beslaan het volledige spectrum van Research Development Test & Evaluation (RDT&E). Met zijn kennis en faciliteiten kunnen bedrijven terecht bij het NLR voor validatie, verificatie, kwalificatie, simulatie en evaluatie. Zo overbrugt het NLR de kloof tussen onderzoek en toepassing in de praktijk. Het NLR werkt zowel voor overheid als industrie in binnen- en buitenland.

Het NLR staat voor praktische en innovatieve oplossingen, technische expertise en een lange termijn ontwerpvisie. Hierdoor vindt NLR's cutting edge technology zijn weg naar succesvolle lucht- en ruimtevaartprogramma's van OEM's zoals Airbus, Embraer en Pilatus. Het NLR draagt bij aan (defensie)programma's zoals ESA's IXV re-entry voertuig, de F-35, de Apache-helikopter en Europese programma's als SESAR en Clean Sky 2.

Opgericht in 1919 en met 650 betrokken medewerkers, realiseerde het NLR in 2014 een omzet van 73 miljoen euro. Driekwart hiervan is afkomstig uit contractonderzoek, het overige betreft een overheidsbijdrage.

Voor meer informatie bezoek: **www.nlr.nl**

Dedicated to innovation in aerospace

NLR-CR-2016-104 | Juli 2016

Stikstofberekeningen Maastricht Aachen Airport

Ten behoeve van m.e.r.-beoordelingsnotitie

OPDRACHTGEVER: Maastricht Aachen Airport

AUTEUR(S):

T.D. de Witte	NLR
E. Kokmeijer	DNV GL - Energy

NLR - Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum

Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de eigenaar.

OPDRACHTGEVER	Maastricht Aachen Airport
CONTRACTNUMMER	1496143
EIGENAAR	Maastricht Aachen Airport
NLR DIVISIE	Aerospace Operations
VERSPREIDING	Beperkt
RUBRICERING TITEL	ONGERUBRICEERD

GOEDGEKEURD DOOR:		
AUTEUR	REVIEWER	BEHERENDE AFDELING
T.D. de Witte	A. Hoolhorst	P.L.J Eijssen
DATUM	DATUM	DATUM

Samenvatting

In het kader van het Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport (MAA) wordt een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. Een belangrijk onderdeel van deze notitie is het bepalen van de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden rondom de luchthaven die in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) zijn opgenomen. NLR en DNV GL hebben, in opdracht van MAA, voor dit onderdeel van het milieueffect de bijdrage van de luchtvaart onderzocht.

Daartoe zijn berekeningen uitgevoerd voor het LHB-scenario MAA-2024. Tevens is een herberekening uitgevoerd voor het referentiescenario PAS-2012, zoals vastgelegd in de PAS. De reden voor deze herberekening is om ervoor te zorgen dat het gebruik van de meest recente versies van de rekenmodellen geen effect heeft op de vergelijking van het LHB-scenario MAA-2024 met het referentiescenario PAS-2012.

NLR heeft de emissieberekeningen uitgevoerd met het LEAS-iT rekenmodel, op basis van de gegevens aangeleverd voor het ontwikkelscenario en de beschikbare gegevens voor het referentiescenario PAS-2012. De totale emissie neemt in het ontwikkelscenario toe van 37,9 ton/j naar 69,7 ton/j. Een vergelijking met de emissietotalen uit de eerdere PAS-berekening geeft aan dat de herberekening goed overeenkomt en dat het ontwikkelscenario zoals verwacht hogere NOx emissies laat zien, maar dat deze ruim binnen de totalen liggen die voor de reservering zijn berekend.

DNV GL heeft de stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd met het Aerius rekenmodel, op basis van de gedetailleerde emissieresultaten van beide scenario's. Zowel invoer (Aerius emissiebronnen) als uitvoer (Aerius resultaten) van de berekeningen zijn geleverd aan de luchthaven. De berekeningen zijn uitgevoerd in de opgegeven punten en daarnaast is een effectberekening uitgevoerd voor het LHB-scenario ten opzichte van het referentiescenario met berekeningswijze 'Nbwet'. De maximale toename in depositie wordt berekend in het gebied Bunder- en Elslooërbos en bedraagt 0,34 mol/ha/j.

Naast de depositieberekeningen is een volledigheidsonderzoek uitgevoerd aan de laatste 1 á 2 km van de vluchtroutes van het LHB-scenario. De maximale depositiebijdrage bedraagt 0,0023 mol/ha/j ten noordoosten van de meest noordelijke vluchtroute. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat een verdere verlenging van de vluchtroutes niet tot een significante toename van de depositie zal leiden.

De ecologische toets en toetsing van de depositie aan de gereserveerde ruimte is geen onderdeel van de opdracht. Wel is onderzocht of de emissies voor het vliegverkeer voldoende volledig in kaart zijn gebracht. Dit is gedaan door middel van een aanvullende berekening aan de uiteinden van de gemodelleerde vliegroutes. Het resultaat van dit onderzoek toont aan dat verdere verlenging van de vliegroutes nergens tot een significant depositiebijdrage zal leiden en dat daarmee het gebied van de emissieberekeningen voldoende groot is.


PH-LAB
National Aerospace Laboratory NLR

Inhoudsopgave

Afkortingen 6

1 Introductie 7

2 Uitgangspunten 8
2.1 Invoergegevens 8
2.2 Rekenmethode 9
2.2.1 Rekenmodellen 9
2.2.2 Consistentie in berekening 9
2.3 Rekengebied 10

3 Emissieberekeningen 12
3.1 Emissies vliegverkeer in taxifase en vluchtfase 12
3.1.1 LHB-scenario MAA-2024 13
3.1.2 Referentiescenario PAS-2012 14
3.2 Emissies vliegtuigafhandeling en proefdraaien/warmdraaien op de platforms 15
3.2.1 LHB-scenario MAA-2024 15
3.2.2 Referentiescenario PAS-2012 16

4 Stikstofdepositieberekeningen 17
4.1 Depositiebepaling 17
4.2 Volledigheidsonderzoek 18

5 Resultaten 22

6 Referenties 23

Appendix A Weergave luchthaventerrein 24

Afkortingen

ACRONIEM	OMSCHRIJVING
Adecs	Adecs Airinfra BV
APU	Auxiliary Power Unit
DNV GL	DN VGL Energy (KEMA Nederland BV)
GPU	Ground Power Unit
ICAO	International Civil Aviation Organization
Lden-tool	Systeem voor geluidsmanagement voor regionale en kleine luchthavens in Nederland
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
LEAS-iT	Local aviation Emissions in Airport Scenarios-inventory Tool
LTO	Landing and TakeOff
LHB	Luchthavenbesluit
MAA	Maastricht Aachen Airport
m.e.r.	milieueffectrapport
NLR	Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum
NOx	Stikstofoxiden
PAS	Programmatische Aanpak Stikstof
RDC	Rijksdriehoekcoördinaten
RMI	Regeling Milieu-informatie luchthaven Schiphol

1 Introductie

Economische activiteiten zoals de exploitatie van een luchthaven worden getoetst op hun milieu effecten voor Natura 2000 gebieden zoals de stikstofneerslag die een bedreiging kan zijn voor deze gebieden. Door betrokken overheden is daartoe de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) ontwikkeld en ingesteld. Voor zeven luchthavens in Nederland, waaronder MAA, is in opdracht van IenM deze stikstofdepositie in een eerder stadium bepaald [1]. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de PAS voor een referentiescenario 2012 (PAS-2012) en een reservering op basis van een ontwikkelscenario 2020 (PAS-2020).

In het kader van het Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport (MAA) wordt nu een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. Een belangrijk onderdeel hiervan is het bepalen van de stikstofdepositie als gevolg van het luchthavengebruik, NLR heeft in opdracht van MAA, hiertoe de stikstofdepositie onderzocht en vastgesteld voor het door de exploitant opgegeven LHB-scenario MAA-2024.

In dit onderzoek wordt in kaart gebracht hoeveel stikstofoxiden door vliegverkeer en daaraan gerelateerde activiteiten op de luchthavenplatforms wordt uitgestoten op en rond het vliegveld. Op basis van deze emissiegegevens wordt de depositieberekening uitgevoerd met Aerius, het rekenmodel beschikbaar gesteld in de PAS. Het doel is om de resultaten van het LHB-scenario MAA-2024 te vergelijken met het referentiescenario PAS-2012 en te toetsen aan de in de PAS gereserveerde depositie voor MAA (PAS-2020).

Het project is uitgevoerd in samenwerking met DNV GL, waarbij NLR verantwoordelijk is voor de bepaling van de stikstofuitstoot, terwijl DNV GL verantwoordelijk is voor de bepaling van de stikstofdepositie op basis van deze uitstoot. LievenseCSO treedt in dit project op namens de luchthaven en zal de resultaten van dit project combineren met de bijdrage van de aantrekkende werking van landverkeer en deze gecombineerde resultaten verwerken in de m.e.r.-beoordelingsnotitie.

Naast de uitstoot van luchtverkeer is onder meer ook geluid en externe veiligheid van belang voor de m.e.r.-beoordelingsnotitie. Deze twee onderdelen zijn onderzocht door Adecs [2]. Bij de berekeningen van de uitstoot en de stikstofdepositie wordt gebruik gemaakt van de gegevens van het vliegverkeer uit het onderzoek naar geluid en externe veiligheid.

In hoofdstuk 2 van dit rapport worden de uitgangspunten voor de stikstofberekening toegelicht. In hoofdstuk 3 en 4 worden de berekeningen behandeld. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de belangrijkste eindresultaten benoemd. De inhoud van deze rapportage kan vervolgens worden gebruikt bij het opstellen van de m.e.r.-beoordelingsnotitie.

2 Uitgangspunten

De primaire uitgangspunten en werkwijze voor de berekening worden beschreven in dit hoofstuk, onderverdeeld naar de beschikbare gegevens als invoer, de toepassing van de rekenmethode, en het vliegverkeer in het rekengebied.

2.1 Invoergegevens

Bij aanvang van het project zijn invoerbestanden ontvangen van LievenseCSO geïdentificeerd als "Informatie I&M PAS Luchtvaart.zip" met de nodige PAS-informatie. Dit bestand bevat het bronnenmodel van de referentiescenario PAS-2012, de gereserveerde ruimte in de PAS en de XY-coördinaten van de rekenpunten voor omliggende beperkingsgebieden.

Verder zijn de verkeersgegevens van het LHB-scenario MAA-2024 ontvangen van Adecs geïdentificeerd als 'Gegevens t.b.v. depositie MAA.zip', waarin informatie over het vliegverkeer, routes en vliegtuig-gebonden gegevens. Deze zijn geleverd in de vorm van een Lden-tool project. Daarnaast zijn op verzoek aanvullende gegevens geleverd voor het bepalen van taxitijden en het toepassen van nominale routes.

De ontvangen verkeersgegevens van het LHB-scenario MAA-2024 zijn ongewijzigd gebruikt. Er is gecontroleerd dat de uitgangspunten beschreven in de rapportage over geluid en externe veiligheid [2] overeenkomen met de ontvangen gegevens. Dit betreft voornamelijk de baandefinities, de routes, het aantal vliegbewegingen, het gebruik van vliegtuigtypes en vliegprocedures.

Naar aanleiding van de beoordeling door IenM van een eerste set MAA-2024 resultaten gebaseerd op bovenstaande verkeersgegevens zijn vervolgens aangepaste invoergegevens ontvangen van Adecs geïdentificeerd als 'Lden_MAA2024_E_V6.zip'. Dit aangepaste Lden-tool project bevat een verdere uitsplitsing van LNO startroutes en een kleine reductie van de vliegbewegingen. Deze tweede levering is gebruikt voor de definitieve berekening van de MAA-2024 emissies. Deze opnieuw berekende emissiebijdragen zijn gebruikt om de definitieve stikstofdepositie te bepalen.

Om een indruk te geven van de verkeersgegevens zijn enkele karakteristieken opgenomen in Tabel 1 en Tabel 2. Het LHB-scenario MAA-2024 bevat 25.454 vliegtuig- en helikopterbewegingen (exclusief meteotoeslag), tegenover 23.258 vliegtuig- en helikopterbewegingen in het referentiescenario PAS-2012, een verschil van 2216 vliegbewegingen. Een circuit wordt hier geteld als twee vliegbewegingen (als waarneming van start en landing op het luchthavenplatform).

Tabel 1: Vliegbewegingen in referentiescenario PAS-2012

Verkeersoort	Aantal bewegingen	Start	Landing	Circuit
Groot (incl. IFR)	7.344	3.401	3.407	536
Helikopter	396	185	189	22
Klein (VFR)	15.518	4.330	4.350	6.818

Tabel 2: Vliegbewegingen in LHB-scenario MAA-2024

Verkeersoort	Aantal bewegingen	Start	Landing	Circuit
Groot (incl. IFR)	15.954	7.931	7.923	100
Helikopter	300	150	150	0
Klein (VFR)	9.200	3.850	3.850	1.500

De emissieberekeningen zijn gebaseerd op het aantal bewegingen exclusief meteotoeslag. Daarbij wordt een circuit geteld als 1 vliegbeweging. Bij het verwerken van de verkeersgegevens is rekening gehouden met de manier waarop het aantal circuits geteld wordt. Net als bij de geluidberekeningen is uitgegaan van de vigerende versie van de Appendices v13.3. In de verkeersgegevens zijn de vliegprocedures uit deze appendices toegekend, waarbij gebruik gemaakt wordt van de MAA specifieke landingsprocedures en NADP-2 procedures. Zoals gebruikelijk bij door het NLR uitgevoerde emissieberekeningen zijn de nominale routes toegepast. Appendix A geeft een overzicht van het luchthaventerrein, baanposities en beschikbare routes in het routebestand zoals ontvangen van Adecs.

2.2 Rekenmethode

2.2.1 Rekenmodellen

In overeenstemming met eerdere berekeningen voor de PAS wordt de bepaling van de NOx emissies uitgevoerd met het LEAS-iT rekenmodel. De bepaling van de stikstofdepositie wordt uitgevoerd met het Aerius rekenmodel. Uitgangspunt is dat de berekeningen plaatsvinden met een recente versie van zowel LEAS-iT als Aerius om te kunnen profiteren van een verbeterde modellering die beter aansluit bij de kennis van nu en beter aansluit bij het LHB-scenario MAA-2024. Een voorbeeld van de toegevoegde waarde in de laatste versie van LEAS-iT is een verbeterd model voor zuigermotoren, zoals die veel voorkomen bij vliegtuigtypes in het klein verkeer. Verder is ook het Aerius model verbeterd en als nieuwe versie beschikbaar gemaakt. In de berekeningen wordt gebruik gemaakt van LEAS-iT v7 en AERIUS v1.1.

Naast de emissiebronnen van de vliegfase en de taxifase, worden ook emissiebronnen gemodelleerd voor de vliegtuigafhandeling op het passagiersplatform en op het vrachtplatform. Hiertoe worden gerekend, het gebruik van equipment als APU en GPU, platformverkeer voor passagier- en vrachtafhandeling op de standplaats, en het gebruik van de vliegtuigmotoren voor proefdraaien/warmdraaien. Op basis van beschikbare gegevens van de luchthaven wordt een passende modellering toegepast. Deze modellering mag afwijken van de referentie in de PAS, mits deze voldoende onderbouwd is met geregistreerde gegevens van de luchthaven. Wanneer dit niet het geval is, zal teruggevallen worden op de modellering zoals toegepast in de PAS.

2.2.2 Consistentie in berekening

De vergelijking van het LHB-scenario MAA-2024 met het referentiescenario PAS-2012 (verder: delta) is van belang om het verwachte effect op de stikstofdepositie te berekenen. Dit gebeurt normaliter door

het referentiescenario PAS-2012 te vergelijken met het LHB-scenario MAA-2024 in één berekening in Aerius; beide situaties worden dan voor hetzelfde jaar doorgerekend.

Uitgangpunt van IenM is dat het referentiescenario PAS-2012 als referentie voor de m.e.r.-beoordeling gebruikt wordt. Uitgangspunt is ook dat de meest recente versies van de rekenmodellen gebruikt worden. Dat betekent dat de delta die berekend wordt bestaat uit de volgende delen:

1- Het effect van het verschil in scenario's (de circa 5000 extra vliegbewegingen)
2- Het effect van de gebruikte versie van het LEAS-iT rekelmodel
3- Het effect van de gebruikte versie van het AERIUS rekenmodel
4- Het effect van het verschil in rekenjaar (wat naar verwachting klein is)
5- Het effect van het voortschrijdend inzicht in de wijze van modelleren.

Een effect van 0,05 mol/ha/jaar of meer wordt als significant gezien terwijl de effecten van punten 2-5 mogelijk groter kunnen zijn. Een verschilberekening met de oude resultaten kan daardoor tot onverwachte conclusies leiden. Uitgangspunt is een herberekening van de referentie uit te voeren om inzicht te krijgen in de effecten van punten 2 tot en met 5. Slechts door deze werkwijze kan een zinvolle vergelijking uitgevoerd worden.

Als voorbeeld van voortschrijdend inzicht (punt 5) wordt hier genoemd: het toepassen van de warmtestroom en bronhoogte bij de depositieberekening. Conform de huidige werkwijze in Aerius wordt de berekende warmtestroom en bronhoogte toegepast. Dit in tegenstelling tot de eerder uitgevoerde berekeningen voor de PAS waarbij dit niet is gebeurd; bij de Aerius-berekeningen is indertijd de warmtestroom op 0 gezet en 15m als minimum grondbronhoogte toegepast.

Om het effect van het LHB-scenario MAA-2024 in kaart te brengen, wordt ook het referentiescenario PAS-2012 opnieuw doorgerekend en toegevoegd aan de resultaten, met als doel een consistente vergelijking mogelijk te maken met het oog op de verplichtingen voortvloeiend uit significantie en (overschrijdingen van) de grenswaarde voor deposities in de PAS.

2.3 Rekengebied

Het effect van het verschil in scenario's volgt voor een groot deel uit het aantal bewegingen van verschillende vliegtuigtypes, maar ook uit de gevlogen routes en vliegprocedures. Een aanvullend aspect is hoe het rekengebied zich verhoudt tot de routes en procedures. De geleverde nominale vliegroutes zijn gebaseerd op geluidberekening en externe veiligheid, waarbij de gemodelleerde routes mogelijk minder ver zijn doorgezet dan in het referentiescenario PAS-2012, wat kan leiden tot een minder volledige uitstootbepaling voor het LHB-scenario MAA-2024. Daarnaast is het van belang om vast te stellen dat het studiegebied waarin de emissieberekeningen plaatsvinden groot genoeg is. Het is mogelijk dat een afkap van de routes aan de rand van het studiegebied kan leiden tot een minder volledige uitstootbepaling en minder volledige stikstofdepositiebepaling.

Met een AERIUS analyse wordt een volledigheidsonderzoek uitgevoerd, waarbij het effect van uitstoot aan de uiteinden van de routes wordt geïnventariseerd. Dit wordt gedaan door het uitvoeren van een berekening aan een deel van de bronnen gelegen aan de uiteinden van de routes. De

depositieberekening wordt vervolgens uitgevoerd in rekenpunten binnen een ruime straal rond deze bronnen aan de uiteinden van de routes.

Wanneer de depositie van deze bronnen niet significant is (i.c. niet leidt tot rekenverschillen van 0,05 mol/ha/jaar of meer), dan is hiermee vastgesteld dat de routes voldoende ver doorlopen en het studiegebied groot genoeg is. Mocht blijken dat dit wel significant is, dan is verlenging van vliegroutes of uitbreiding van het studiegebied een mogelijkheid.

3 Emissieberekeningen

Voor het berekenen van de emissies in het referentiescenario PAS-2012 en in het LHB-scenario MAA-2024 geldt dat alleen de emissiebijdragen van het vliegverkeer en van de voertuigen en voorzieningen betrokken bij de vliegtuigafhandeling op het platform deel uitmaken van het onderzoek. Hierbij zijn als emissiebronnen geïdentificeerd:

- De hoofdmotoren van de vliegtuigen tijdens de taxifase van de vliegbewegingen.
- De hoofdmotoren van de vliegtuigen tijdens de vluchtfase van de vliegbewegingen.
- De hoofdmotoren van de vliegtuigen tijdens het proefdraaien/warmdraaien van de vliegtuigen op de platforms.
- Het gebruik van de Auxiliary Power Unit (APU) van het vliegtuig en de Ground Power Unit (GPU) op de platforms. Hierbij is een APU een kleine hulpmotor van het vliegtuig die onder andere wordt gebruikt voor elektriciteitsvoorziening en airconditioning aan boord van het toestel en daarnaast voor het starten van de motoren. De GPU wordt gebruikt voor elektriciteitsopwekking ten behoeve van de vliegtuigen.
- Het grondverkeer betrokken bij de afhandeling van de vliegtuigen op het platform.

Deze emissiebronnen zijn gemodelleerd voor zowel het referentiescenario PAS-2012 als voor het LHB-scenario MAA-2024.

In de twee volgende paragrafen wordt de emissieberekening toegelicht voor het LHB-scenario MAA-2024, opgesplitst in taxifase en vluchtfase, en in proefdraaien en platformafhandeling.

3.1 Emissies vliegverkeer in taxifase en vluchtfase

De emissies van het vliegverkeer in de taxifase en de vluchtfase vinden plaats op de luchthaven en langs de vliegpaden van de vliegtuigen en zijn berekend met het LEAS-iT model. Een beschrijving van invoer, rekenmethodiek en uitvoer is te vinden in de bijlage van het rapport van de PAS-berekeningen [1].

De emissies van het vliegverkeer zijn berekend binnen een gebied van 50x50 kilometers rondom de luchthaven en tot een hoogte van 1 kilometer. Deze hoogte wijkt iets af van de hoogte van 3000 ft (ca. 914 meter) welke wordt gehanteerd in de standaard ICAO LTO cyclus bij de emissie certificatie van de grote civiele vliegtuigmotoren.

Tabel 3: NOx emissies van vluchtfase en taxifase samen

Scenario	Afmetingen rekengebied (km)	NOx emissies (kg)
LHB-scenario MAA-2024	50x50x1	66.982,7
Referentiescenario PAS-2012	50x50x1	36.728,8

De berekende emissies zijn als digitale bestanden beschikbaar gemaakt en gedateerd 24062016 en geïdentificeerd als:

- EHBK_2012_vluchtentaxi.csv
- EHBK_MAA_2024_vluchtentaxi.csv

Onderstaand wordt toegelicht hoe deze emissies voor de beide scenario's zijn bepaald.

3.1.1 LHB-scenario MAA-2024

Vliegbewegingen

Invoer voor het rekenmodel wordt grotendeels ontleend aan de verkeersgegevens van het LHB-scenario MAA-2024. Dit bevat de gegevens over de aantallen vliegbewegingen, gebruik van vliegroutes, start- en landingsbanen en vliegprocedures.

De verkeerssamenstelling bevat per vliegbeweging de ICAO vliegtuigcode. Aan de voorkomende vliegtuigcodes wordt een representatief motortype gekoppeld op basis van gegevens ontvangen van Adecs (Tabel 4). De emissiegegevens van de motoren zijn voornamelijk ontleend aan de RMI database zoals gebruikt bij de handhaving voor Schiphol [5], met daarnaast de toevoeging uit de EASA database voor enkele motoren van de nieuwe vliegtuigtypen welke nog niet zijn opgenomen in de RMI lijst.

Tabel 4: Vliegtuigconfiguratie in LHB-scenario MAA-2024

Vliegtuigcode	Motortype	Categorie	Configuratie
A310	PW4152	081	L2J
A320	V2527E-A5	091	L2J
A332	CF6-80E1A1	099	L2J
A333	CF6-80E1A1	078	L2J
AT72	PW 127C,-F,-J	108	L2T
ATP	PW 126A	109	L2T
B734	CFM56-3B-2	069	L2J
B738	CFM56-7B27	096	L2J
B744	PW4062	039	L4J
B748	Genx-2B67B	100	L4J
B752	RB211-22B (REV.)	087	L2J
BE20	PT6A-42	072	L2T
C152	O-320	007	L1P
C172	IO-360 SERIES	003	L1P
C25B	FJ44-2C	070	L2J
C650	TFE731-3	070	L2J
E190	CF34-10E	105	L2J
F50	PW 125B	071	L2T
P28A	O-320	004	L1P
P28R	IO-360-B	001	L1P
SR20	IO-360-ES	001	L1P
B06T	PW 126A	109	L2T

Taxitijden

In de PAS is gebruik gemaakt van gemiddelde taxitijden per aankomst of vertrek, zoals ontleend aan de IATA taxi-In-Out tijden voor MAA [3].

In eerste instantie was een verfijnde taxitijdmodellering uitgewerkt aan de hand van taxigegevens voor baan-gate combinaties en de verdeling van de soort vliegtuigen over de gates (op basis van gegevens ontvangen van Adecs). Door deze gegevens te koppelen aan de verkeerssamenstelling zijn daaruit taxitijden per vliegbeweging bepaald.

Ook beschikt de luchthaven over geregistreerde taxitijden voor vliegtuigtypen. Voor specifieke vliegtuigtypen in passagier- en vrachtvervoer zijn deze taxitijden opgevraagd per vluchttype (vertrek of aankomst), per baan. De geregistreerde taxigegevens zijn vervolgens vergeleken met de gemodelleerde taxitijden per vliegbeweging. Deze vergelijking toont een duidelijke onderschatting aan van de verfijnde modellering. Dit kan onder meer veroorzaakt worden door een langere werkelijke taxiroute dan de gate-baan combinatie aangeeft, of een lagere taxisnelheid tussen en baan en gate.

Door deze onzekerheden is besloten deze verfijnde modellering niet verder te gebruiken en terug te vallen op de gemiddelde taxitijden die zijn gehanteerd in de PAS (zie Tabel 5); deze gegevens sluiten beter aan bij de geregistreerde taxitijden.

Tabel 5: Taxitijden op basis van IATA Taxi-In-Out tijden

Vluchttype	Taxitijd (minuten)
Start	9,5
Landing	6

Een circuit wordt beschouwd een daadwerkelijke landing en een daadwerkelijke start te omvatten en heeft dan als taxitijd de som van de taxitijd voor start en landing samen.

De berekende taxi-emissies komen beschikbaar als LEAS-iT uitvoer per baancombinatie. Deze zijn vervolgens gepositioneerd tussen baankop 21 en het midden van de baan 03-21 ter hoogte van de passagiersterminal, als zwaartepunt van het taxiën van de passagier- en vrachtvluchten.

3.1.2 Referentiescenario PAS-2012

De herberekening van de PAS-2012 referentie heeft betrekking op de taxifase en de vluchtfase, waarbij de invoer voor de berekening gelijk blijft. Dit betekent dat de vliegbewegingen inclusief taxitijden onveranderd zijn overgenomen uit de eerdere studie, evenals de hieraan gerelateerde gegevens als routes, banen, appendices, representatieve motortypes en de bijbehorende emissiegegevens.

De taxi-emissies uit de herberekening zijn op dezelfde manier gepositioneerd als die van het LHB-scenario MAA-2024, tussen baankop 21 en het midden van de baan 03-21 ter hoogte van de passagiersterminal.

3.2 Emissies vliegtuigafhandeling en proefdraaien/warmdraaien op de platforms

Zoals aan het begin van het hoofdstuk aangegeven zijn er diverse emissiebronnen betrokken bij de vliegtuigafhandeling op de platforms. Dit betreft APU gebruik, GPU gebruik, platformverkeer en het proefdraaien/warmdraaien op de platforms. Een overzicht van de emissies welke door deze bronnen worden uitgestoten is gegeven in Tabel 6.

Tabel 6: Emissies van APU, GPU, proefdraaien/warmdraaien en platformverkeer

bron	x (m)	y (m)	PAS-2012 NOx (kg)	MAA-2024 NOx (kg)	HF (MW)	h (m)
platform-cargo	182.340,5	325.821,5	70,8	205,3	0	1,5
platform-pax	181.801,0	324.980,0	62,4	182,3	0	1,5
GPU-cargo	182.340,5	325.821,5	211,7	614,2	0,05	2,0
GPU-pax	181.801,0	324.980,0	114,2	333,6	0,05	2,0
APU-cargo	182.340,5	325.821,5	438,1	779,7	0,61	6,5
APU-pax	181.801,0	324.980,0	188,3	338,7	0,44	4,5
Proefdraaien/warmdraaien	182.232,5	325.215,5	114,0	279,0	0	2,0

De specificatie van emissiebronnen en berekende emissies zijn als digitale bestanden beschikbaar gemaakt en geïdentificeerd als:

- APU Proefdraaien LTO Overzicht MAA 2024.xlsx (gedateerd 24062016)
- GPU_platformverkeer_v5.xlsx (gedateerd 24062016)

Onderstaand wordt toegelicht hoe deze emissies voor de beide scenario's zijn bepaald.

3.2.1 LHB-scenario MAA-2024

APU

Voor het LHB-scenario MAA-2024 zijn de APU emissies berekend volgens de methode die is beschreven in bijlage 8 van de Regeling Milieu-Informatie luchthaven Schiphol (RMI). De RMI koppelt de grotere vliegtuigtypen aan een APU type. Ook levert de RMI voor deze APU typen de hoeveelheid verbruikte brandstof en de NOx emissiecoëfficiënt voor elk van de volgende APU gebruiksmodi:

- 'power' modus (voor de stroomvoorziening);
- 'airco' modus (voor de airconditioning aan boord);
- 'jet start' modus (voor het starten van de hoofdmotor(en));
- 'no load' modus (in onbelaste toestand).

Op basis van gegevens van de luchthaven is aangenomen dat de APU altijd wordt gebruikt voor de start van de vliegtuigmotoren, waarbij ook de APU 'no load' modus optreedt om de APU zelf warm te laten draaien, en dat het gebruik van de APU voor airconditioning en stroomvoorziening verwaarloosbaar is.

De APU emissies van de passagiersvliegtuigen vinden plaats op het passagiersplatform, die van de vrachtvliegtuigen op het vrachtplatform.

GPU

De GPU heeft een vermogen van 156 KW en wordt gebruikt bij alle LTO's. Het gebruik van de GPU bedraagt gemiddeld 30 minuten per passagiersvliegtuig en 90 minuten per vrachtvliegtuig. Het verbruik en de emissie van de GPU is gebaseerd op een rapport van de luchthaven Zürich [4]. In dit rapport is voor vergelijkbare GPU's een verbruik van 9,3 l/h gegeven en een NOx emissie van 24 g/kg diesel. Voor het LHB-scenario MAA-2024 resulteert dit in de emissies zoals gegeven in Tabel 6.

Platformverkeer

De emissie van het platform verkeer is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Per LTO rijdt een tankauto 2 km om vervolgens met stationair draaiende motor te tanken. De tanktijd is gemiddeld 15 minuten per passagiersvliegtuig en 45 minuten per vrachtvliegtuig.
- Overig platformverkeer bestaat voor passagiersvliegtuigen per LTO uit 20 minuten licht vrachtverkeer (bagage en trappen) en vrachtvliegtuigen uit 30 minuten licht vrachtverkeer (speedloaders/trekker).
- De emissies tijdens stationair draaien zijn gebaseerd op een verbruik van 2 l/h en een NOx emissie van 3,07 g/kg diesel [6].
- De emissies tijdens het rijden zijn gebaseerd op de standaard emissiefactoren van maart 2015 voor licht en zwaar vrachtverkeer snelheidscategorie "normaal stadsverkeer".

Proefdraaien/warmdraaien

Voor het proefdraaien/warmdraaien zijn geen gedetailleerde gegevens ontvangen van de luchthaven. Daarom is aangenomen dat de verhouding proefdraai/warmdraai-emissies ten opzichte van de hoeveelheid taxi-emissies gelijk is aan die in de onderliggende gegevens van de berekening als uitgevoerd in [1]. Daarbij is tevens aangenomen dat de proefdraai/warmdraai-emissies vooral plaatsvinden op de platforms en dat deze praktisch gezien kunnen worden toegekend aan dezelfde locatie als de taxi-emissies.

3.2.2 Referentiescenario PAS-2012

De totale hoeveelheid APU, GPU, platform- en proefdraai/warmdraai-emissies voor het referentiescenario PAS-2012 is gelijk aan de totale hoeveelheid emissies als bepaald voor luchthaven Maastricht in het onderzoek beschreven in Referentie 1. De verdeling van de APU, GPU en platform emissies over het passagiersplatform en het vrachtplatform is daarbij nu gelijkgesteld aan de verdeling zoals gehanteerd in het LHB-scenario MAA-2024, omdat er in het kader van de onderhavige studie meer detail bekend is geworden over de vliegtuigafhandeling op de luchthaven Maastricht dan bekend was ten tijde van de studie beschreven in [1]. Ook de locatie waaraan de gezamenlijke emissies van het proefdraaien/warmdraaien op het passagiersplatform en het vrachtplatform wordt toegekend is om dezelfde reden gelijkgesteld aan die in het LHB-scenario MAA-2024.

4 Stikstofdepositieberekeningen

4.1 Depositiebepaling

Ten behoeve van de stikstofdepositieberekeningen in Aerius zijn (voor beide scenario's) alle bronnen in een CSV-bestand geplaatst met de volgende kenmerken: WKT, sectorId, gmlId, label, emissionHeight, heatContent en NOx.

WKT bevat de geografische informatie van de bron. In dit geval betreft het puntbronnen met een gegeven x en y in Rijksdriehoekcoördinaten (RDC). Het sectorId betreft het brontype: 3640 voor grondbronnen, 3630 voor taxiën en 3610 voor vlucht. GmlId betreft een uniek volgnummer per emissiebron (ES.x met x een volgnummer). Het label geeft de naam van de bron. EmissionHeight en heatcontent zijn respectievelijk de emissiehoogte (in m) en warmte inhoud (in MW). De NOx emissie is gegeven in kg per jaar. De CSV-file is via een Python-script omgezet in een GML-file.

De codes van de gewenste rekenpunten voor de luchthaven Maastricht (code 3609) zijn uit het bestand "aviation_growth_m15-1_20151030.txt" gehaald. Dit betreft 606.310 punten. De x en y coördinaten van deze punten zijn uit het GIS bestand "receptor_growth_sector-3700_20151103.shp" ingelezen. Het is niet mogelijk om in één keer alle punten door te rekenen met Aerius Connect. De gegevens van de punten (WKT, gmlId en label) zijn daarom per 100.000 punten in een CSV-bestand gezet. Als label is de code uit het bestand "aviation_growth_m15-1_20151030.txt" toegepast. De CSV-bestanden zijn weer via een Python-script omgezet naar een GML-file.

Voor elke puntenserie is een GML samengesteld uit de emissiebronnen en rekenpunten. Deze GML's zijn vervolgens naar AERIUS Connect gestuurd. De teruggezonden GML bestanden met rekenresultaten zijn (evenals de CSV-bestanden met invoer) opgeleverd. Het betreft de volgende bestanden:

- Files met rekenpunten: Maastricht-1.csv tot en met punten Maastricht-6.csv (elk met ca. 100.000 rekenpunten)
- Files met bronnen: Maastricht_ref3.csv en Maastricht_plan.csv
- GML files met resultaten[1]:
    - AERIUS_20160624155318_0_Maastrichtplandeel1: LHB-scenario deel 1
    - AERIUS_20160624161306_0_Maastrichtplandeel2: LHB-scenario deel 2
    - AERIUS_20160624163607_0_Maastrichtplandeel3: LHB-scenario deel 3
    - AERIUS_20160624165050_0_Maastrichtplandeel4: LHB-scenario deel 4
    - AERIUS_20160624170659_0_Maastrichtplandeel5: LHB-scenario deel 5
    - AERIUS_20160624180206_0_Maastrichtplandeel6: LHB-scenario deel 6
    - AERIUS_gml_20160317193258: referentiescenario deel 1
    - AERIUS_gml_20160317200107: referentiescenario deel 2
    - AERIUS_gml_20160317202458: referentiescenario deel 3
    - AERIUS_gml_20160317205859: referentiescenario deel 4
    - AERIUS_gml_20160317212303: referentiescenario deel 5
    - AERIUS_gml_20160317215338: referentiescenario deel 6

[1] De GML's van het referentiescenario in de geleverde zip-files hebben een afwijkende naam "AERIUS_calculator_2016031xxxxxxx_0.gml" waarbij het nummer afwijkt van die van de zip-folder.

Naast de berekeningen in de opgegeven punten, is een effectberekening uitgevoerd voor het LHB-scenario ten opzichte van het referentiescenario met berekeningswijze 'Nbwet'. De totale emissie neemt als gevolg van het LHB-scenario toe van 37,9 ton/j naar 69,7 ton/j. De maximale toename in depositie wordt berekend in het gebied Bunder- en Elslooërbos en bedraagt 0,34 mol/ha/j. De resultaten zijn gegeven in Tabel 7.

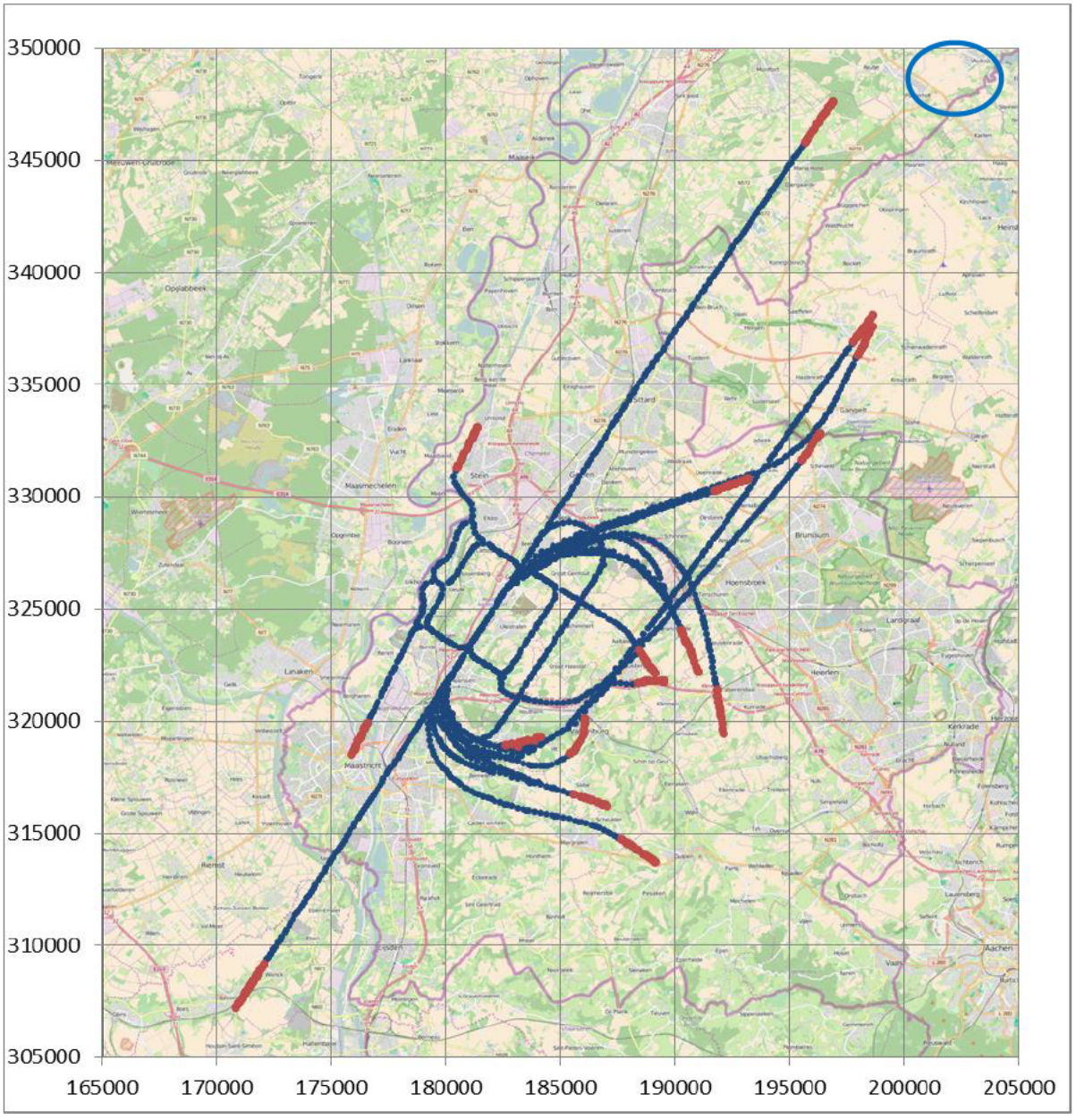
Tabel 7 Resultaten effectberekening LHB-scenario (situatie 2) ten opzichte van referentiescenario (situatie 1). Gegeven is de maximale depositie in de aangegeven gebieden en het effect van het LHB-scenario

Natuurgebied	Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j)			Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j)
	Situatie 1	Situatie 2	Verschil	
Bunder- en Elslooërbos	0,47	0,80	+ 0,34	0,80
Geleenbeekdal	0,28	0,45	+ 0,17	0,45
Geuldal	0,15	0,25	+ 0,10	0,25
Brunssummerheide	0,11	0,19	+ 0,08	0,19
Bemelerberg & Schiepersberg	0,08	0,14	+ 0,06	0,14
Kunderberg	0,06	0,12	+ >0,05	0,12
Meinweg	0,06	0,10	+ 0,04	0,10
Savelsbos	0,06	0,10	+ 0,04	0,10
Sint Pietersberg & Jekerdal	0,06	0,10	+ 0,04	0,10
Roerdal	>0,05	0,08	+ 0,03	0,08
Noorbeemden & Hoogbos	0,04	0,08	+ 0,03	0,08
Swalmdal	0,04	0,07	+ 0,03	0,07
Leudal	0,04	0,06	+ 0,03	0,06
Maasduinen	0,03	>0,05	+ 0,02	>0,05

4.2 Volledigheidsonderzoek

Aanvullend is gevraagd om vast te stellen of de uitstoot voldoende volledig wordt uitgerekend, opdat een voortzetting van emissiebronnen op hoogte en op afstand van de luchthaven geen significante invloed heeft op de stikstofdepositie in de set rekenpunten. Hiertoe is een extra depositieberekening uitgevoerd voor het LHB-scenario MAA-2024. Ingeval de uitstootberekening onvoldoende volledig blijkt, is een aanvulling op de invoergegevens noodzakelijk.

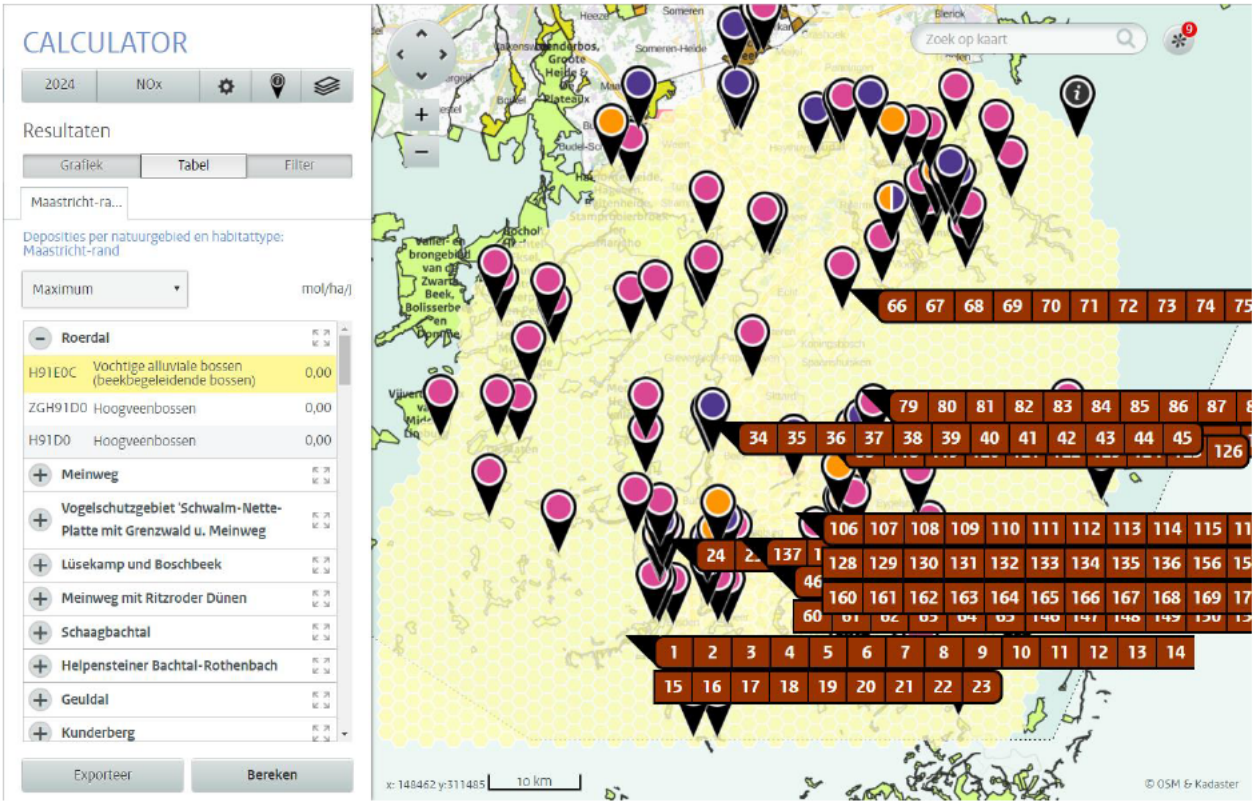
Ten behoeve van het volledigheidsonderzoek is een selectie gemaakt van de luchtvaartbronnen (zie Figuur 1). Geselecteerd zijn de randen (1-2 km) van de vliegroutes (in rood weergegeven in de figuur). De NOx jaaremissie van deze bronnen is 1.227 kg. De emissie per eindstuk van de route varieert sterk: van 0,06 tot 536 kg/jaar.



Figuur 1: Doorgerekende routes voor het LHB-scenario MAA-2024 (blauw) en de separaat doorgerekende randen van de routes (rood). Ter plaatse van de blauwe cirkel is de N-depositie het hoogst (maximaal 0,0023 mol/ha per jaar)

Deze bronnen zijn in AERIUS calculator doorgerekend in een straal van 30 km rondom de bronnen (zie Figuur 2). De nummers in deze figuur verwijzen naar de bronnen en de gele hexagonen betreffen het doorgerekende gebied. De markers in de figuur geven de volgende informatie aan: de hoogste bijdrage per gebied (roze), hoogste totale depositie (paars) en het hoogste procentuele beroep op ontwikkelingsruimte (oranje). De depositie in de Calculator is in twee decimalen gegeven en de

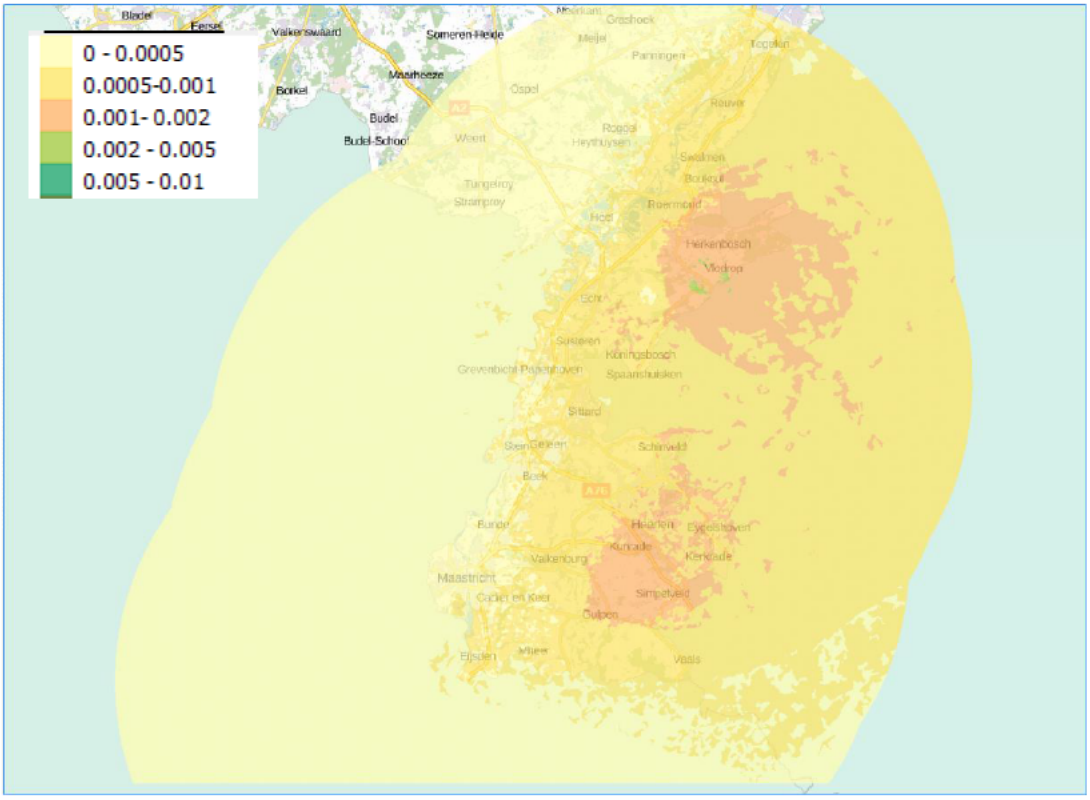
maximale depositie bedraagt 0,00 mol/ha/jaar (zie Figuur 2). De berekening is daarom ook uitgevoerd via Connect om de depositie in meer detail te zien.



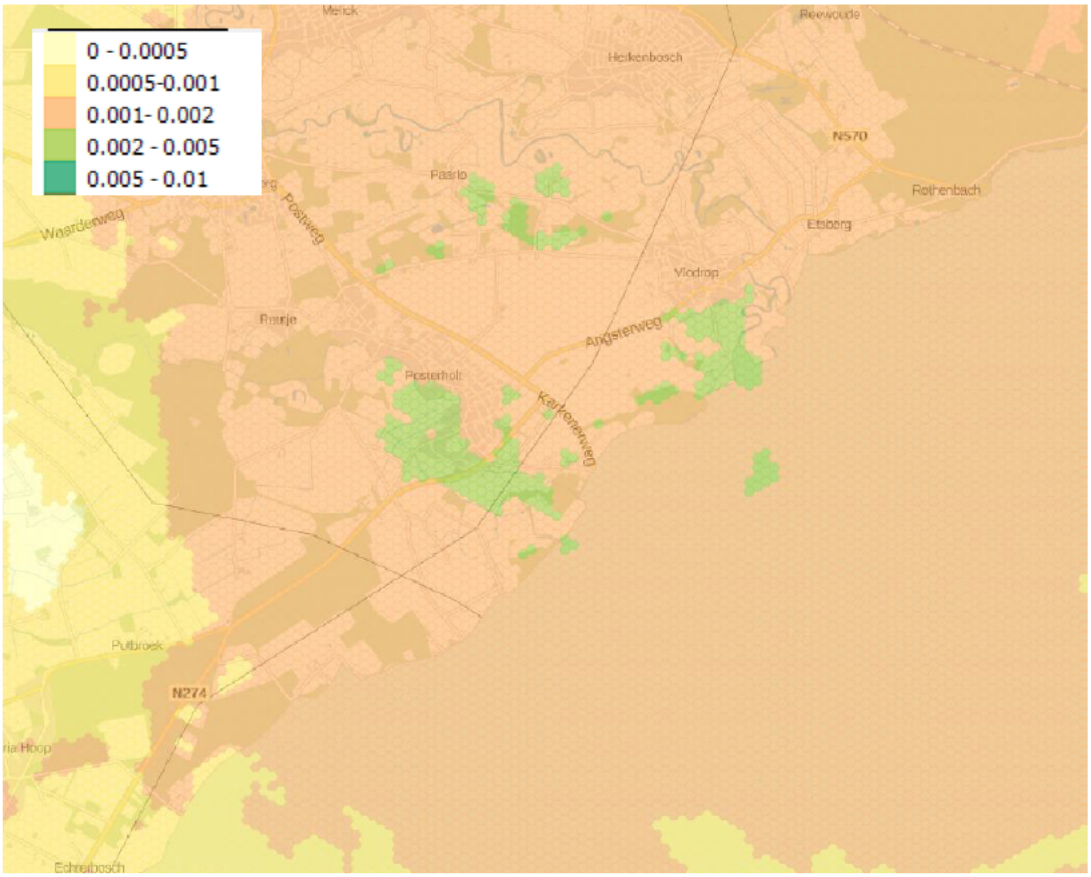
Figuur 2: Resultaten van de berekening aan de randen van het vliegroutes (screenshot AERIUS Calculator)

De resultaten van de berekening in Connect zijn gegeven in Figuur 3 en Figuur 4 (detail). Te zien is dat de depositie overal kleiner is dan 0,005 mol/ha/jaar (in overeenstemming met de resultaten uit Calculator). De maximale depositie ten gevolge van de geselecteerde bronnen bedraagt 0,0023 mol/ha/jaar ten noordoosten van vliegroutes (de groene gebieden in Figuur 4 en de blauwe cirkel in Figuur 1). De belangrijkste bronnen die deze depositie veroorzaken, liggen op de vliegroute boven y-coördinaat 345 km (Figuur 1). Deze bronnen betreft vliegtuigen op een stukje vliegroute van 2,1 km, op een hoogte van 648 m met een totale emissie van 536 kg/jaar. Direct onder de gemodelleerde bronnen is de depositie lager: de emissie vindt op grote hoogte plaats en leidt als gevolg van de voorkeurswindrichting in Nederland tot een maximale depositie ten noordoosten van de bron. Het doortrekken van de vliegroute leidt tot een extra depositie die dan vooral ten noordoosten van die uitbreiding ligt, en dus met een maximale depositie ten noordoosten van de blauwe cirkel ligt. Het gebied met een depositie tussen 0,001 en 0,0023 is ongeveer een cirkel met een diameter van 17 km. Een verlenging van deze vliegroute op 648 m met vergelijkbare emissie zal daardoor tot een toename van depositie leiden die zeker lager is dan 0,02 mol/ha/j (17 km / 2,1 km x 0,0023 mol/ha/j).

Op basis van deze resultaten kan gesteld worden dat het verder doortrekken van de vliegroutes nergens tot een significante bijdrage zal leiden.



Figuur 3: Resultaten van de berekening aan de randen van het vliegroutes (Berekening Connect)



Figuur 4: Resultaten van de berekening aan de randen van het vliegroutes (detail)

5 Resultaten

De emissieresultaten bestaan uit een lijst met rekencellen, en per rekencel de NOx emissies in kg en heatflux per motor in MW, gepositioneerd in het zwaartepunt van de rekencel. Hieraan zijn de emissiebronnen voor platformafhandeling en proefdraaien/warmdraaien toegevoegd in rekencellen gepositioneerd volgens Tabel 6.

De totale NOx emissies zijn vermeld in Tabel 8, voor het LHB-scenario MAA-2024 en de herberekening van het referentiescenario PAS-2012. Daarnaast zijn ter vergelijking de totalen van de PAS-berekening [1] toegevoegd, voor de referentie PAS-2012 en voor de reservering op basis van PAS-2020.

Het blijkt dat de herberekening in verhouding nagenoeg dezelfde hoeveelheid NOx emissies oplevert; het is ongeveer 200 kg meer dan in de eerdere berekening. Het verschil is volledig toe te schrijven aan de toepassing van het recente LEAS-iT model.

Tabel 8: Totale NOx emissies voor LHB-scenario MAA-2024, referentiescenario PAS-2012 (herberekend), en de twee scenario's van de PAS-berekening

Scenario	NOx emissies (kg)
LHB-scenario MAA-2024	69.715,5
Referentiescenario PAS-2012	37.928,3
PAS-2012	37.713,6
PAS-2020	109.611,0

De totale emissie voor MAA-2024 past binnen de emissieruimte die in de PAS-reservering zit. De toename in NOx emissies ten opzichte van het referentiescenario is een samenstelling van verschillende effecten. De toename komt voornamelijk door het aantal vliegbewegingen en de veranderde verdeling tussen voornamelijk groot verkeer en klein verkeer. Ook zijn er veranderingen in onderliggende basisgegevens, zoals routes, appendices, vliegtuigtypes en daaraan gekoppelde motortypes met emissiekarakteristieken.

De stikstofdepositie is berekend met het Aerius rekenmodel. De berekeningen zijn uitgevoerd in de opgegeven punten en daarnaast is een effectberekening uitgevoerd voor het LHB-scenario ten opzichte van het referentiescenario met berekeningswijze 'Nbwet'. De maximale toename in depositie wordt berekend in het gebied Bunder- en Elslooërbos en bedraagt 0,34 mol/ha/j.

Naast de depositieberekeningen is een volledigheidsonderzoek uitgevoerd aan de laatste 1 á 2 km van de vluchtroutes van het LHB-scenario. De maximale depositiebijdrage bedraagt 0,0023 mol/ha/j ten noordoosten van de meest noordelijke vluchtroute. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat een verdere verlenging van de vluchtroutes niet tot een significante toename van de depositie zal leiden.

6 Referenties

1. Stikstofberekeningen luchthavens ten behoeve van de programmatische aanpak stikstof, A. Hoolhorst en G.J.T. Heppe, NLR-CR-2014-083, juni 2014
2. Geluid en Externe Veiligheid t.b.v. m.e.r.-beoordeling Maastricht Aachen Airport, (maa151205.rap/dD/kd), december 2015
3. IATA 2012-2013 Taxi-In-Out times
4. Ground Power Unit (GPU) Exhaust Emissions at Zurich Airport. Unique, 2006. Referentienummer: GPU_EF_ZRF_2006-09-28
5. Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol. Referentie http://wetten.overheid.nl/BWBR0014722/2014-10-16
6. 5.Beschouwing luchtkwaliteitsaspecten. Val Veldweg 7 te Haarsteeg. Wematech Milieu Adviseurs B.V. Referentie LUC-60090325 MTI1002

Appendix A Weergave luchthaventerrein



Figuur 5: Luchthaventerrein (bron Google Earth)



Figuur 6: Markering van de baanposities (bron Adecs AirInfra BV)



Figuur 7: Nominale routes voor het vliegverkeer (bron Lden-tool)

NLR

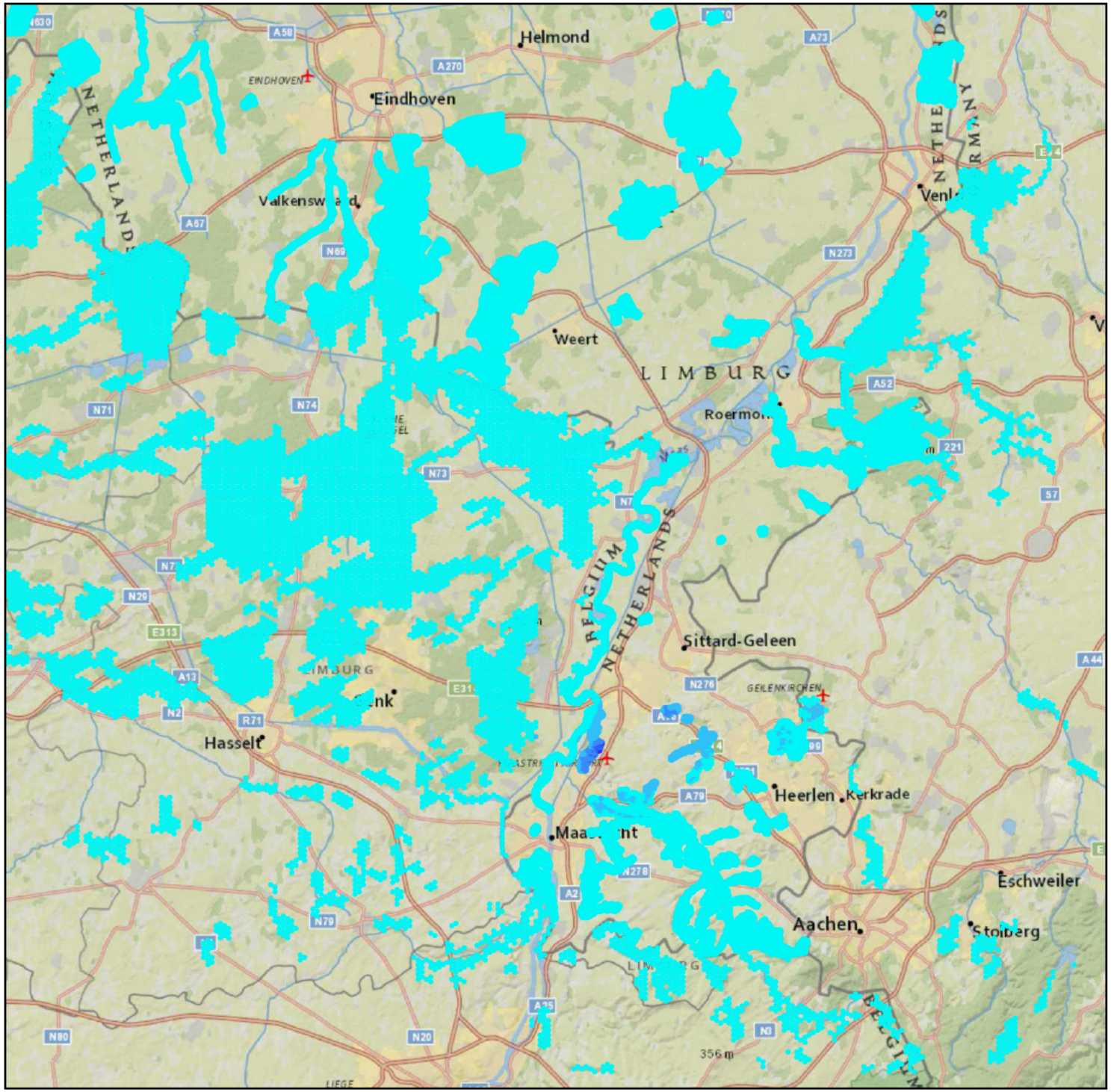
Anthony Fokkerweg 2

1059 CM Amsterdam

p) +31 88 511 3113 f) +31 88 511 3210

e) info@nlr.nl i) www.nlr.nl

Bijlage 2 Figuren stikstofdepositie luchtvaart



Luchtvaart Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

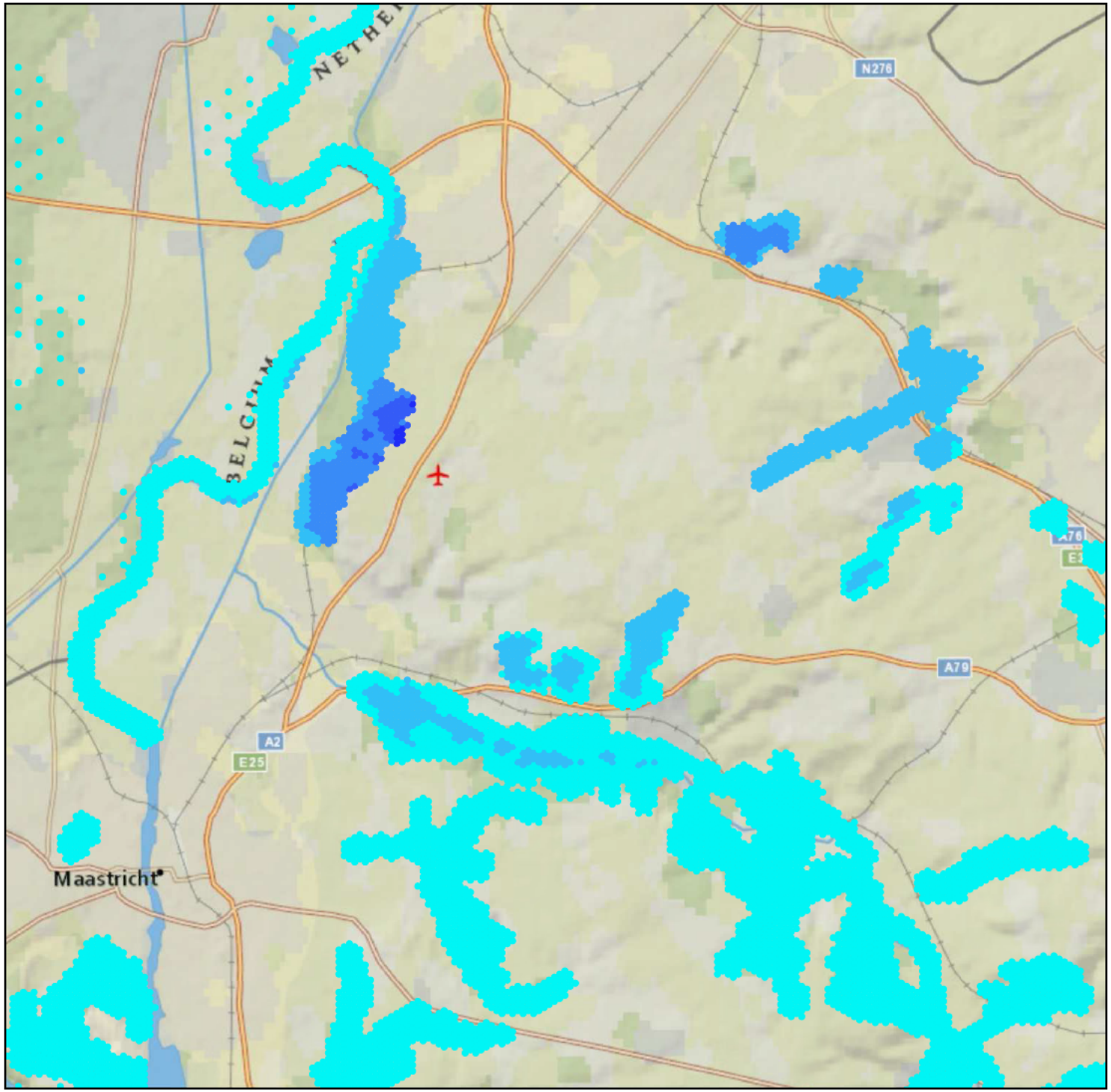
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 4,75 9,5 19 28,5 38 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Luchtvaart Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

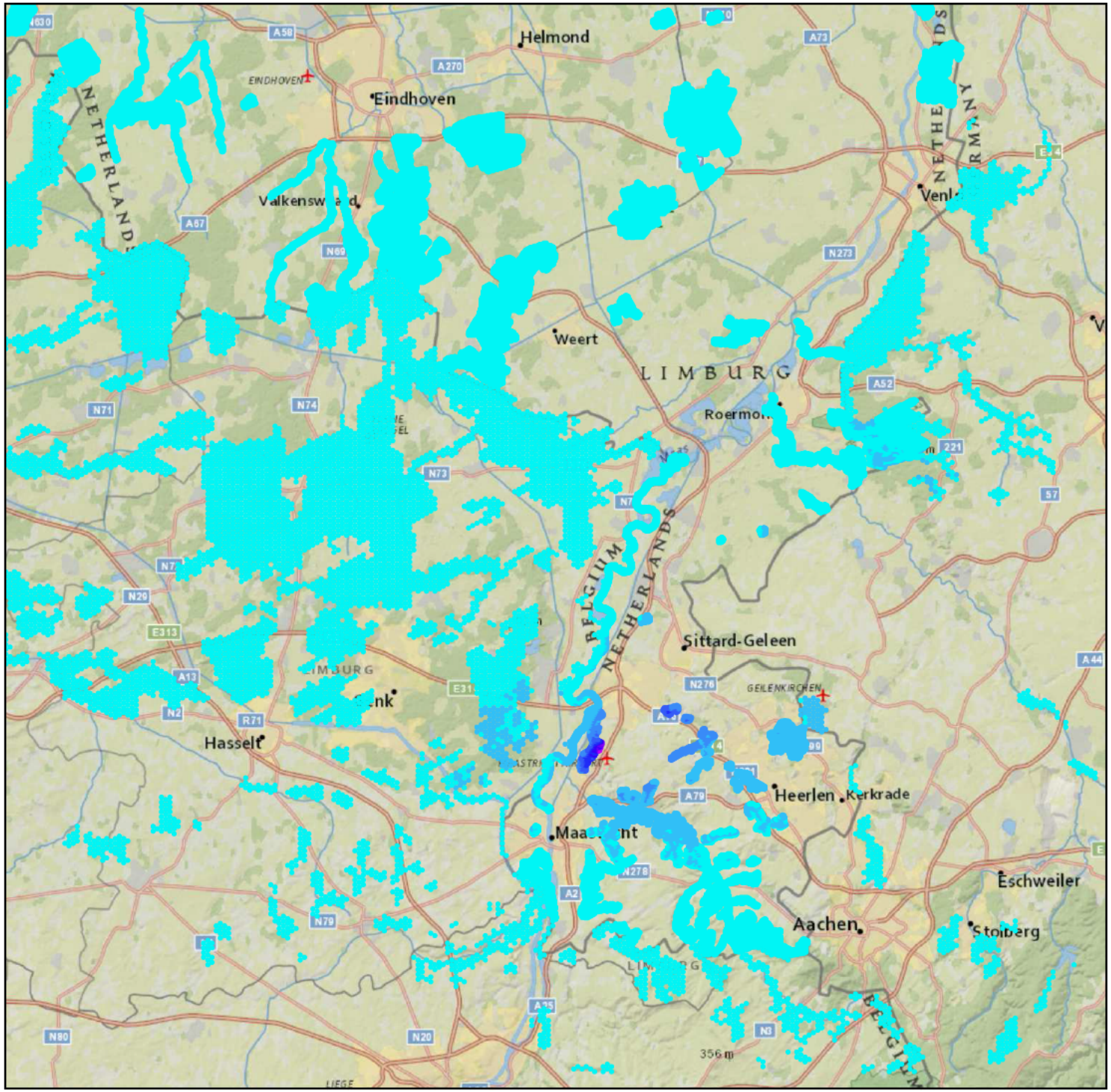
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Luchtvaart LHB-situatie MAA-2024

Legenda

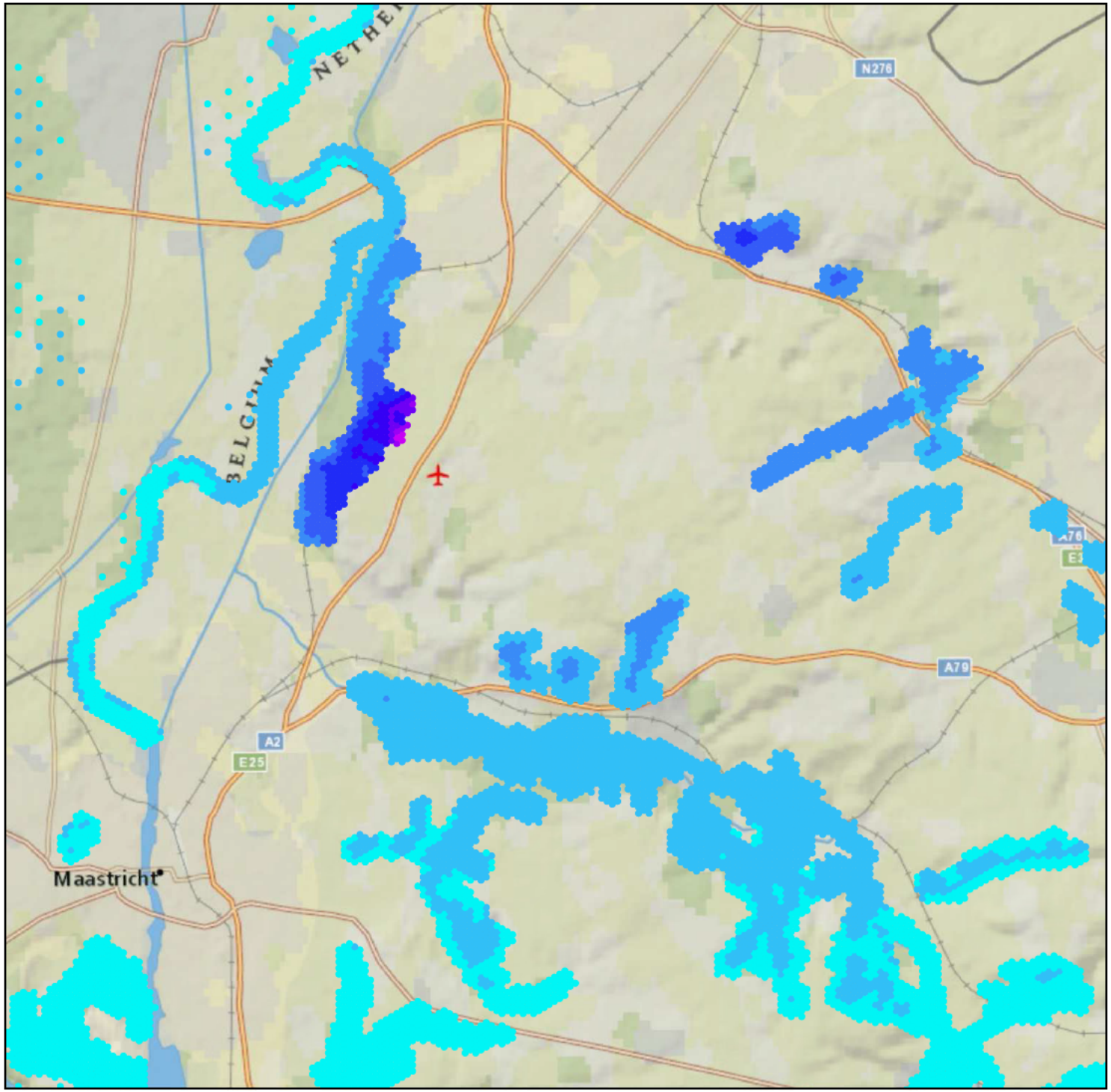
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 4,75 9,5 19 28,5 38 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Luchtvaart LHB-situatie MAA-2024

Legenda

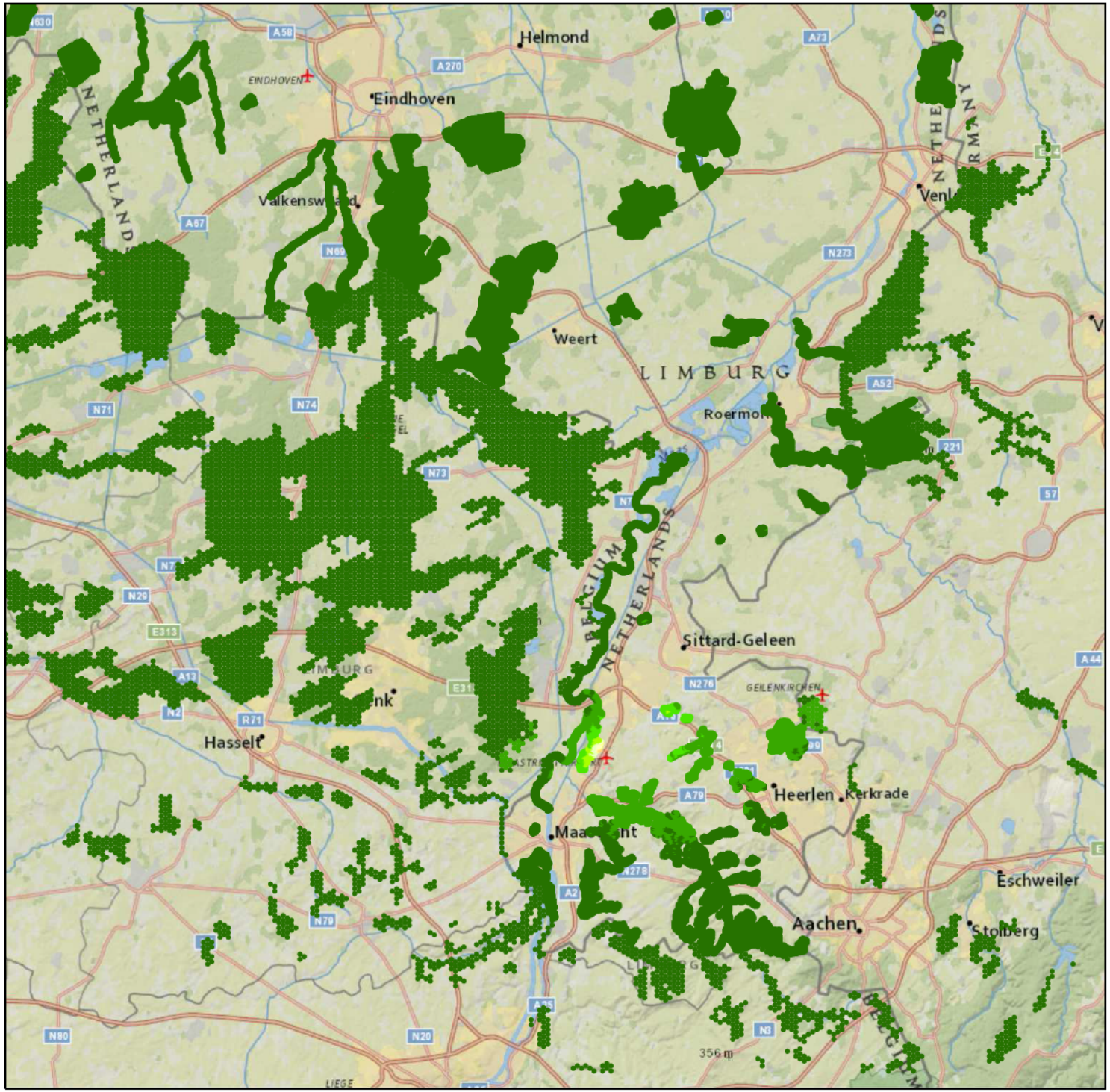
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu



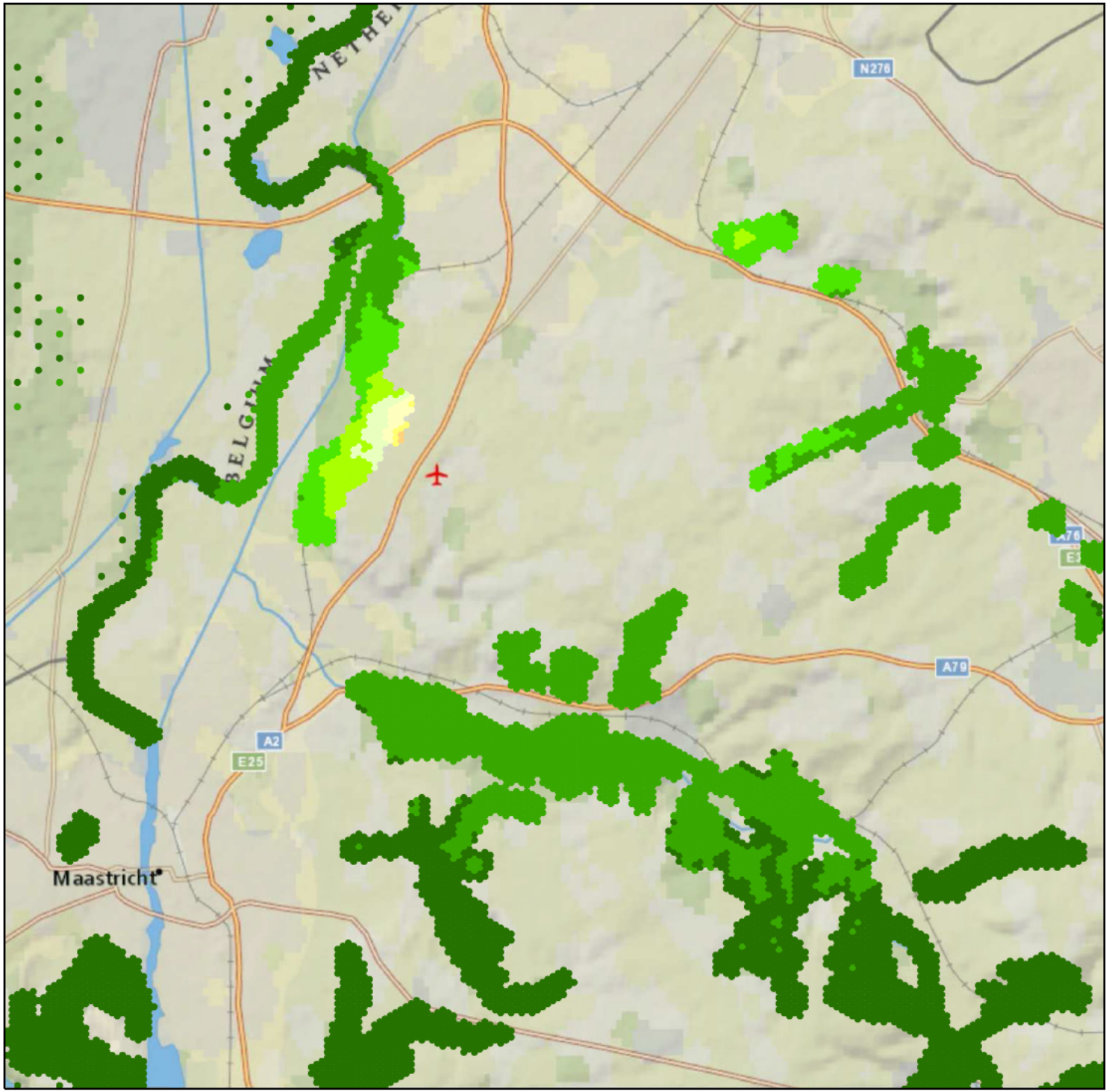
Toename N-depositie (luchtvaart)
LHB-situatie MAA-2024 -
Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,050
- 0,051 - 0,100
- 0,101 - 0,150
- 0,151 - 0,200
- 0,201 - 0,250
- 0,251 - 0,300
- 0,301 - 0,350
- 0,351 - 0,400
- 0,401 - 0,450

Lievense CSO
infra water milieu



Toename N-depositie (luchtvaart)
LHB-situatie MAA-2024 -
Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

Mol/ha/jaar

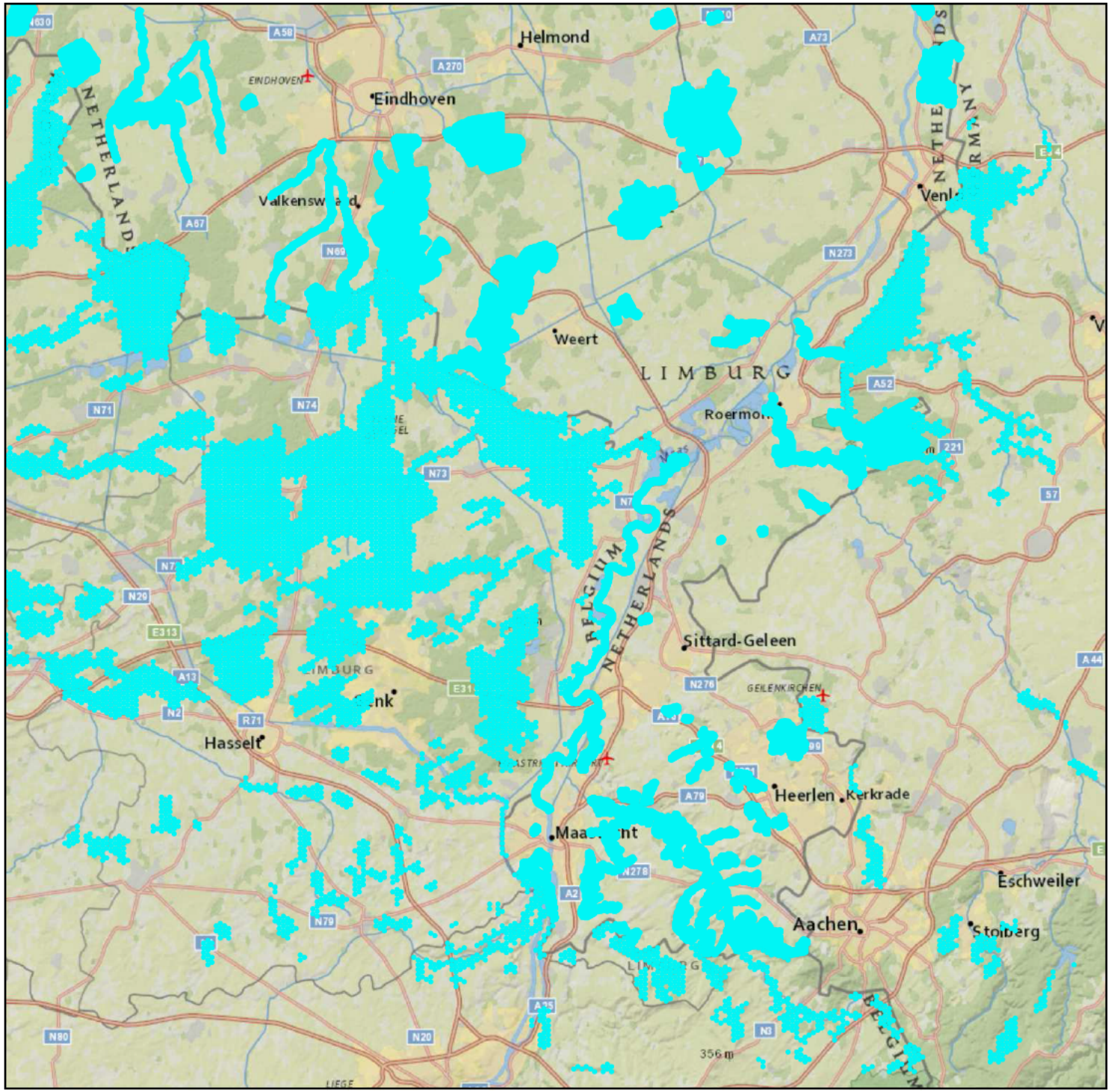
- 0,001 - 0,050
- 0,051 - 0,100
- 0,101 - 0,150
- 0,151 - 0,200
- 0,201 - 0,250
- 0,251 - 0,300
- 0,301 - 0,350
- 0,351 - 0,400
- 0,401 - 0,450

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu

Bijlage 3 Figuren stikstofdepositie wegverkeer



Wegverkeer Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

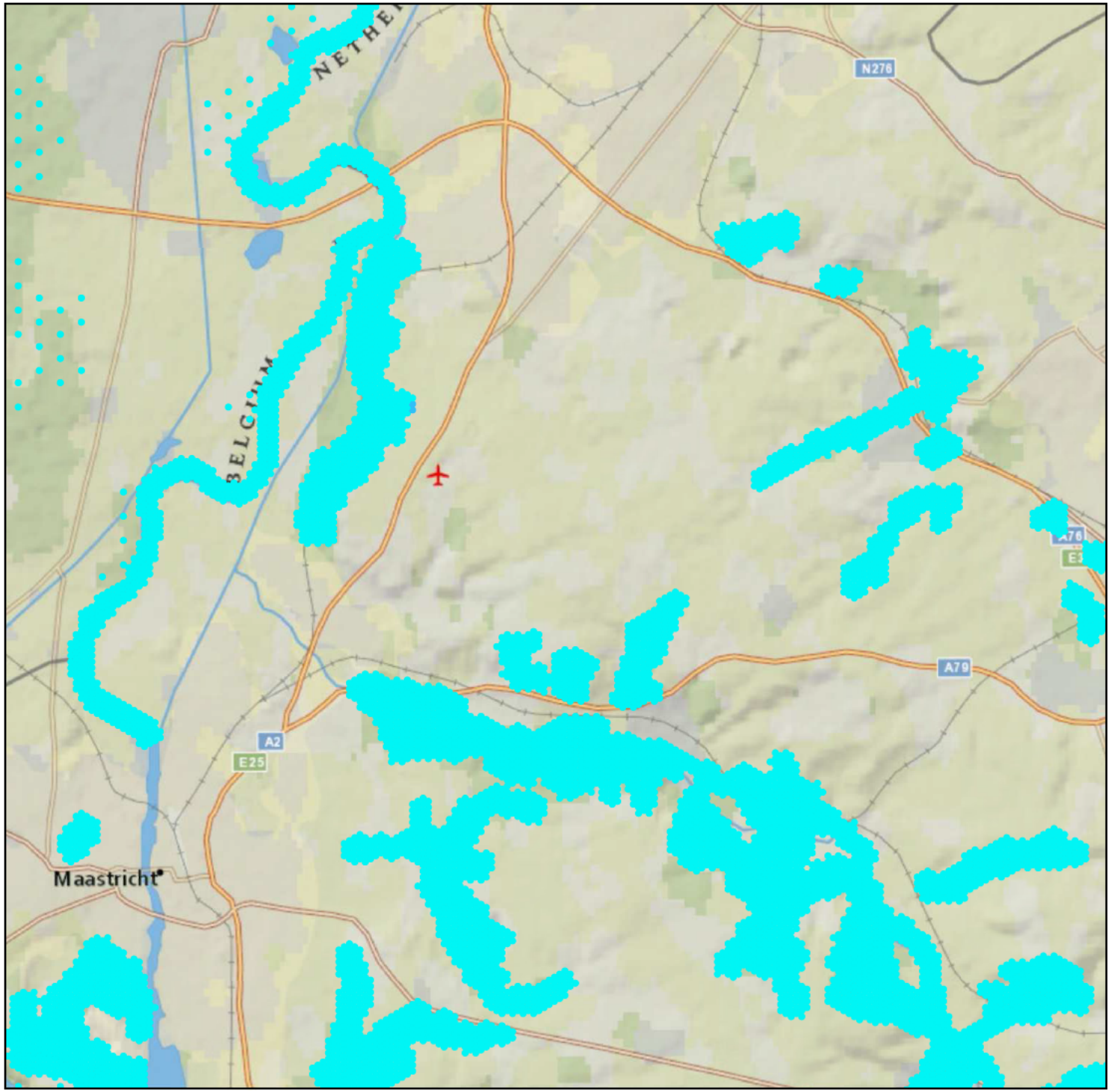
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 4,75 9,5 19 28,5 38 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Wegverkeer Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

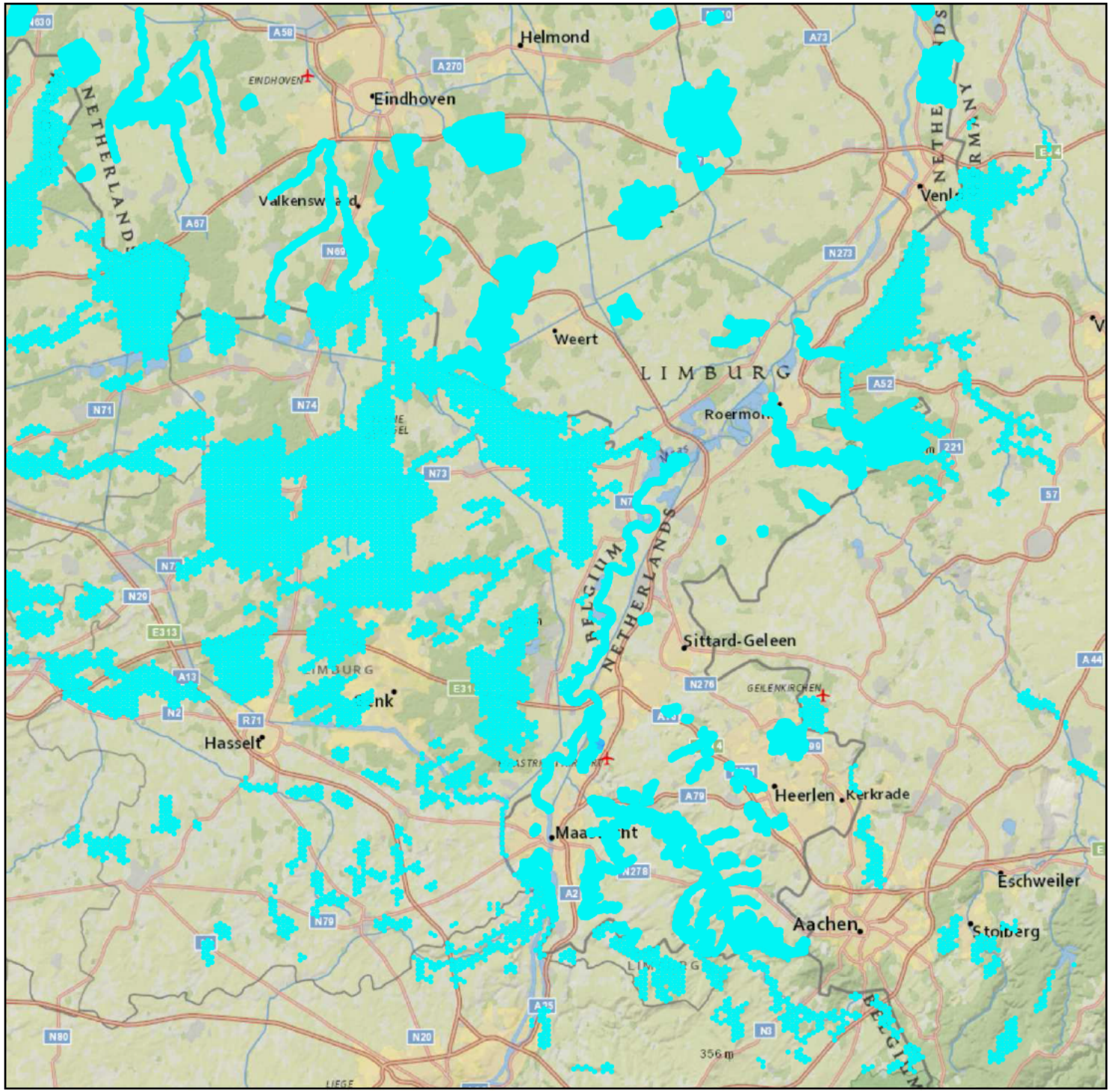
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Wegverkeer LHB-situatie MAA-2024

Legenda

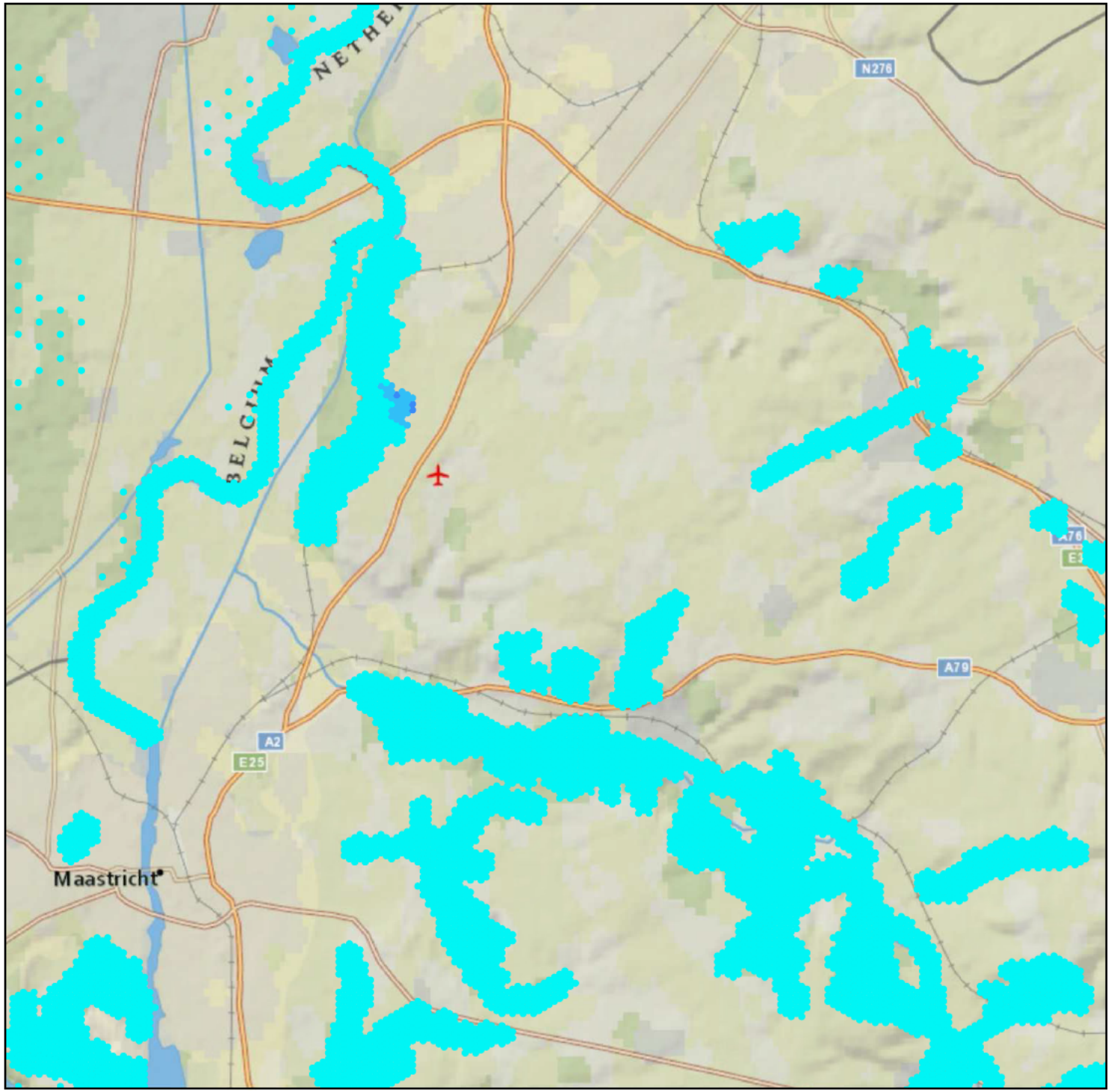
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 4,75 9,5 19 28,5 38 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Wegverkeer LHB-situatie MAA-2024

Legenda

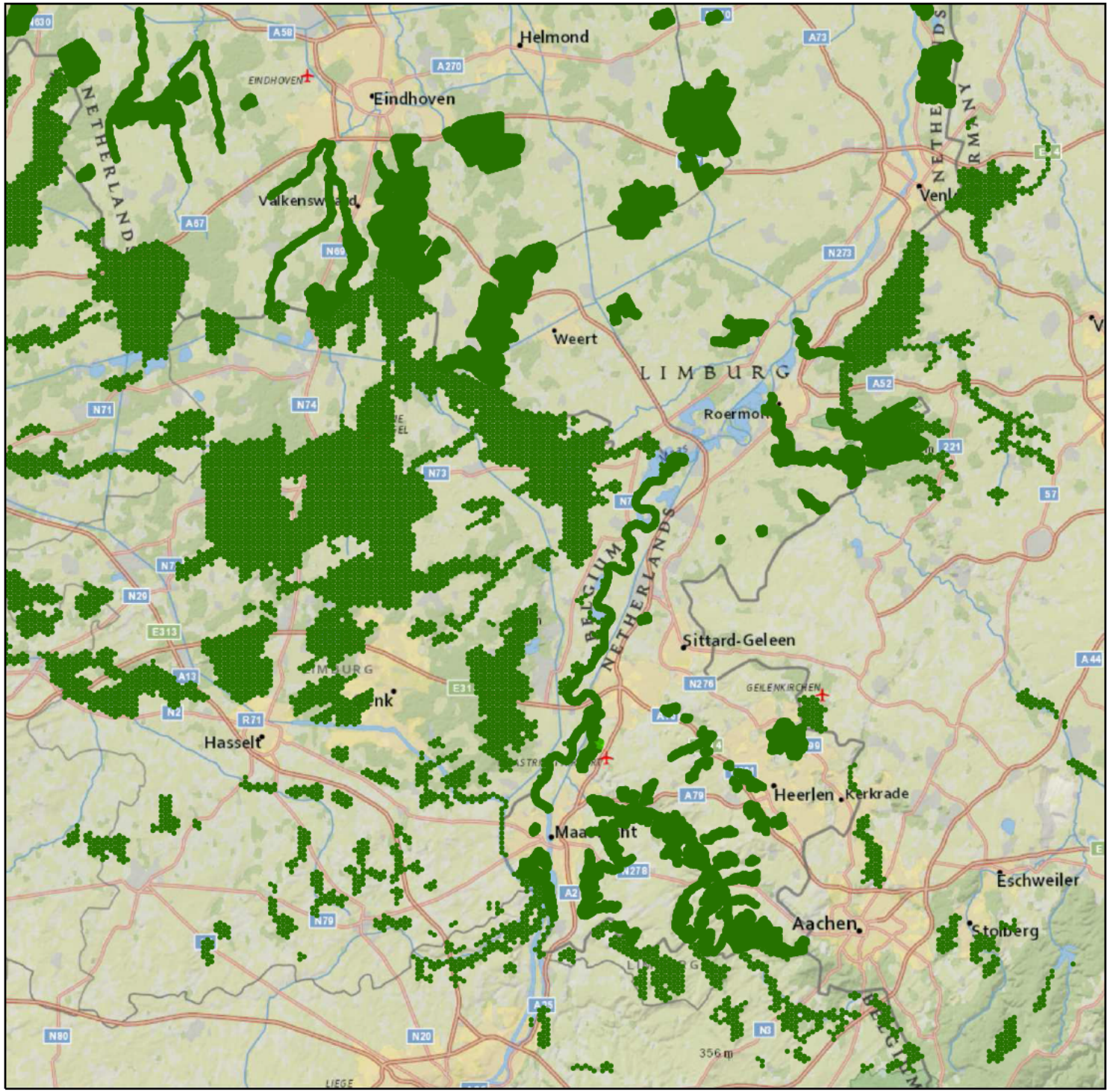
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Toename N-depositie (wegverkeer)
LHB-situatie MAA-2024 -
Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

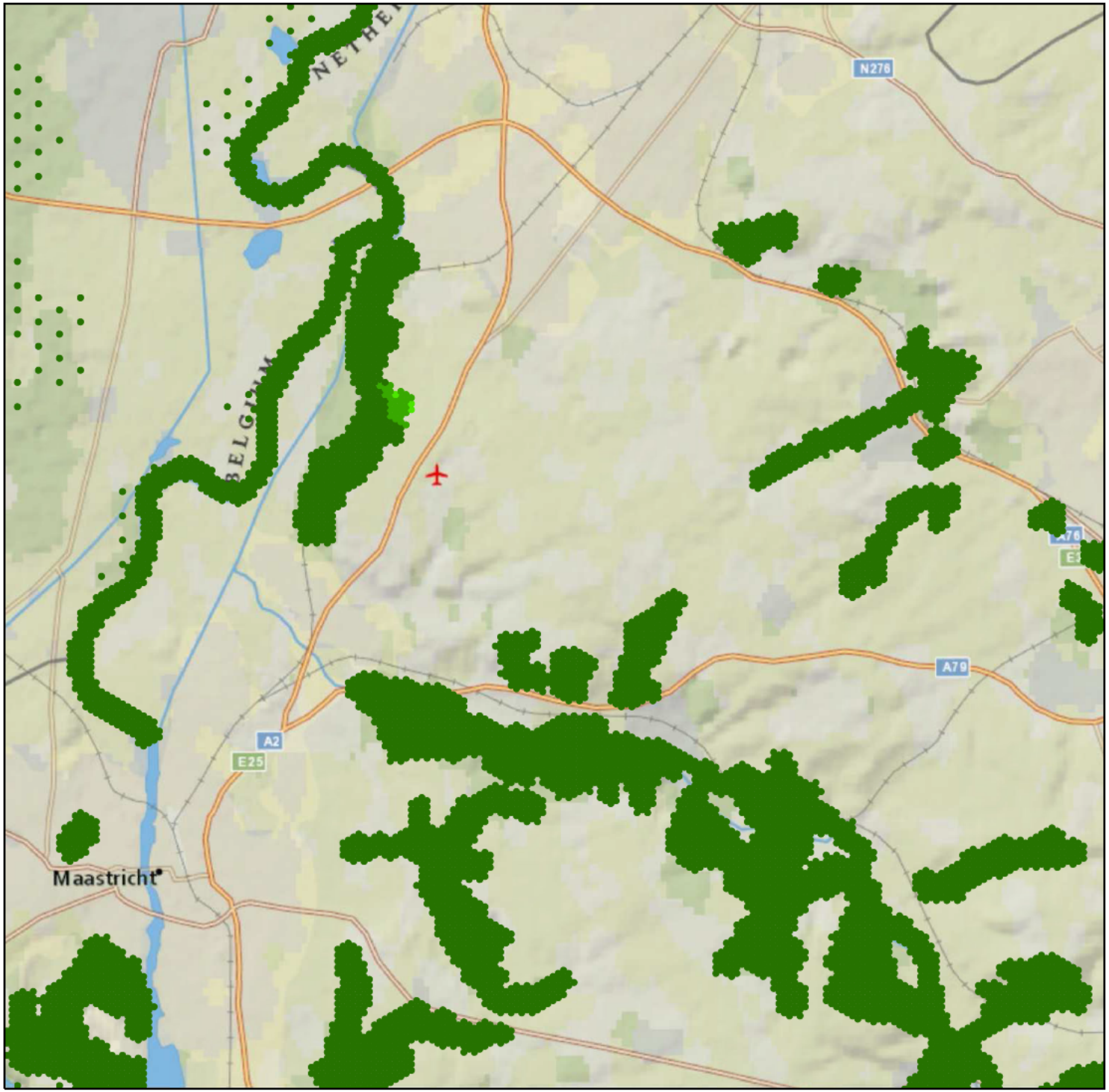
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,050
- 0,051 - 0,100
- 0,101 - 0,150
- 0,151 - 0,200
- 0,201 - 0,250
- 0,251 - 0,300
- 0,301 - 0,350
- 0,351 - 0,400
- 0,401 - 0,450

N

0 4,75 9,5 19 28,5 38 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Toename N-depositie (wegverkeer)
LHB-situatie MAA-2024 -
Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

Mol/ha/jaar

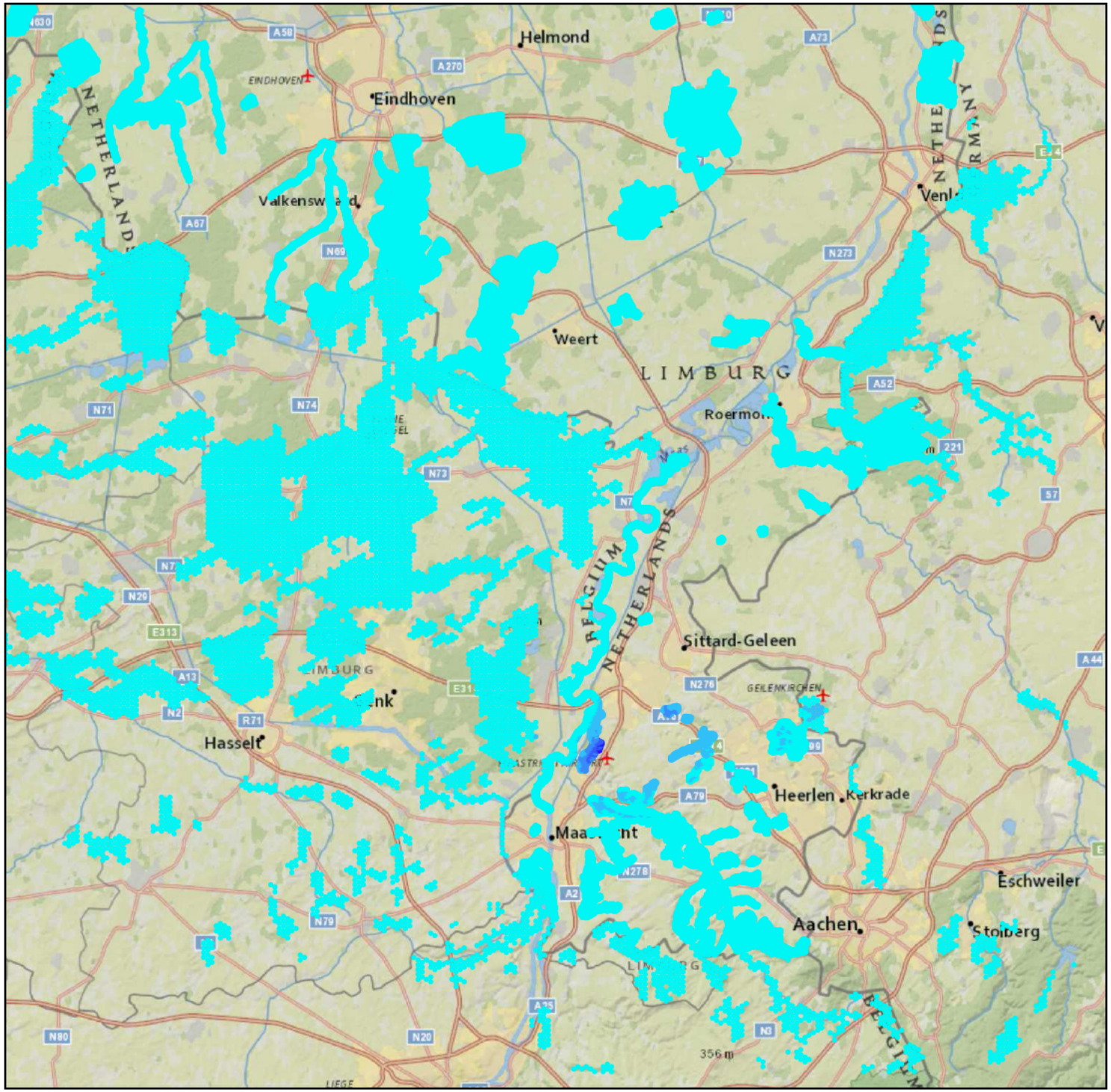
- 0,001 - 0,050
- 0,051 - 0,100
- 0,101 - 0,150
- 0,151 - 0,200
- 0,201 - 0,250
- 0,251 - 0,300
- 0,301 - 0,350
- 0,351 - 0,400
- 0,401 - 0,450

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu

Bijlage 4 Figuren totale stikstofdepositie



Totale N-depositie
Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

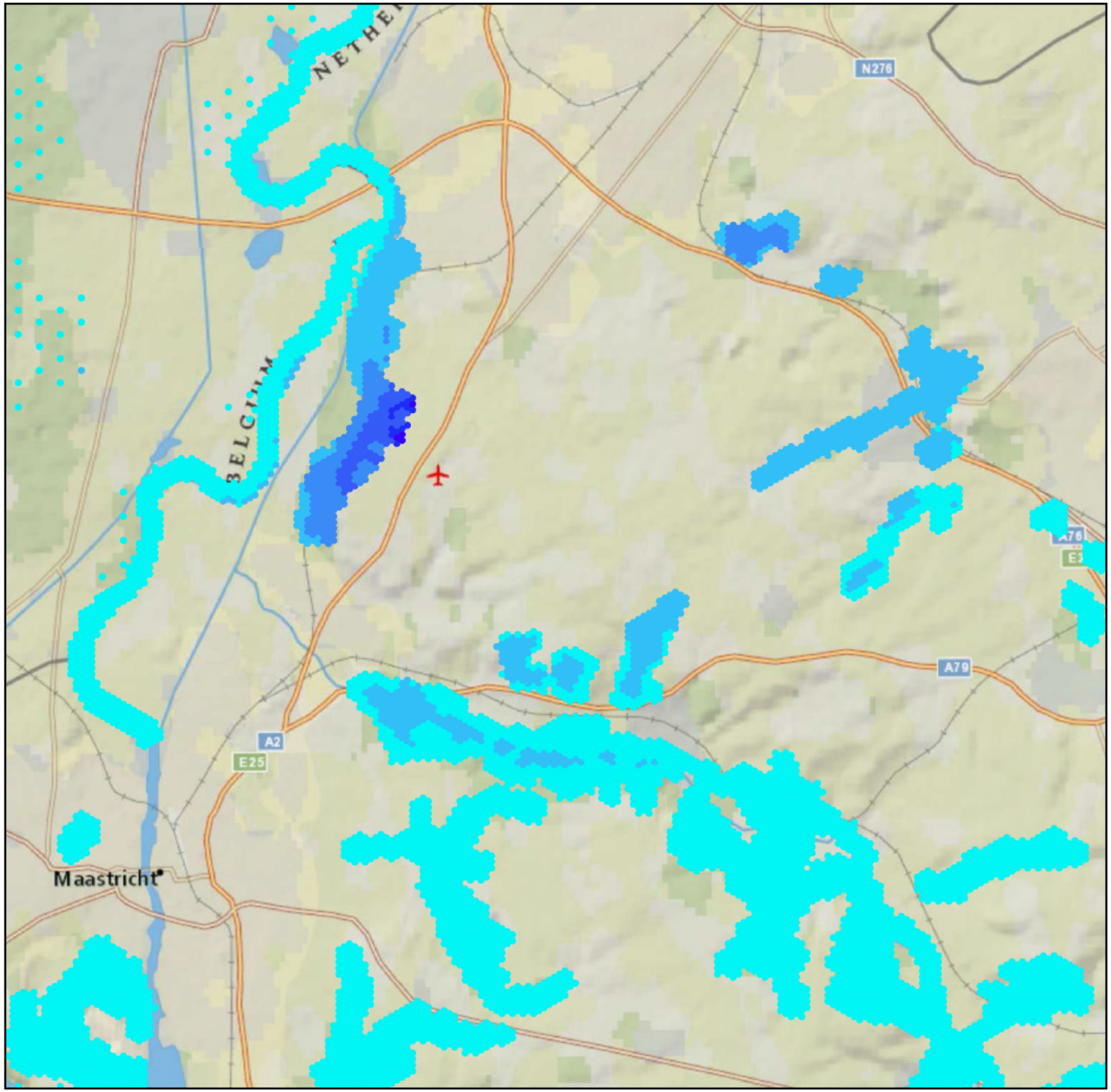
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 4,75 9,5 19 28,5 38 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Totale N-depositie Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

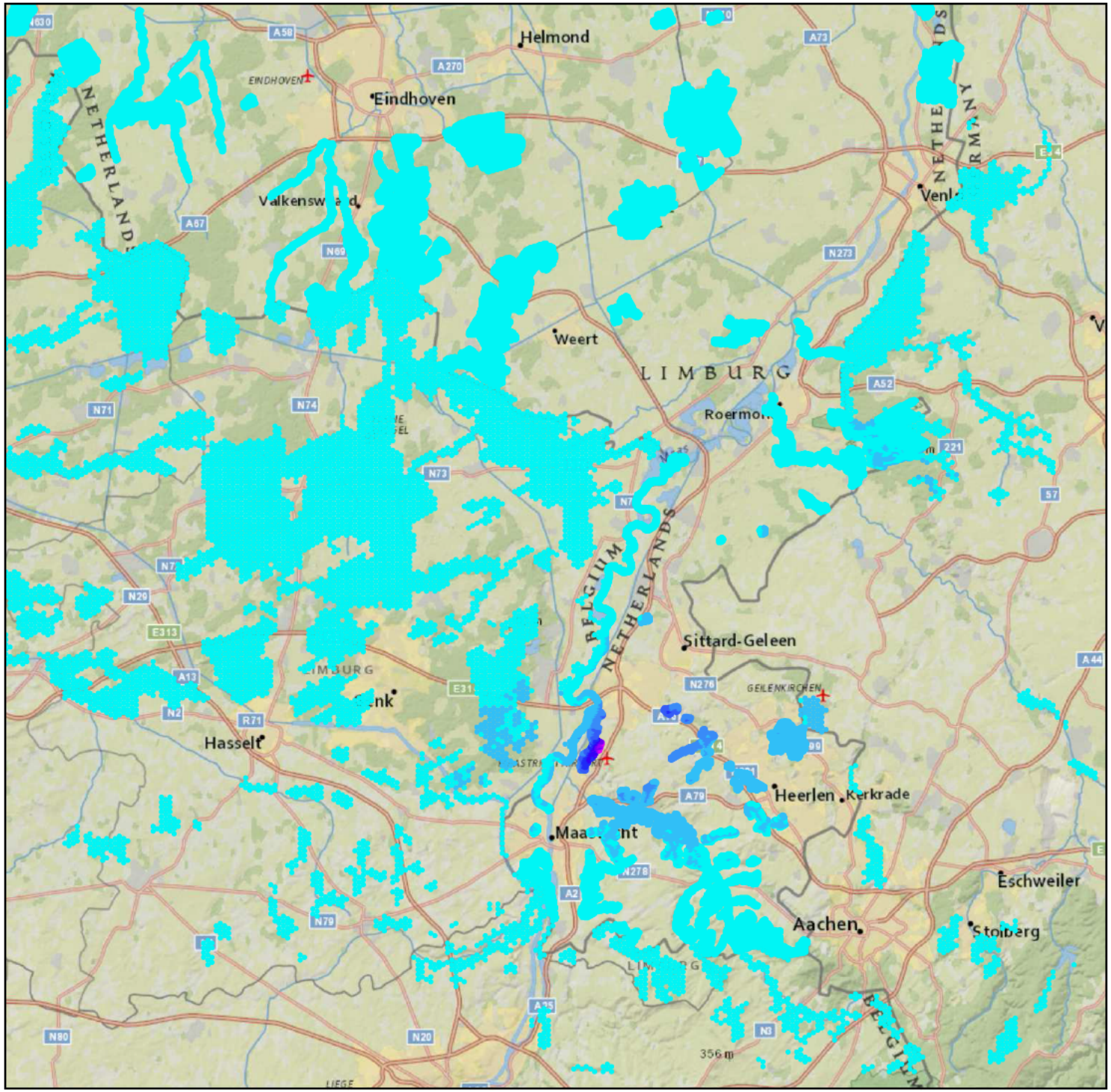
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Totale N-depositie
LHB-situatie MAA-2024

Legenda

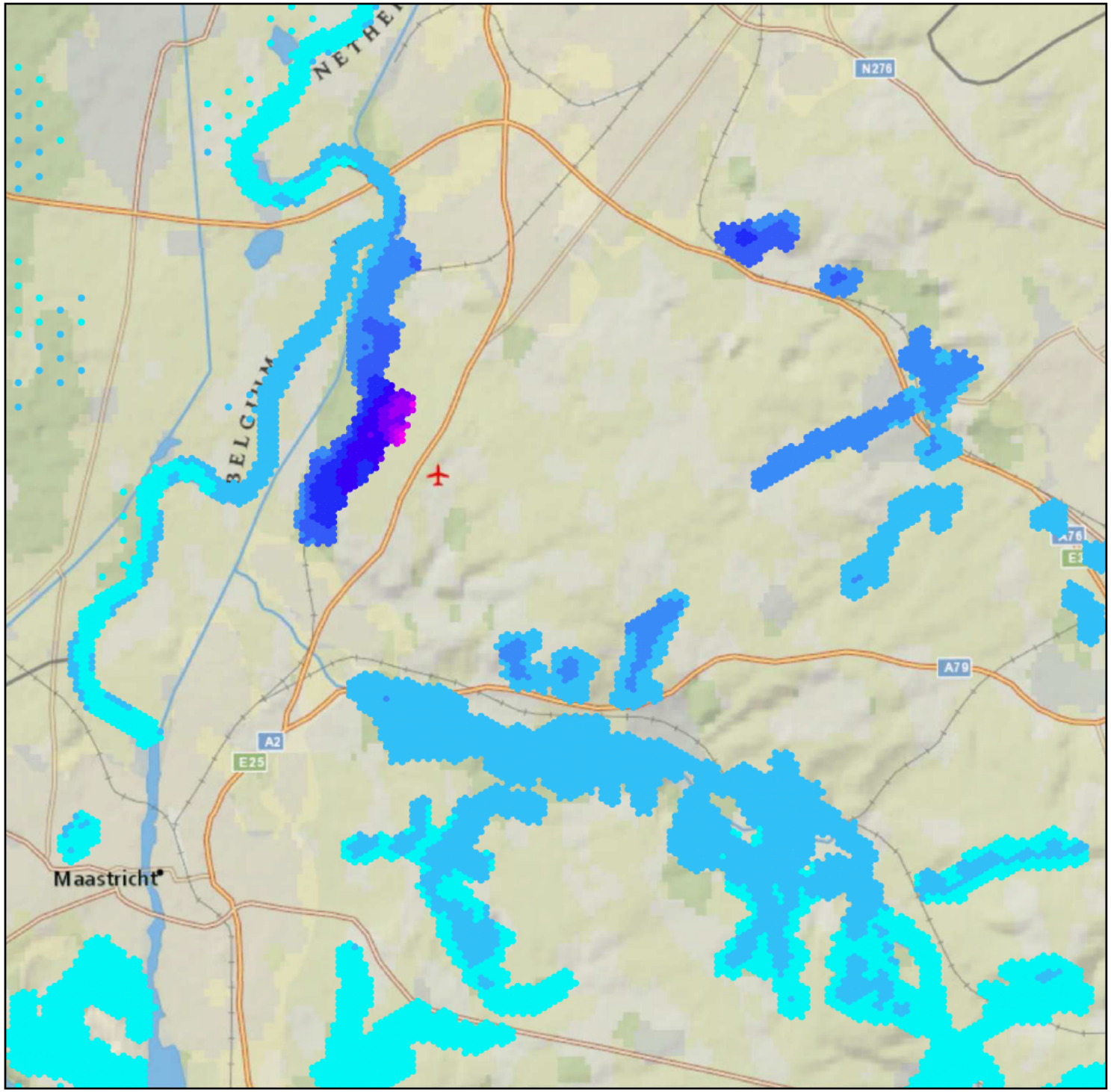
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 4,75 9,5 19 28,5 38 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Totale N-depositie LHB-situatie MAA-2024

Legenda

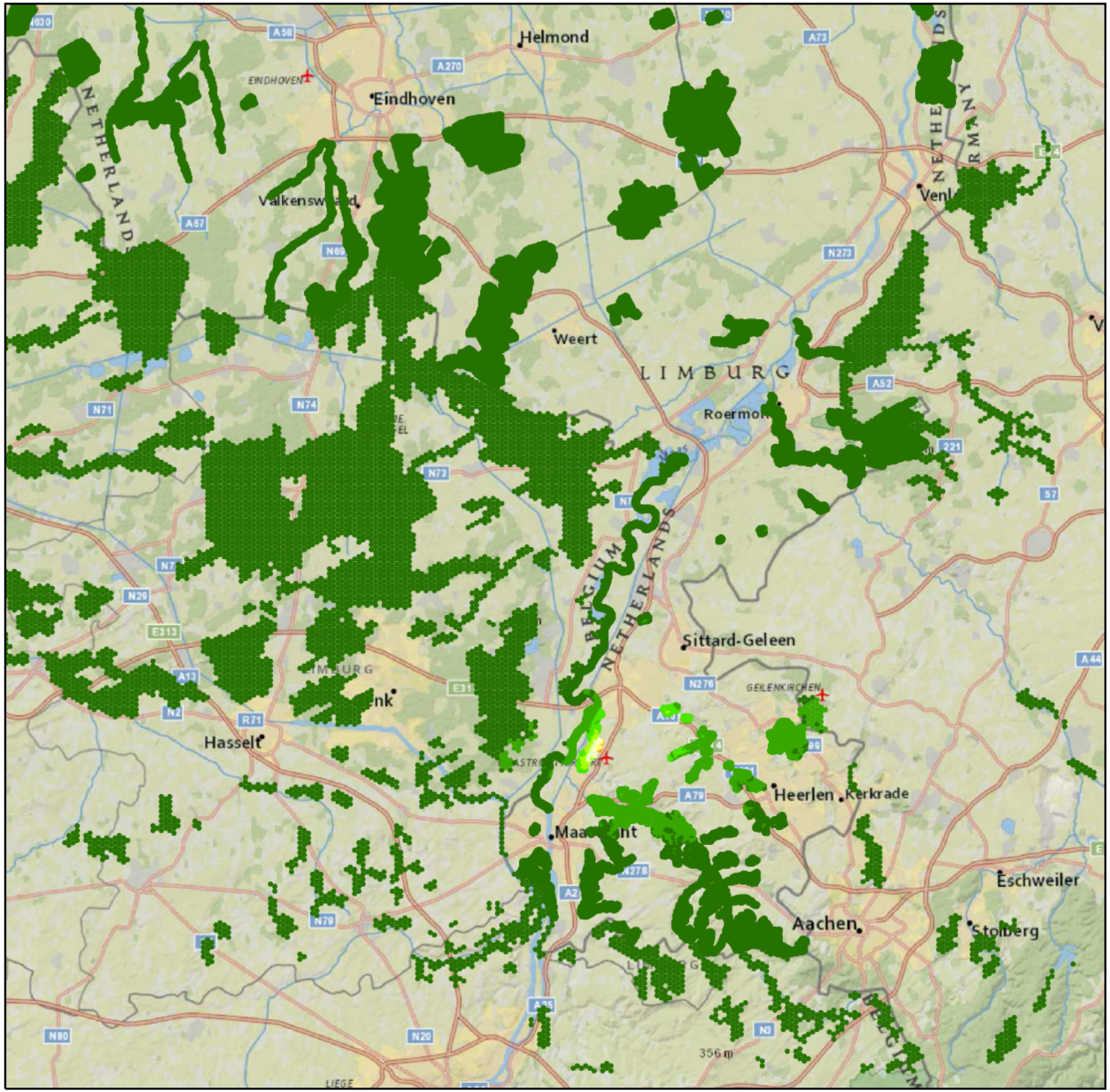
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,100
- 0,101 - 0,200
- 0,201 - 0,300
- 0,301 - 0,400
- 0,401 - 0,500
- 0,501 - 0,600
- 0,601 - 0,700
- 0,701 - 0,800
- 0,801 - 0,900
- 0,901 - 1,000

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Toename N-depositie (totaal)
LHB-situatie MAA-2024 -
Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

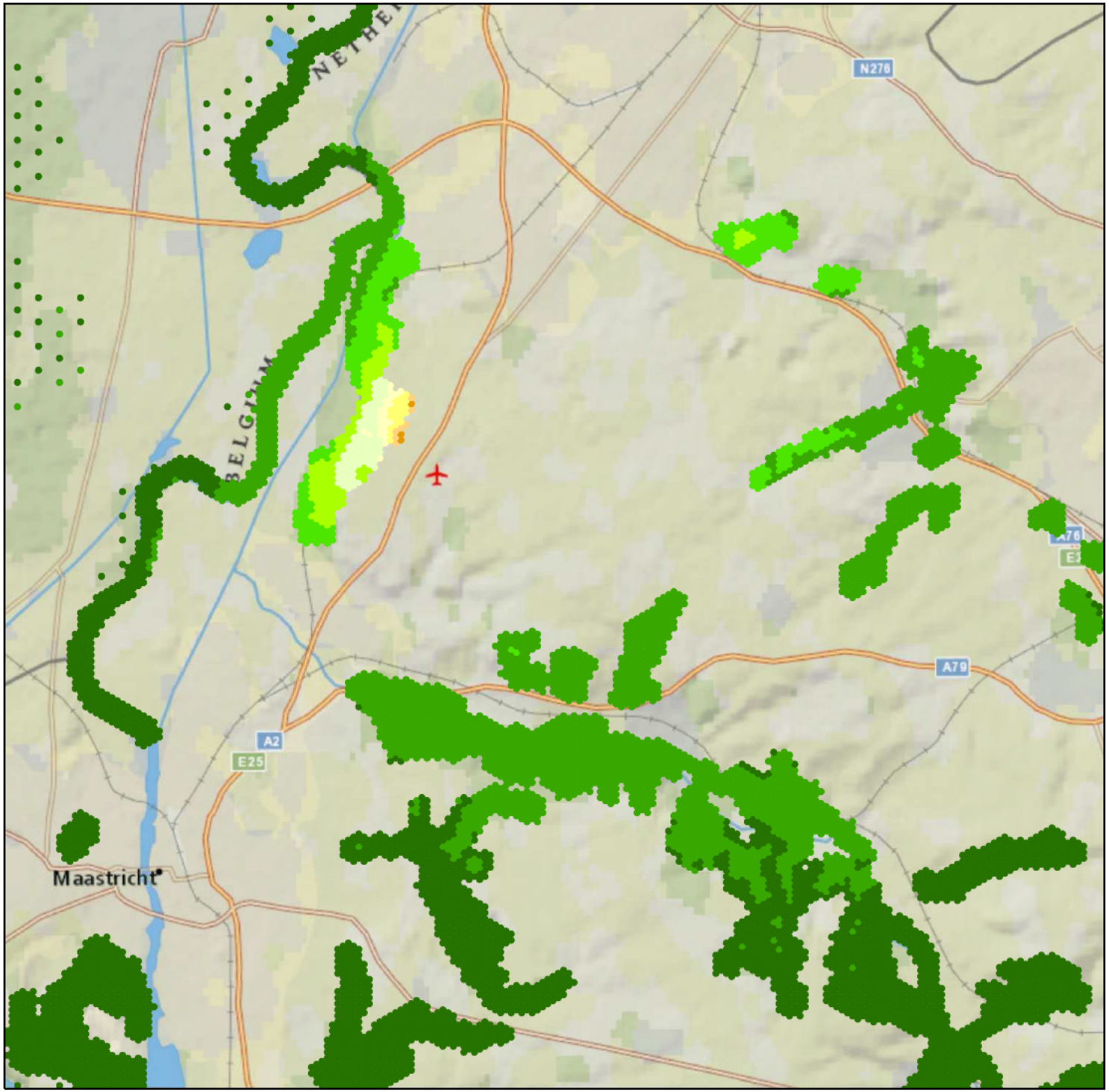
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,050
- 0,051 - 0,100
- 0,101 - 0,150
- 0,151 - 0,200
- 0,201 - 0,250
- 0,251 - 0,300
- 0,301 - 0,350
- 0,351 - 0,400
- 0,401 - 0,450

N

0 4,75 9,5 19 28,5 38 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Toename totale N-depositie
LHB-situatie MAA-2024 -
Referentiesituatie PAS-2012

Legenda

Mol/ha/jaar

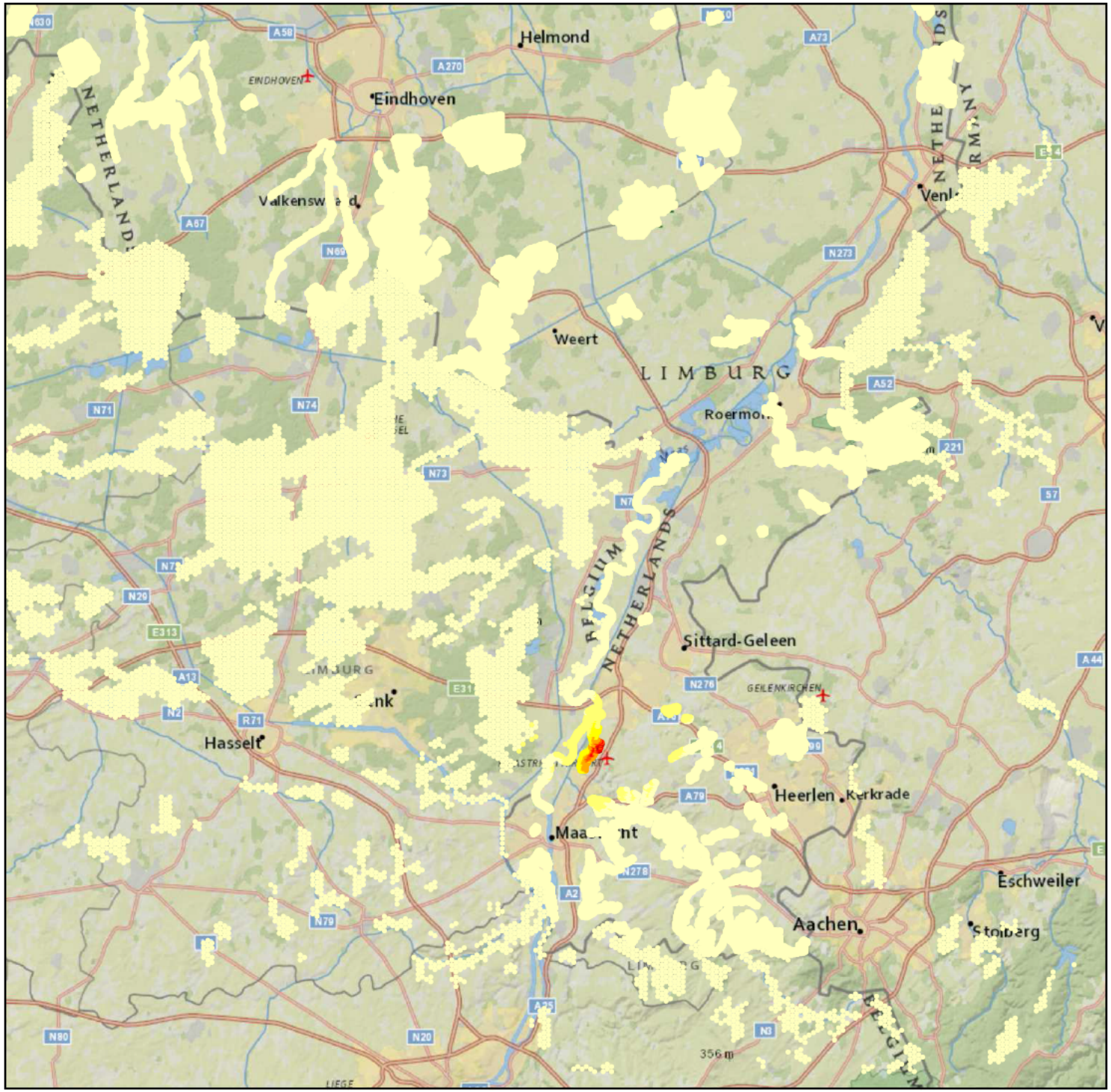
- 0,001 - 0,050
- 0,051 - 0,100
- 0,101 - 0,150
- 0,151 - 0,200
- 0,201 - 0,250
- 0,251 - 0,300
- 0,301 - 0,350
- 0,351 - 0,400
- 0,401 - 0,450

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu

Bijlage 5 Figuren gereserveerde depositieruimte en toetsing van de depositieruimte



Gereserveerde ontwikkelingsruimte

Legenda

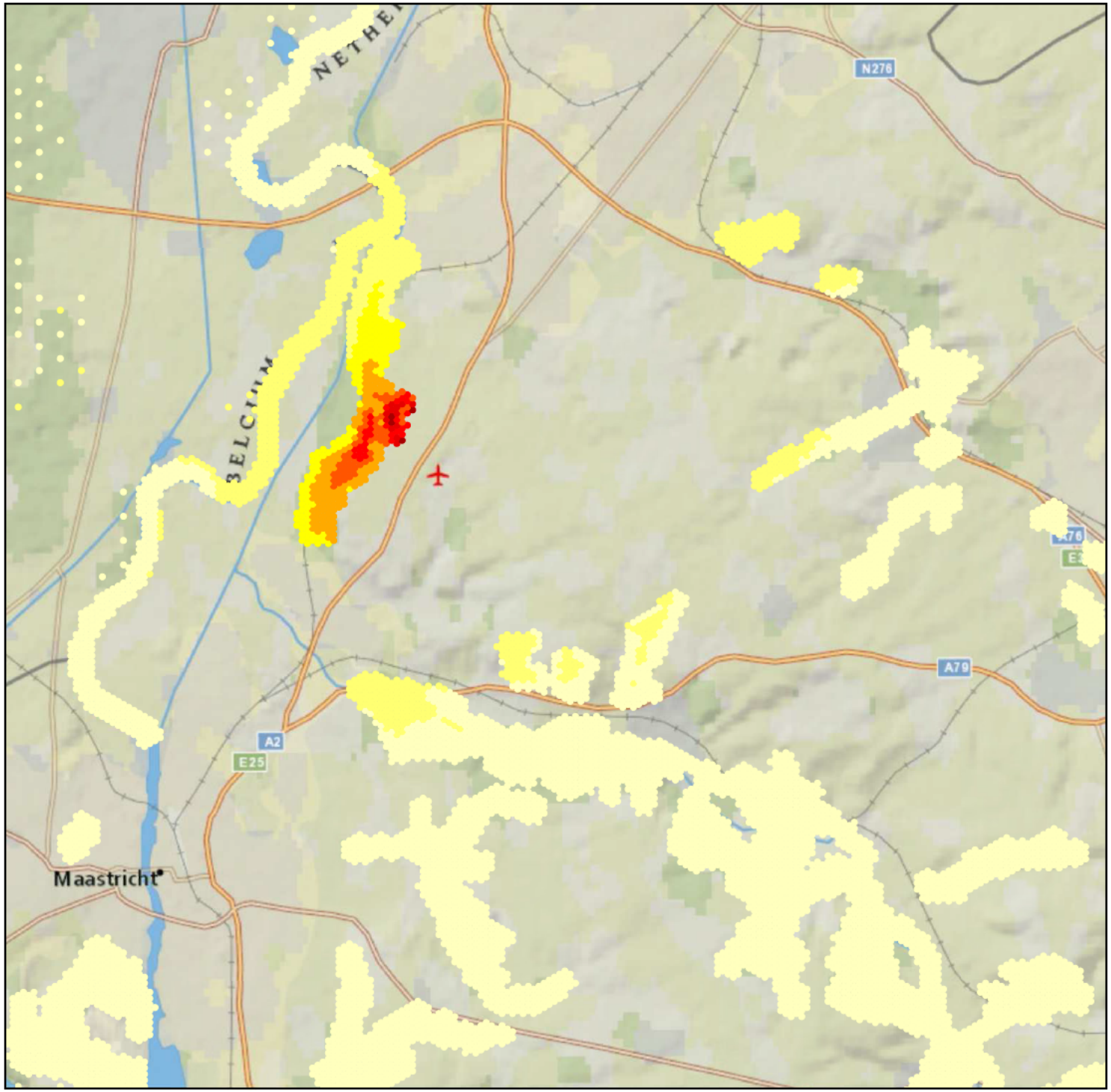
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,500
- 0,501 - 1,000
- 1,001 - 1,500
- 1,501 - 2,000
- 2,001 - 2,500
- 2,501 - 3,000
- 3,001 - 3,500
- 3,501 - 4,000

N

0 4,75 9,5 19 28,5 38 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Gereserveerde ontwikkelingsruimte

Legenda

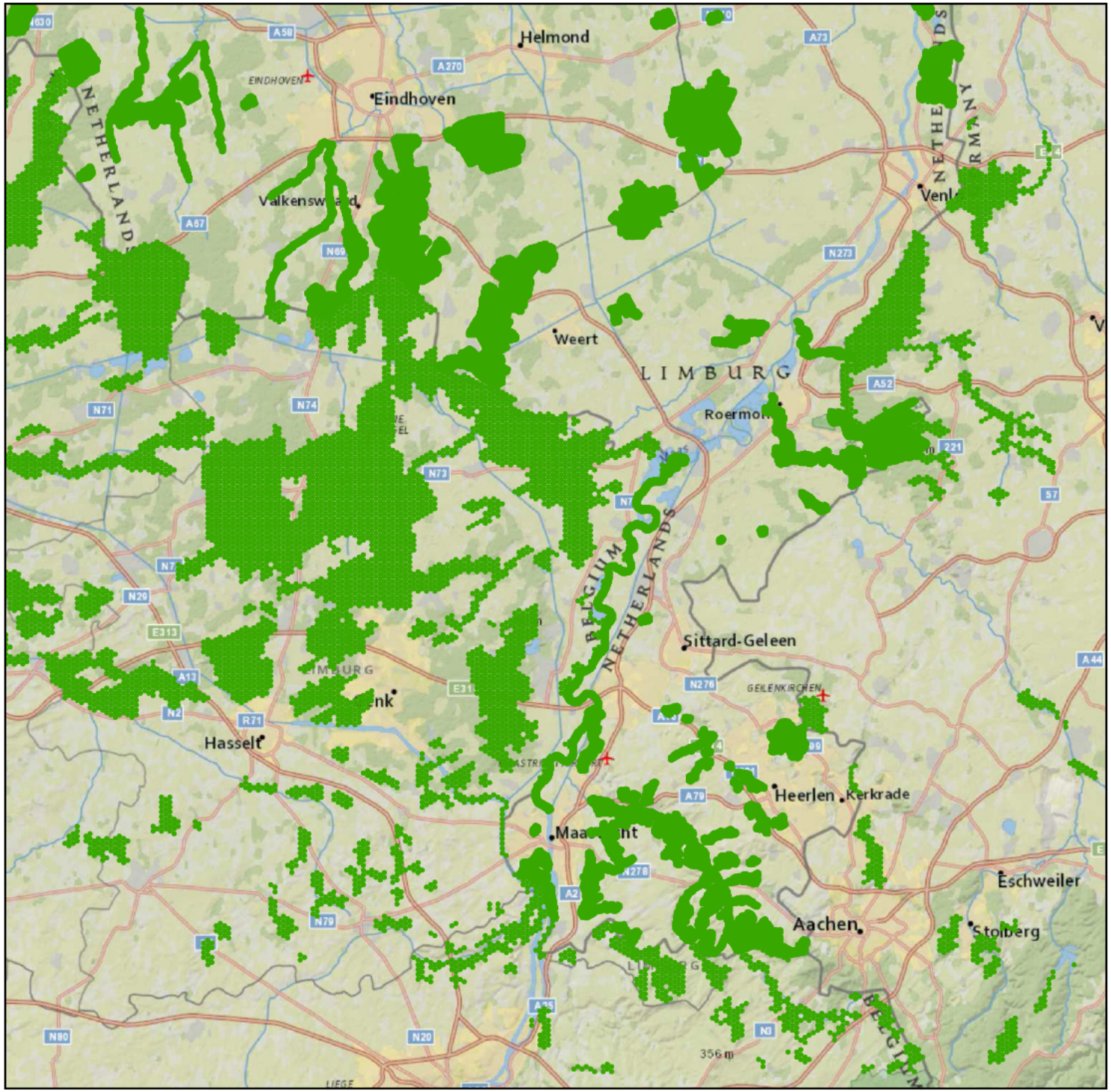
Mol/ha/jaar

- 0,001 - 0,500
- 0,501 - 1,000
- 1,001 - 1,500
- 1,501 - 2,000
- 2,001 - 2,500
- 2,501 - 3,000
- 3,001 - 3,500
- 3,501 - 4,000

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Overschrijding ten opzichte van PAS-reservering

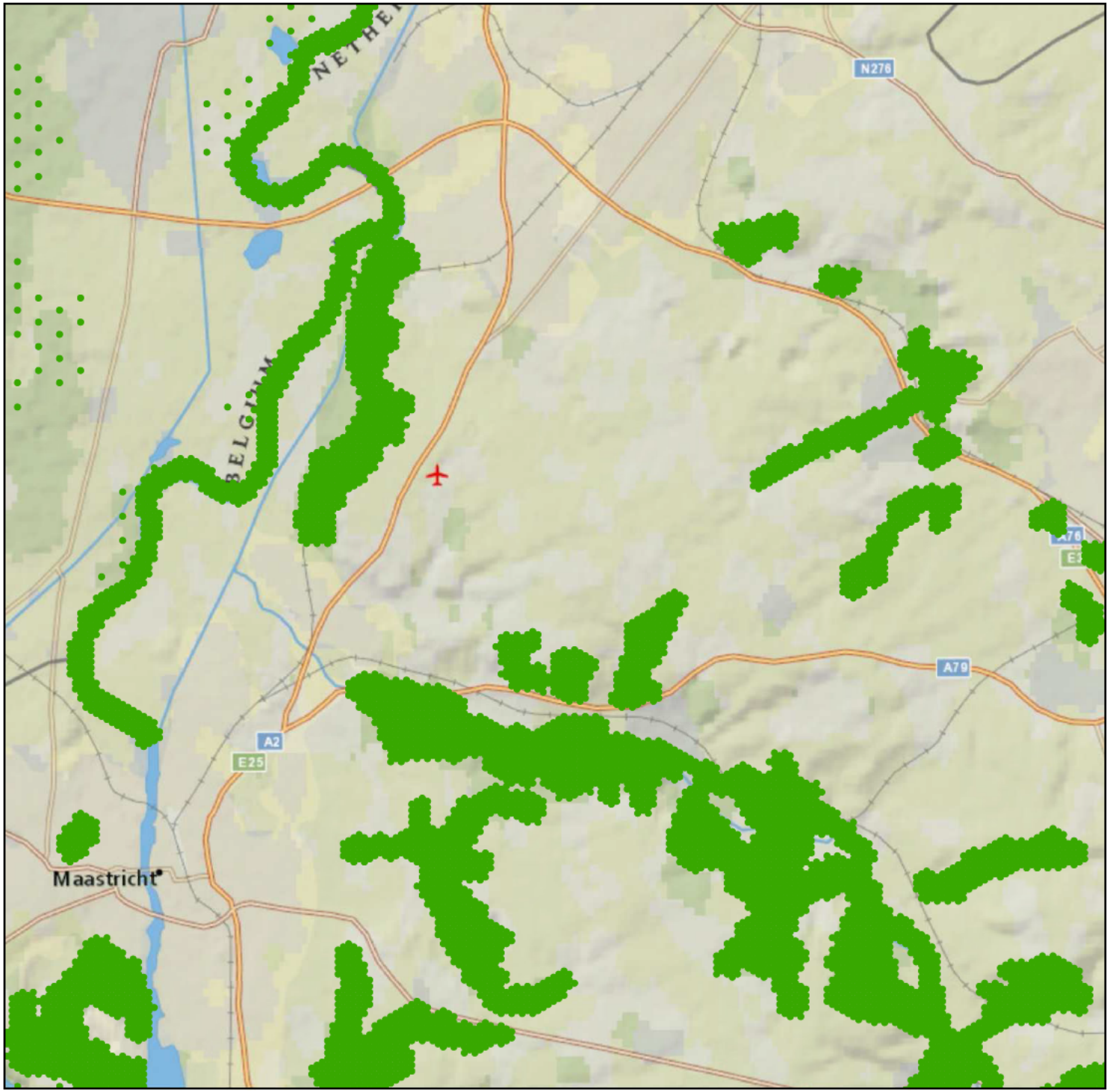
Legenda

- Geen overschrijding
- Overschrijding

N

0 4,75 9,5 19 28,5 38 Km

Lievense CSO
infra water milieu



Overschrijding ten opzichte van PAS-reservering

Legenda

- Geen overschrijding
- Overschrijding

N

0 0,75 1,5 3 4,5 6 Km

Lievense CSO
infra water milieu

Bijlage 6 Aerius-rekenmodel wegverkeer

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000 gebieden, als wel voor overige natuurgebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites www.aerius.nl pas.natura2000.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	nr cht ngs ocat e
MAA	

Activiteit

Omschr v ng
Aanvraag luchthavenbesluit

Datum bereken ng	Reken aar
25 juli 2016, 09:33	2015

Reken nste ngen
Berekend voor Nb wet.

Totale emissie

	S tuat e 1
NOx	347,77 kg/j
NH3	21,53 kg/j

Depositie

Hectare met hoogste project bijdrage (mol/ha/j)

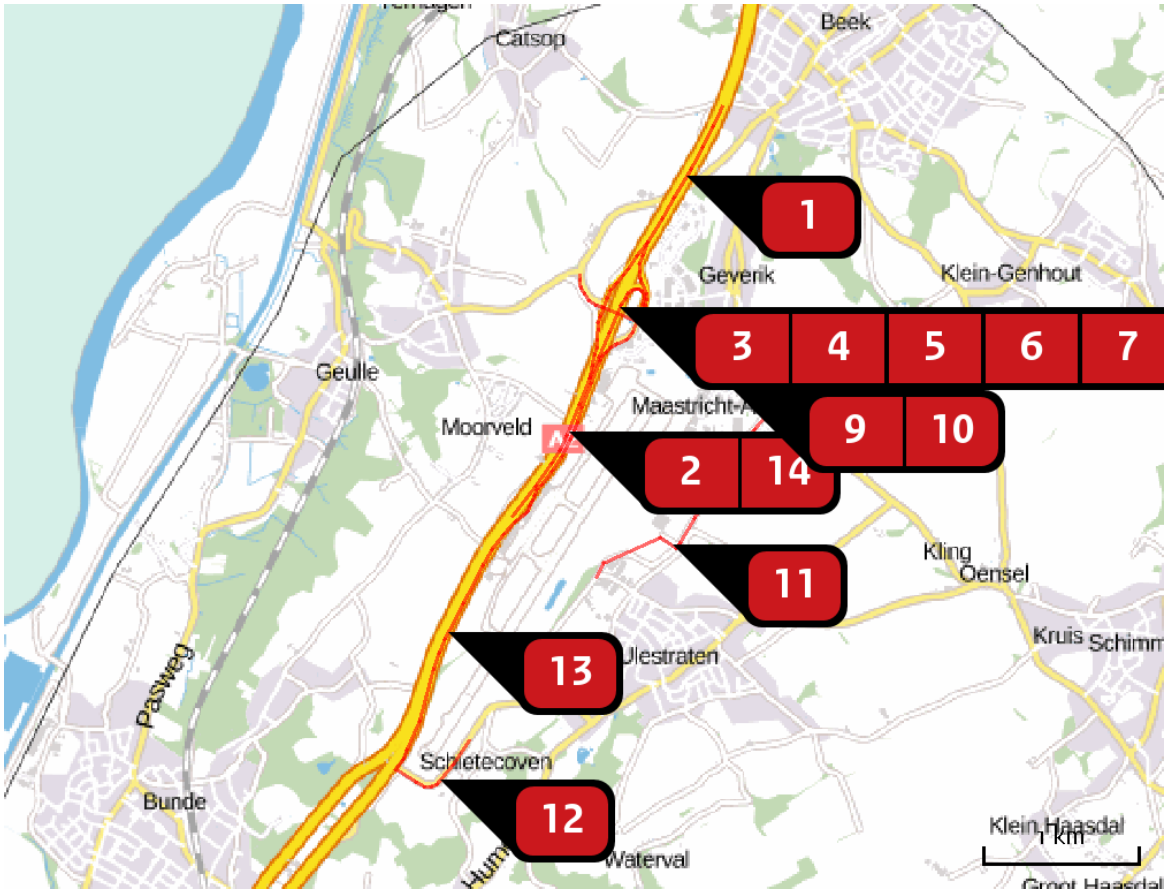
Natuurgeb ed	Prov nc e
Bunder en Elslooërbos	Limburg

S tuat e 1
0,11

Toelichting

Wegverkeer referent es tuat e PAS-2012

Locatie
Situatie 1



Emissie (per bron)
Situatie 1



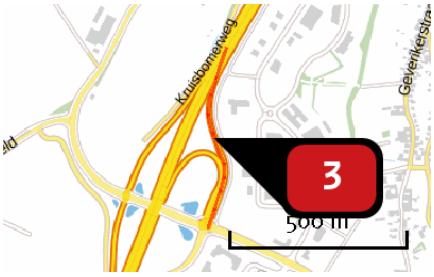
Naam	Bron 1
Locat e (X Y)	182769, 327174
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	54,68 kg/j
NH3	3,35 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	253,0	NOx	44,00 kg/j
			NH3	3,31 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	9,0	NOx	10,68 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



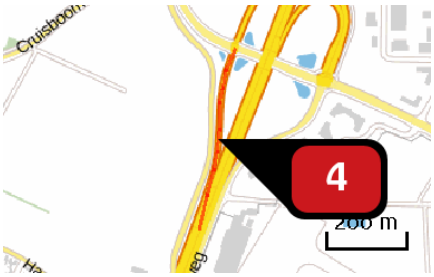
Naam	Bron 2
Locat e (X Y)	181947, 325406
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	55,68 kg/j
NH3	3,41 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	253,0	NOx	44,81 kg/j
			NH3	3,37 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	9,0	NOx	10,87 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



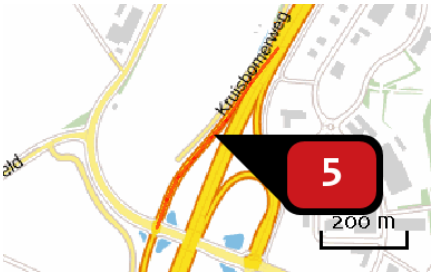
Naam	Bron 3
Locat e (X Y)	182478, 326493
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	14,08 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	127,0	NOx	11,59 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	4,0	NOx	2,49 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



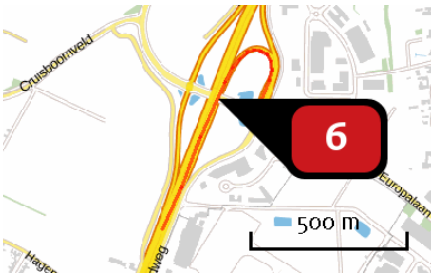
Naam	Bron 4
Locatie (X Y)	182191, 326102
Uitstoothoogte	2,5 m
Warmte inhoud	0,000 MW
NOx	12,23 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	127,0	NOx	10,06 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	4,0	NOx	2,16 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Bron 5
Locatie (X Y)	182363, 326542
Uitstoothoogte	2,5 m
Warmte inhoud	0,000 MW
NOx	13,50 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	127,0	NOx	11,12 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	4,0	NOx	2,39 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



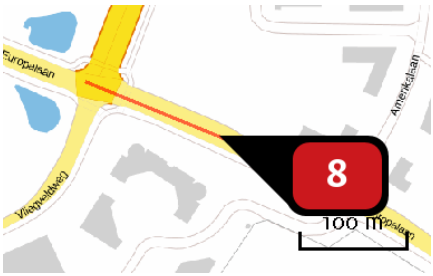
Naam	Bron 6
Locat e (X Y)	182325, 326293
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	24,10 kg/j
NH3	1,51 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	127,0	NOx	19,84 kg/j
			NH3	1,49 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	4,0	NOx	4,26 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



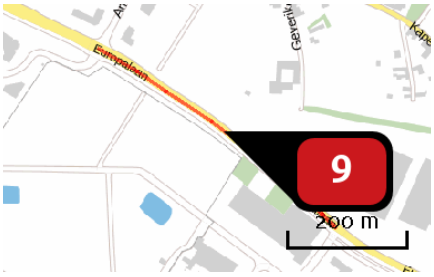
Naam	Bron 7
Locat e (X Y)	182118, 326408
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	1,33 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	32,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



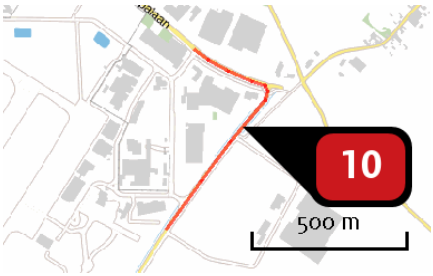
Naam	Bron 8
Locat e (X Y)	182567, 326197
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	1,74 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	32,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



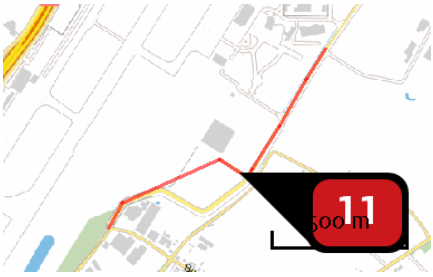
Naam	Bron 9
Locat e (X Y)	182898, 326003
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	3,27 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	32,0	NOx	1,46 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0	NOx	1,81 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Bron 10
Locat e (X Y)	183240, 325596
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	5,43 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	32,0	NOx	2,42 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0	NOx	3,01 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



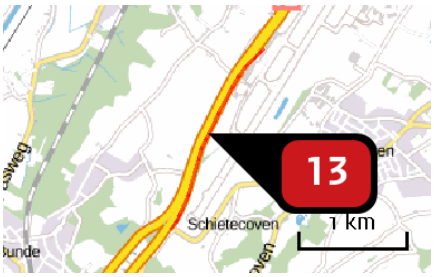
Naam	Bron 11
Locat e (X Y)	182675, 324809
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	4,30 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0	NOx	4,30 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



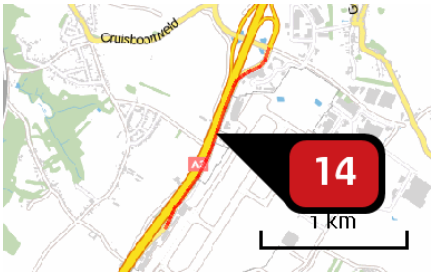
Naam	Bron 14
Locat e (X Y)	181185, 323303
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	3,02 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	32,0	NOx	1,86 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx	1,16 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Bron 16
Locat e (X Y)	181240, 324249
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	14,27 kg/j
NH3	1,16 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	63,0	NOx	10,85 kg/j
			NH3	1,16 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx	3,43 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Bron 15
Locat e (X Y)	182088, 325663
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	130,49 kg/j
NH3	8,16 kg/j

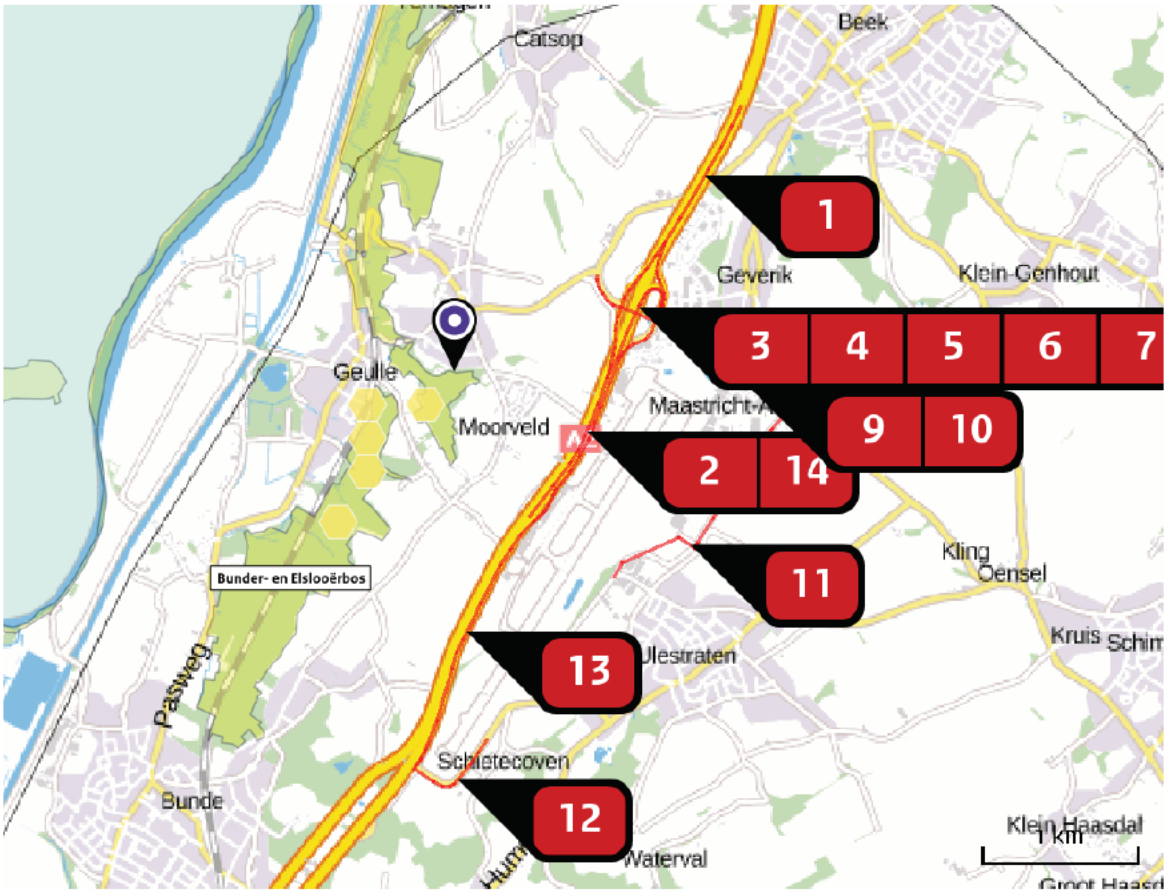
Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	570,0	NOx	75,29 kg/j
			NH3	8,03 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	21,0	NOx	55,19 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Bron 18
Locat e (X Y)	182336, 326287
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	9,64 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	286,0	NOx NH3	5,93 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	9,0	NOx NH3	3,71 kg/j < 1 kg/j

Depositie natuur-gebieden



Hoogs e p ojec bijd age (Bu de e E s ooë bos)

Hoogs e p ojec bijd age pe a uu gebied

- Hab tatr cht n
- Voge r cht n
- Beschermd natuurgeb ed
- Hab tatr cht n Voge r cht n
- Hab tatr cht n Beschermd natuurgeb ed
- Voge r cht n Beschermd natuurgeb ed
- Hab tatr cht n Voge r cht n Beschermd natuurgeb ed

Depositie PAS-gebieden

Natuurgeb ed	Hoogste depos t e (mo /ha/)	Overschr - d ng KDW	Ontw kke ngs-ru mte besch kbaar
Bunder en Elslooërbos	0,11	●	✔

○ Geen overschr d ng*

● We overschr d ng

✔ Ontw kke ngsru mte besch kbaar**

✖ Geen ontw kke ngsru mte besch kbaar

◪ Er s h er geen effect dat re evant s voor de u tg fte van ontw kke ngsru mte dus de berekende toename s n et re evant voor de beoorde ng

* Deze u tkomst wordt n et meegenomen n de toets ng aan de Nb-wet B de toets ng aan de NB-wet gaat het om de re evante hexagonen waarvoor ontw kke ngsru mte s gereserveerd

** B beoorde ng van een vergunn ngaanvraag n het kader van de Nb-wet wordt vastgeste d of er vo doende ontw kke ngsru mte besch kbaar s en of dat s gn f cante vers echter ng u tges oten kan worden

Depositie per habitattype

Bunder- en Elslooërbos

Hab tattype	Hoogste depos t e (mo /ha/)	Overschr - d ng KDW	Ontw kke ngs-ru mte besch kbaar
H9160B Eiken haagbeukenbossen (heuvelland)	0,11	●	✓
H7220 Kalktufbronnen	0,09	○	✓
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,09	○	✓

○ Geen overschr d ng*

● We overschr d ng

✓ Ontw kke ngsru mte besch kbaar**

✗ Geen ontw kke ngsru mte besch kbaar

▨ Er s h er geen effect dat re evant s voor de u tg fte van ontw kke ngsru mte dus de berekende toename s n et re evant voor de beoorde ng

* Deze u tkomst wordt n et meegenomen n de toets ng aan de Nb-wet B de toets ng aan de NB-wet gaat het om de re evante hexagonen waarvoor ontw kke ngsru mte s gereserveerd

** B beoorde ng van een vergunn ngaanvraag n het kader van de Nb-wet wordt vastgeste d of er vo doende ontw kke ngsru mte besch kbaar s en of dat s gn f cante vers echter ng u tges oten kan worden

Disclaimer

Hoewe verstrekte gegevens kunnen d enen ter onderbouw ng van een vergunn ngaanvraag kunnen er geen rechten aan worden ver eend De e genaar van AER US aanvaardt geen aansprake khe d voor de nhoud van de door de gebru ker aangeboden nformat e Bovenstaande gegevens z n enke bru kbaar tot er een n euwe vers e van AER US besch kbaar s AER US s een gereg streerd hande smerk n Europa A e rechten d e n et exp c et worden ver eend z n voorbehouden

Rekenbasis

Deze bereken ng s tot stand gekomen op bas s van

AER US	vers e 2015 1_20160514_90ad58c36e
Database	vers e 2015 1_20160514_90ad58c36e

Voor meer nformat e over de gebru kte method ek en data z e

https //www aer us n /n /factsheets/re ease/aer us-ca cu ator-2015-handboek-0

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000 gebieden, als wel voor overige natuurgebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites www.aerius.nl pas.natura2000.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	nr cht ngs ocat e
MAA	

Activiteit

Omschr v ng
Aanvraag luchthavenbesluit

Datum bereken ng	Reken aar
25 juli 2016, 09:57	2025

Reken nste ngen
Berekend voor Nb wet.

Totale emissie

	S tuat e 1
NOx	394,62 kg/j
NH3	45,04 kg/j

Depositie

Hectare met hoogste project bijdrage (mol/ha/j)

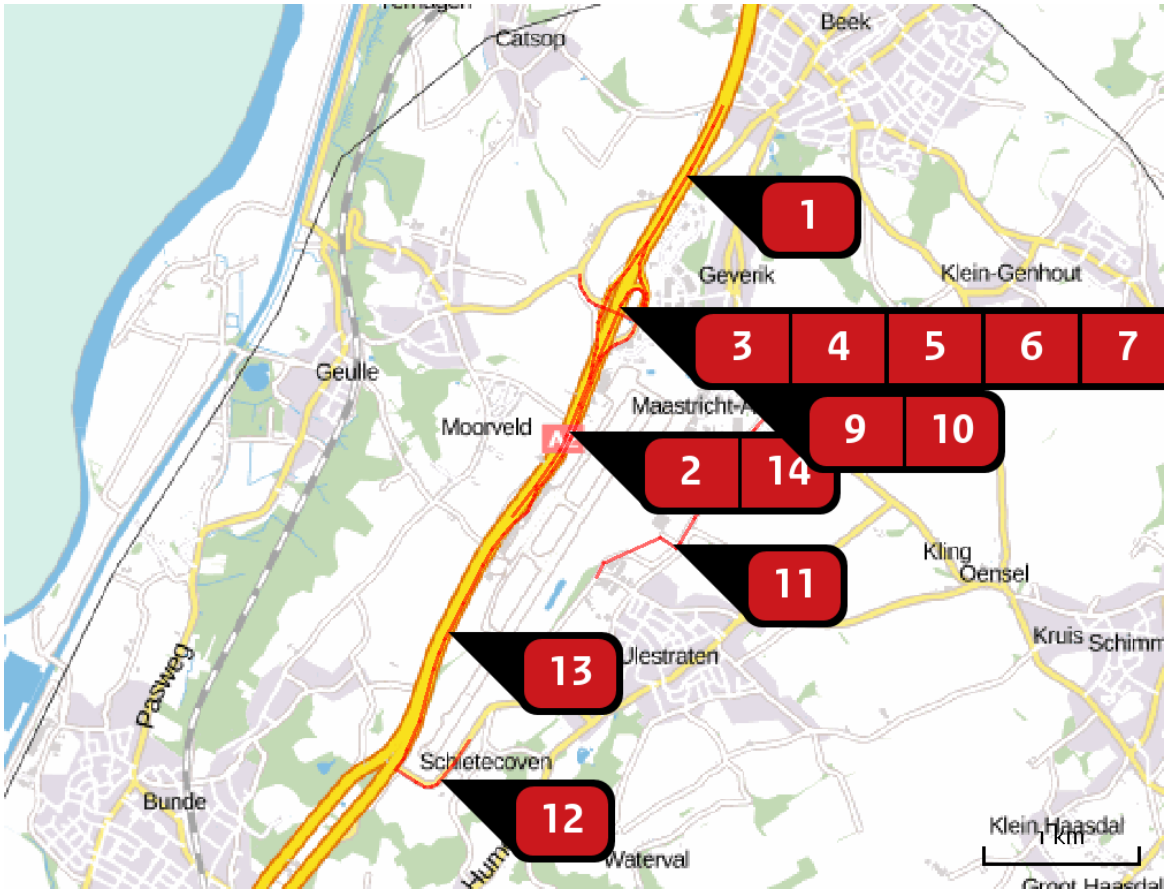
Natuurgeb ed	Prov nc e
Bunder en Elslooërbos	Limburg

S tuat e 1
0,19

Toelichting

Wegverkeer LHB-s tuat e MAA-2024

Locatie
Situatie 1



Emissie (per bron)
Situatie 1



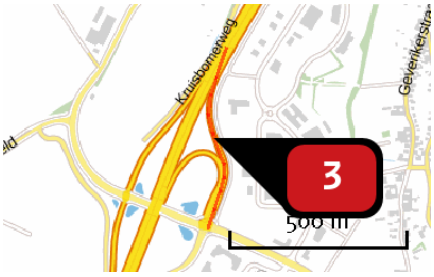
Naam	Bron 1
Locat e (X Y)	182769, 327174
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	64,73 kg/j
NH3	8,08 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	627,0	NOx	57,10 kg/j
			NH3	8,04 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	25,0	NOx	7,63 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



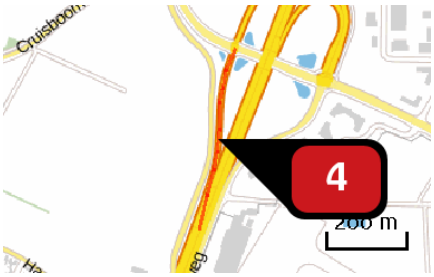
Naam	Bron 2
Locat e (X Y)	181947, 325406
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	65,92 kg/j
NH3	8,22 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	627,0	NOx	58,15 kg/j
			NH3	8,18 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	25,0	NOx	7,77 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



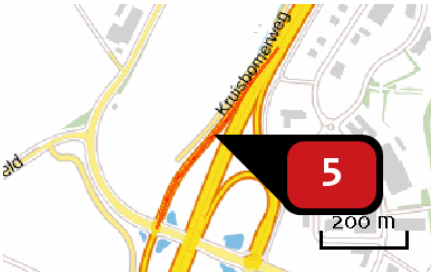
Naam	Bron 3
Locat e (X Y)	182478, 326493
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	17,04 kg/j
NH3	2,12 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	313,0	NOx	14,96 kg/j
			NH3	2,11 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	13,0	NOx	2,08 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



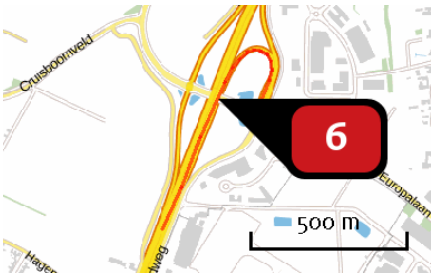
Naam	Bron 4
Locat e (X Y)	182191, 326102
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	14,80 kg/j
NH3	1,84 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	313,0	NOx	12,99 kg/j
			NH3	1,83 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	13,0	NOx	1,81 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Bron 5
Locat e (X Y)	182363, 326542
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	16,34 kg/j
NH3	2,03 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	313,0	NOx	14,35 kg/j
			NH3	2,02 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	13,0	NOx	2,00 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



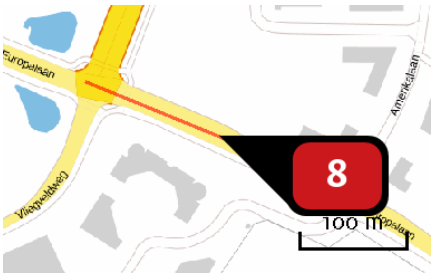
Naam	Bron 6
Locat e (X Y)	182325, 326293
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	29,16 kg/j
NH3	3,62 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	313,0	NOx	25,60 kg/j
			NH3	3,60 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	13,0	NOx	3,56 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



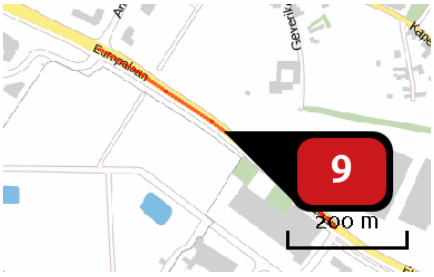
Naam	Bron 7
Locat e (X Y)	182118, 326408
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	1,44 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	78,0	NOx	1,04 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	3,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



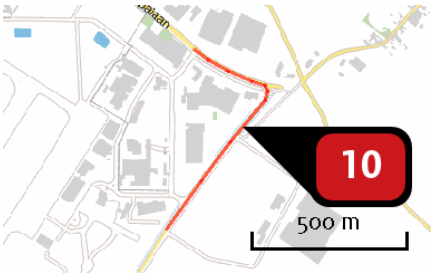
Naam	Bron 8
Locat e (X Y)	182567, 326197
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	8,73 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	78,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	61,0	NOx	7,74 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



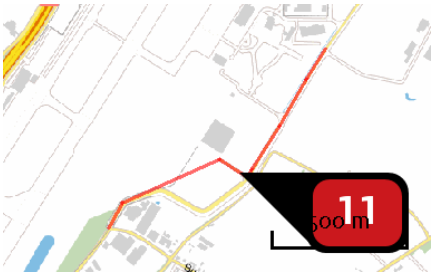
Naam	Bron 9
Locat e (X Y)	182898, 326003
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	16,37 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	78,0	NOx	1,85 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	61,0	NOx	14,52 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Bron 10
Locat e (X Y)	183240, 325596
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	27,18 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	78,0	NOx	3,07 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	61,0	NOx	24,11 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



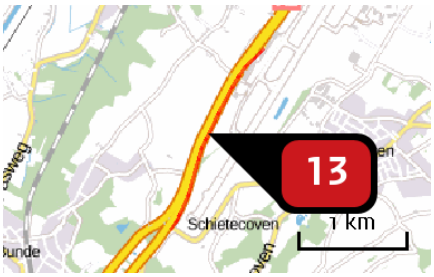
Naam	Bron 11
Locat e (X Y)	182675, 324809
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	3,95 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	7,0	NOx	3,95 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



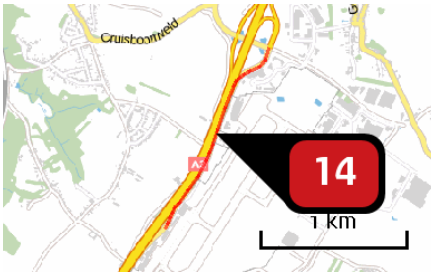
Naam	Bron 14
Locat e (X Y)	181185, 323303
U tstoothoogte	2,5 m
Warmte nhoud	0,000 MW
NOx	2,36 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertu g	Aanta voertu gen (/dag)	Stof	Em ss e
Standaard	Licht verkeer	78,0	NOx	2,36 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Bron 16
Locatie (X Y)	181240, 324249
Uitstoothoogte	2,5 m
Warmte inhoud	0,000 MW
NOx	14,07 kg/j
NH3	2,08 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	157,0	NOx	14,07 kg/j
			NH3	2,08 kg/j



Naam	Bron 15
Locatie (X Y)	182088, 325663
Uitstoothoogte	2,5 m
Warmte inhoud	0,000 MW
NOx	101,77 kg/j
NH3	14,36 kg/j

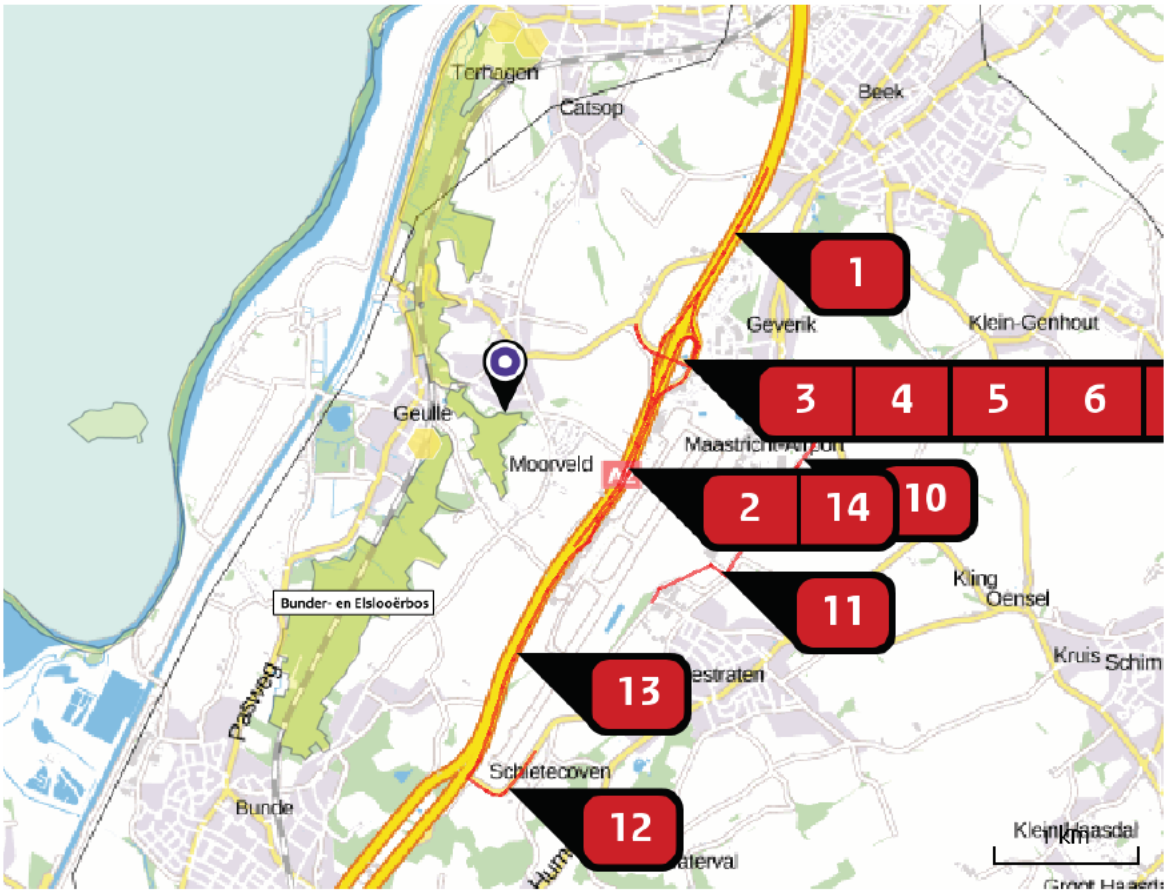
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	1.410,0	NOx	96,94 kg/j
			NH3	14,34 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	7,0	NOx	4,83 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Bron 18
Locatie (X Y)	182336, 326287
Uitstoothoogte	2,5 m
Warmte inhoud	0,000 MW
NOx	10,74 kg/j
NH3	1,14 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	704,0	NOx	7,60 kg/j
			NH3	1,12 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	29,0	NOx	3,14 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Depositie natuur-gebieden



Hoogs e p ojec bijd age (Bu de e E s ooë bos)

Hoogs e p ojec bijd age pe a uu gebied

Hab tatr cht n

Voge r cht n

Beschermd natuurgeb ed

Hab tatr cht n
Voge r cht n

Hab tatr cht n Beschermd natuurgeb ed

Voge r cht n Beschermd natuurgeb ed

Hab tatr cht n
Voge r cht n Beschermd natuurgeb ed

Depositie PAS-gebieden

Natuurgeb ed	Hoogste depos t e (mo /ha/)	Overschr - d ng KDW	Ontw kke ngs-ru mte besch kbaar
Bunder en Elslooërbos	0,19	●	✔

○ Geen overschr d ng*

● We overschr d ng

✔ Ontw kke ngsru mte besch kbaar**

✖ Geen ontw kke ngsru mte besch kbaar

◪ Er s h er geen effect dat re evant s voor de u tg fte van ontw kke ngsru mte dus de berekende toename s n et re evant voor de beoorde ng

* Deze u tkomst wordt n et meegenomen n de toets ng aan de Nb-wet B de toets ng aan de NB-wet gaat het om de re evante hexagonen waarvoor ontw kke ngsru mte s gereserveerd

** B beoorde ng van een vergunn ngaanvraag n het kader van de Nb-wet wordt vastgeste d of er vo doende ontw kke ngsru mte besch kbaar s en of dat s gn f cante vers echter ng u tges oten kan worden

Depositie per habitattype

Bunder- en Elslooërbos

Hab tattype	Hoogste depos t e (mo /ha/)	Overschr - d ng KDW	Ontw kke ngs-ru mte besch kbaar
H9160B Eiken haagbeukenbossen (heuvelland)	0,19	●	✓
H7220 Kalktufbronnen	0,16	○	✓
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,16	○	✓
H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden)	0,07	○	✓

○ Geen overschr d ng*

● We overschr d ng

✓ Ontw kke ngsru mte besch kbaar**

✗ Geen ontw kke ngsru mte besch kbaar

Er s h er geen effect dat re evant s voor de u tg fte van ontw kke ngsru mte dus de berekende toename s n et re evant voor de beoorde ng

* Deze u tkomst wordt n et meegenomen n de toets ng aan de Nb-wet B de toets ng aan de NB-wet gaat het om de re evante hexagonen waarvoor ontw kke ngsru mte s gereserveerd

** B beoorde ng van een vergunn ngaanvraag n het kader van de Nb-wet wordt vastgeste d of er vo doende ontw kke ngsru mte besch kbaar s en of dat s gn f cante vers echter ng u tges oten kan worden

Disclaimer

Hoewe verstrekte gegevens kunnen d enen ter onderbouw ng van een vergunn ngaanvraag kunnen er geen rechten aan worden ver eend De e genaar van AER US aanvaardt geen aansprake khe d voor de nhoud van de door de gebru ker aangeboden nformat e Bovenstaande gegevens z n enke bru kbaar tot er een n euwe vers e van AER US besch kbaar s AER US s een gereg streerd hande smerk n Europa A e rechten d e n et exp c et worden ver eend z n voorbehouden

Rekenbasis

Deze bereken ng s tot stand gekomen op bas s van

AER US	vers e 2015 1_20160514_90ad58c36e
Database	vers e 2015 1_20160514_90ad58c36e

Voor meer nformat e over de gebru kte method ek en data z e

https //www aer us n /n /factsheets/re ease/aer us-ca cu ator-2015-handboek-0

16-08-2016

CONCEPT

16.171.02

Analyse ruimtelijke plannen rond Maastricht Aachen Airport

Potentiële conflicten met betrekking tot het nieuwe luchthavenbesluit



CONCEPT

Analyse ruimtelijke plannen rond Maastricht Aachen Airport

Potentiële conflicten met betrekking tot het nieuwe luchthavenbesluit

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling en Milieu
Plesmanweg 1-6
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

To70
Postbus 85818
2508 CM Den Haag
tel. +31 (0)70 3922 322
fax +31 (0)70 3658 867
E-mail: info@to70.nl

Door
Jonas van Straaten
Maya de Best

Den Haag, augustus 2016

Inhoudsopgave

1 Introductie ... 4
2 Uitgangspunten en aanpak ... 6
2.1 Relevante hoogtebeperkingen ... 6
2.2 Relevante plannen ... 6
2.3 Algemene aanpak ... 7
2.4 Gridvakken ... 8
2.5 Analyse-gebied ... 9
2.6 Grondhoogtes t.o.v. NAP ... 9
2.7 Planhoogtes t.o.v. Grond ... 9
2.8 Planhoogtes t.o.v. NAP (afgeleid uit maatvoeringsvlakken) ... 10
2.9 Vlakhoogtes t.o.v. Grond ... 10
2.10 Overschrijdingen ... 10
3 Plannen versus hoogtebeperkingsvlakken ... 11
3.1 Inleiding ... 11
3.2 Vlakhoogtes boven de grond ... 11
3.3 Gemeente Beek ... 15
3.4 Gemeente Maastricht ... 20
3.5 Gemeente Meerssen ... 22
3.6 Gemeente Nuth ... 25
3.7 Gemeente Sittard-Geleen ... 29
3.8 Gemeente Valkenburg aan de Geul ... 31
3.9 Gemeente Stein ... 33
4 Conclusies - Ruimtelijke doorwerking van het luchthavenbesluit ... 35
4.1 Introductie ... 35
4.2 Contouren externe veiligheid ... 35
4.3 Geluidscontouren ... 36
4.4 Veiligheidsgebieden ... 36
4.5 Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid ... 37
4.6 Hoogtebeperkingen in verband luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding ... 38
4.7 Beperking vogelaantrekkende bestemmingen ... 38
4.8 Laserstraalvrije gebied ... 39

Bijlage 1: Beschrijving van de analyse-bestanden ... 40

Bijlage 2: Beperkingsvlakken ... 46
2.1 Externe veiligheid ... 46
2.2 Beperkingen in verband met geluidsbelasting ... 46
2.3 Veiligheidsgebieden (extended RESA's) ... 46
2.4 Gebieden met hoogtebeperkingen op basis van ICAO Annex 14 ... 48
2.5 Gebieden met hoogtebeperkingen vanwege CNS-apparatuur ... 56
2.6 Beperkingengebied vogelaantrekkende bestemmingen ... 70
2.7 Laserstraalvrije gebied ... 71

1 Introductie

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna IenM) is voornemens voor Maastricht Aachen Airport (MAA) een luchthavenbesluit vast te stellen. In november 2009 is de Wet RBML in werking getreden en als gevolg hiervan is in 2013 het aanwijzingsbesluit omgezet in een omzettingsregeling. Deze omzettingsregeling blijft van kracht totdat een luchthavenbesluit is vastgesteld en in werking is getreden.

In een luchthavenbesluit worden ondermeer planologische beperkingengebieden vastgelegd voor de omgeving van de luchthaven met het oog op vliegveiligheid, geluidsbelasting en externe veiligheid. Met de vaststelling van een luchthavenbesluit wordt formeel geregeld dat gemeenten deze beperkingen moeten handhaven en laten doorwerken in bestemmingsplannen.

In een eerdere opdracht heeft IenM To70 gevraagd de beperkingengebieden voor het luchthavenbesluit in kaart te brengen. Deze gebieden zijn vastgelegd in de recent opgestelde concept-rapportage 'Obstakelvlakken en beperkingengebieden luchthavenbesluit Maastricht-Aachen Airport'. Beperkingen met het oog op geluidsbelasting waren reeds eerder vastgelegd in de omzettingsregeling, maar zijn nu voor het nieuwe luchthavenbesluit opnieuw berekend. De overige ruimtelijke beperkingen zijn niet eerder formeel in een besluit vastgelegd. Wel werden vrijwel alle beperkingengebieden reeds gemonitord door de exploitant van de luchthaven, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en/of Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Daarnaast had de exploitant van de luchthaven ook afspraken gemaakt met omliggende gemeenten over het afstemmen van bouwplannen.

IenM heeft To70 nu gevraagd om de ruimtelijke doorwerking van de nieuwe beperkingengebieden in het (ontwerp) luchthavenbesluit te analyseren. Van belang daarbij is dat de beperkingen in het luchthavenbesluit in het algemeen niet van toepassing zijn op reeds bestaande objecten met een omgevingsvergunning, bouwvergunning, of aanlegvergunning. De ruimtelijke doorwerking van het luchthavenbesluit blijft daarmee beperkt tot nieuwe plannen/objecten. Voor plannen die conflicteren met de beperkingen in het luchthavenbesluit geldt dat zij geen doorgang kunnen vinden tenzij een 'Verklaring van geen bezwaar' wordt aangevraagd en verkregen bij ILT.

Op grond van artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens bevat het luchthavenbesluit in ieder geval de volgende beperkingengebieden:

a. contouren ter aanduiding van het 10^{-5}- en 10^{-6}-plaatsgebonden risico (externe veiligheid);
b. een geluidcontour van 48 dB(A) L_{den};
c. een geluidcontour van 56 dB(A) L_{den};
d. een geluidcontour van 70 dB(A) L_{den};
e. contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
f. een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid;
g. indien op de luchthaven of binnen een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding aanwezig is: contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van deze apparatuur;
h. indien op de luchthaven een instrumentbaan categorie I, II, of III aanwezig is: een gebied van 6 kilometer rondom de start- en landingsbaan met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik;
i. indien de luchthaven ook buiten de daglichtperiode is geopend: een laserstraalvrij gebied.

Het voorliggende rapport biedt inzicht in de ruimtelijke doorwerking van de bovengenoemde beperkingengebieden.

Op verzoek van IenM wordt in dit rapport speciaal aandacht geschonken aan nieuwbouwplannen die mogelijk conflicteren met de hoogtebeperkingsvlakken (punt f en g in bovenstaande lijst). Deze beperkingengebieden hebben potentieel de meeste impact, omdat ze gelden voor een groot gebied en van invloed kunnen zijn op elk ruimtelijk plan. Dat is de reden waarom deze beperkingen als eerste worden besproken in dit rapport in hoofdstuk 2 en 3. Hoofdstuk 2 geeft de uitgangspunten en de aanpak voor het onderzoek naar de hoogtebeperkingen. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de geanalyseerde plannen in relatie tot de hoogtebeperkingsvlakken. In bijlage 1 vindt u een beschrijving van de (opvraagbare) analysebestanden en in bijlage 2 een overzicht van de hoogtebeperkingsvlakken van het nieuwe luchthavenbesluit.

In hoofdstuk 4 wordt de ruimtelijke doorwerking van de overige beperkingengebieden besproken en wordt een samenvatting gegeven van de doorwerking van de hoogtebeperkingsvlakken.

2 Uitgangspunten en aanpak

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en de aanpak besproken van het onderzoek naar de ruimtelijke doorwerking van de hoogtebeperkingsvlakken.

2.1 Relevante hoogtebeperkingen

De relevante hoogtebeperkingen uit het (concept) luchthavenbesluit worden in dit rapport onderverdeeld in twee categorieën:

- Annex14-vlakken
  Hoogtebeperkingsvlakken, beschreven in ICAO-document Annex 14, die moeten waarborgen dat vliegtuigen ongehinderd door obstakels gebruik kunnen maken van de luchthaven.
- CNS-vlakken
  Hoogtebeperkingsvlakken die moeten waarborgen dat signalen tussen communicatie, navigatie en surveillance (CNS) apparatuur op de grond en in het vliegtuig niet verstoord worden door obstakels.

De functie en locatie van de beperkingengebieden zijn beschreven in bijlage 2.

De beperkingengebieden zijn gebaseerd op de volgende nationale en internationale regelgeving:

- Besluit Burgerluchthavens
- Regeling Burgerluchthavens
- ICAO Annex 14 - Aerodrome Design and Operations Volume-1 (6th edition, amendment 11B)
- ICAO EUR Doc 015 (3rd edition 2015)
- ICAO Doc 9137 Airport Services Manual Part 6 (2nd edition, 1983)

2.2 Relevante plannen

De ruimtelijke plannen van de volgende gemeenten zijn in de analyse meegenomen (zie ook 2.5):

- Beek
- Maastricht
- Meerssen
- Nuth
- Sittard-Geleen
- Stein
- Valkenburg aan de Geul

De ruimtelijke plannen zijn gedownload van www.ruimtelijkeplannen.nl. Deze plannen zijn vastgelegd in de formaten IMRO2008 en IMRO2012. To70 heeft de IMRO-bestanden geconverteerd naar kml-formaat (Google Earth) en naar Shape-formaat om er GIS-analyses mee te kunnen uitvoeren. Tevens zijn plannen voor windturbines opgenomen in de analyse.

Van de bestemmingsplannen zijn de laatste versies opgenomen in de analyse, en zijn plannen als relevant aangemerkt indien deze de status 'ontwerp' of 'concept' hebben. Er bestaan vaak meerdere versies (IMRO-bestanden) voor een plan. Aangezien alleen de laatste versie van een plan relevant wordt geacht, is op grond van de plandatum in het IMRO-bestand de laatste versie geselecteerd. Verder is ook de status van elk plan uit de IMRO-bestanden afgeleid (ontwerp, concept, vastgesteld, onherroepelijk of geconsolideerd). Voor deze analyse worden alleen de plannen met de status 'ontwerp' en 'concept' van belang geacht, omdat het niet erg reëel is om vastgestelde of onherroepelijke plannen nog te laten aanpassen.
Naast de bestemmingsplannen is nog apart onderzoek gedaan naar plannen voor windturbines, aangezien deze plannen in de praktijk vaak niet blijken te zijn opgenomen in ontwerp- of concept-bestemmingsplannen.
P.M. Het onderzoek naar windturbines is nog niet afgerond

2.3 Algemene aanpak

Als eerste stap van de analyse is voor elk relevant plan de maximale bouwhoogte berekend die is toegestaan. Dit is gedaan op grond van de hoogtes van de plaatselijk laagste hoogtebeperkingsvlakken uit het (concept) luchthavenbesluit. Vervolgens zijn deze maximale bouwhoogtes vergeleken met de geplande bouwhoogtes uit de bestemmingsplannen (voor zover bekend), zodat duidelijk wordt welke planhoogtes de hoogtebeperkingsvlakken uit het luchthavenbesluit overschrijden. Voor die planhoogtes geldt dat nader onderzoek nodig is, om te kunnen beoordelen of aanpassing van het plan gewenst is.

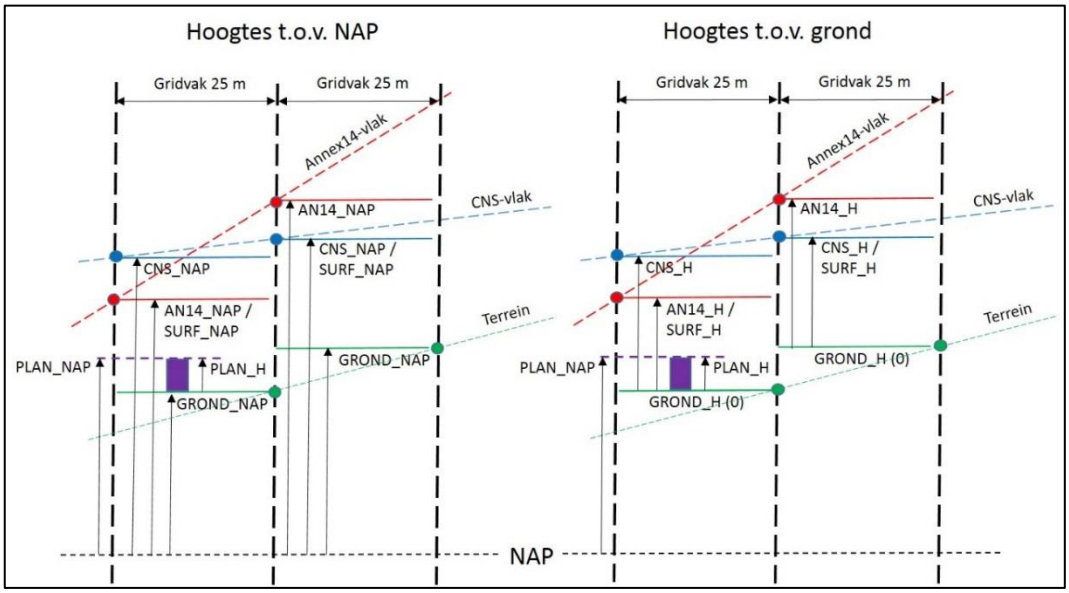
Omdat de planhoogtes lang niet voor alle plannen zijn vastgelegd is het toetsen van de bekende planhoogtes niet voldoende. Daarom brengen we ook de plangebieden in kaart met relatief lage toegestane bouwhoogtes (lager dan 30 m), uitgaande van de laagste hoogtebeperkingsvlakken. Gemeenten kunnen zo zelf eenvoudig toetsen of (nog niet gepubliceerde) planhoogtes mogelijk problematisch zijn. Daarbij kunnen ook de opvraagbare analyse-bestanden worden gebruikt, beschreven in bijlage 1.

Om de planhoogtes te kunnen vergelijken met de hoogtebeperkingsvlakken moet eerst de hoogte van de grond (uitgedrukt in meters t.o.v. NAP) bekend zijn. De hoogtes in de plannen (IMRO-bestanden) zijn gegeven ten opzichte van de grond. In de planbestanden is niet aangegeven wat de hoogte is t.o.v. Normaal Amsterdams Peil (NAP). De hoogtes van de hoogtebeperkingsvlakken uit het luchthavenbesluit zijn daarentegen juist alleen t.o.v. NAP bekend. Daarom zijn de grondhoogtes bepaald en vervolgens zijn daar de planhoogtes t.o.v. NAP en de vlakhoogtes t.o.v. de grond van afgeleid

Het vergelijken van planhoogtes en de hoogtes van hoogtebeperkingsvlakken is lastig omdat beide hoogtes sterk kunnen variëren binnen een relatief klein oppervlak. De (laagste) vlakhoogtes zijn de resultante van een complexe samenstelling van (veelal) overlappende en hellende hoogtebeperkinsgsvlakken en de planhoogtes (t.o.v. NAP) variëren met de hoogteverschillen van het terrein. De enige bekende (gepubliceerde) planhoogte is namelijk gerelateerd aan de (variërende) hoogte van de grond.

Om de planhoogtes, terreinhoogtes en vlakhoogtes goed met elkaar te kunnen vergelijken is er voor gekozen om het analyse-gebied in te delen in gridvakken en aan elke gridvak de relevante hoogtes toe te kennen.

Bovengenoemde aanpak wordt nader toegelicht in de onderstaande figuur en in onderstaande paragrafen. De resultaten van de analyse zijn opgeleverd in Shape- (GIS) en Excel-formaat. Deze bestanden worden beschreven in bijlage 1.



2.4 Gridvakken

Er is gekozen de berekeningen uit te voeren voor met gridvakken van 25 x 25 m. De oppervlakte van het onderzochte gebied is minimaal 100 km^2. Vanwege het grote oppervlakte is het praktisch gezien vrijwel onmogelijk om voor elke vierkante meter de relevante hoogtes te bepalen, deze in kaart te brengen en in hanteerbare bestanden op te slaan. De keuze voor gridvlakken brengt onnauwkeurigheden met zich mee, maar dat is gezien het doel van deze analyse niet bezwaarlijk. Het effect van deze onnauwkeurigheden is geminimaliseerd door middel van een conservatieve benadering, waarbij planhoogtes eerder te hoog dan te laag worden ingeschat.

2.5 Analyse-gebied

In verband met de hierboven beschreven complexiteit van de analyse, samenhangend met het grote aantal plannen en de grootte van de gridbestanden, is er voor het toetsen van bestemmingsplannen een iets kleiner analyse-gebied gekozen dan het gebied dat wordt bepaald door de buitengrenzen van de hoogtebeperkingsvlakken. Het niet onderzochte gebied omvat delen van de outer horizonal, take-off-climb en approach-vlakken. Deze hoogtebeperkingsvlakken liggen in deze gebieden ten minste 150 m hoger dan de hoogte van de landingsbaan en ten minste 60 m boven de grond. De kans op conflicterende plannen is daarmee uiterst gering, temeer daar hoogbouw in dit gebied vrijwel niet voorkomt (planhoogtes van meer dan 60 m zijn ook niet aangetroffen in het gebied dat wel geanalyseerd is, met uitzondering van de plannen voor windturbines).

Aangezien windturbines over het algemeen wel hoger zijn dan 60 m zijn de plannen voor windturbines wel voor het gehele beperkingengebied onderzocht. P.M. dit onderzoek loopt nog.

De hoogtebeperkingsvlakken worden in het luchthavenbesluit afgekapt bij de Duitse en Belgische grens aangezien een Nederlands luchthavenbesluit geen beperkingen kan opleggen op Duits en Belgisch grondgebied. Om deze reden is er buiten de Nederlandse grens geen onderzoek gedaan naar bouwplannen. Bij de vliegprocedures die voor Maastricht-Aachen Airport worden gepubliceerd dient hier rekening mee te worden gehouden.

2.6 Grondhoogtes t.o.v. NAP

Voor het bepalen van de grondhoogtes is gebruikt gemaakt van een reeks AHN2-bestanden (Actueel Hoogtebestand Nederland). De AHN2 bestanden bevatten hoogtes van de grond t.o.v. NAP. AHN2-bestand zijn vervaardigd met behulp van LIDAR (Light Detection And Ranging), ofwel laseraltimetrie. Daarbij wordt een groot aantal hoogtepunten vanuit de lucht bepaald met behulp van een laser. In de gebruikte AHN2-bestanden zijn objecten (zoals bomen, gebouwen) op de grond zo goed mogelijk uitgefilterd. Deze methode is niet geheel nauwkeurig. Als gevolg hiervan kan het voorkomen dat terreinhoogtes hoger worden ingeschat dan deze in werkelijkheid zijn. Dat leidt ertoe dat de hoogte van de hoogtebeperkingsvlakken (t.o.v. de grond) te laag wordt ingeschat. Daardoor worden er eerder te veel problematische plannen geïdentificeerd dan te weinig.

Uit de AHN2-bestanden is een gridbestand afgeleid met gridvakken van 25 x 25 m. Voor elk gridvak is de maximale grondhoogte bepaald op basis van een willekeurige steekproef van gemiddeld 20 hoogtepunten binnen het gridvak. In werkelijkheid zal het terrein meestal iets lager liggen dan de zo bepaalde terreinhoogte. Planhoogtes (die van de grondhoogtes zijn afgeleid) worden daardoor eerder te hoog dan te laag ingeschat.

2.7 Planhoogtes t.o.v. Grond

De planhoogtes, voor zover deze in de plannen zijn vastgelegd, zijn afgeleid uit de attributen behorend bij de zogenaamde maatvoeringsvlakken. De maatvoeringsattributen kunnen één of meer van de volgende relevante gegevens bevatten:

- Bouwhoogte,
- Goothoogte,
- Bouwlagen.

De planhoogte is in eerste instantie afgeleid van het attribuut 'bouwhoogte'; als dat niet beschikbaar was van het attribuut 'goothoogte'; en als dat ook niet beschikbaar was van het attribuut 'bouwlagen'. Indien de planhoogte van de goothoogte is afgeleid is er een onzekerheid, omdat niet bekend is of daar nog een schuin dak boven zit. Daarom is voor de planhoogte 5 m bij de goothoogte opgeteld. Indien de planhoogte alleen van het aantal bouwlagen kon worden afgeleid is per bouwlaag 4 m gerekend.

2.8 Planhoogtes t.o.v. NAP (afgeleid uit maatvoeringsvlakken)

De planhoogte in NAP is bepaald door de planhoogtes op te tellen bij de NAP-hoogte van het terreingrid. Er kunnen binnen een maatvoeringsvlak (vlak waaraan een planhoogte kan zijn gekoppeld) meerdere gridvakken liggen met verschillende terreinhoogtes. Voor een maatvoeringsvlak is één planhoogte gepubliceerd (t.o.v. de grond), maar omdat het maatvoeringsvlak in elk gridvak een andere terreinhoogte kan hebben is de planhoogte in NAP berekend per gridvak. Daartoe zijn de maatvoeringsvlakken opgeknipt volgens de gridvakken van het terreingrid.

2.9 Vlakhoogtes t.o.v. Grond

Per gridvak is de toegestane bouwhoogte bepaald door de gridvakken met grondhoogteste combineren met de hoogtebeperkingsvlakken van het luchthavenbesluit. Per gridvak is de laagste vlakhoogte (t.o.v. NAP) bepaald en vervolgens is met behulp van de terreinhoogte van het gridvak de vlakhoogte t.o.v. de grond bepaald. Dit is gedaan voor drie categorieën:

- hoogte van het laagste Annex14-vlak;
- hoogte van het laagste CNS-vlak;
- en de hoogte van het laagste vlak (Annex 14- en CNS-vlakken gecombineerd).

2.10 Overschrijdingen

Tot slot is voor de plandelen met een gepubliceerde planhoogte (maatvoeringsvlakken) berekend met hoeveel meter de hoogtebeperkingsvlakken worden overschreden door de planhoogte. Dit is gedaan voor de eerdergenoemde categorieën:

- Overschrijding van het laagste Annex 14-vlak,
- Overschrijding van het laagste CNS-vlak,
- Overschrijding van het laagste vlak (Annex 14- en CNS-vlakken gecombineerd).

3 Plannen versus hoogtebeperkingsvlakken

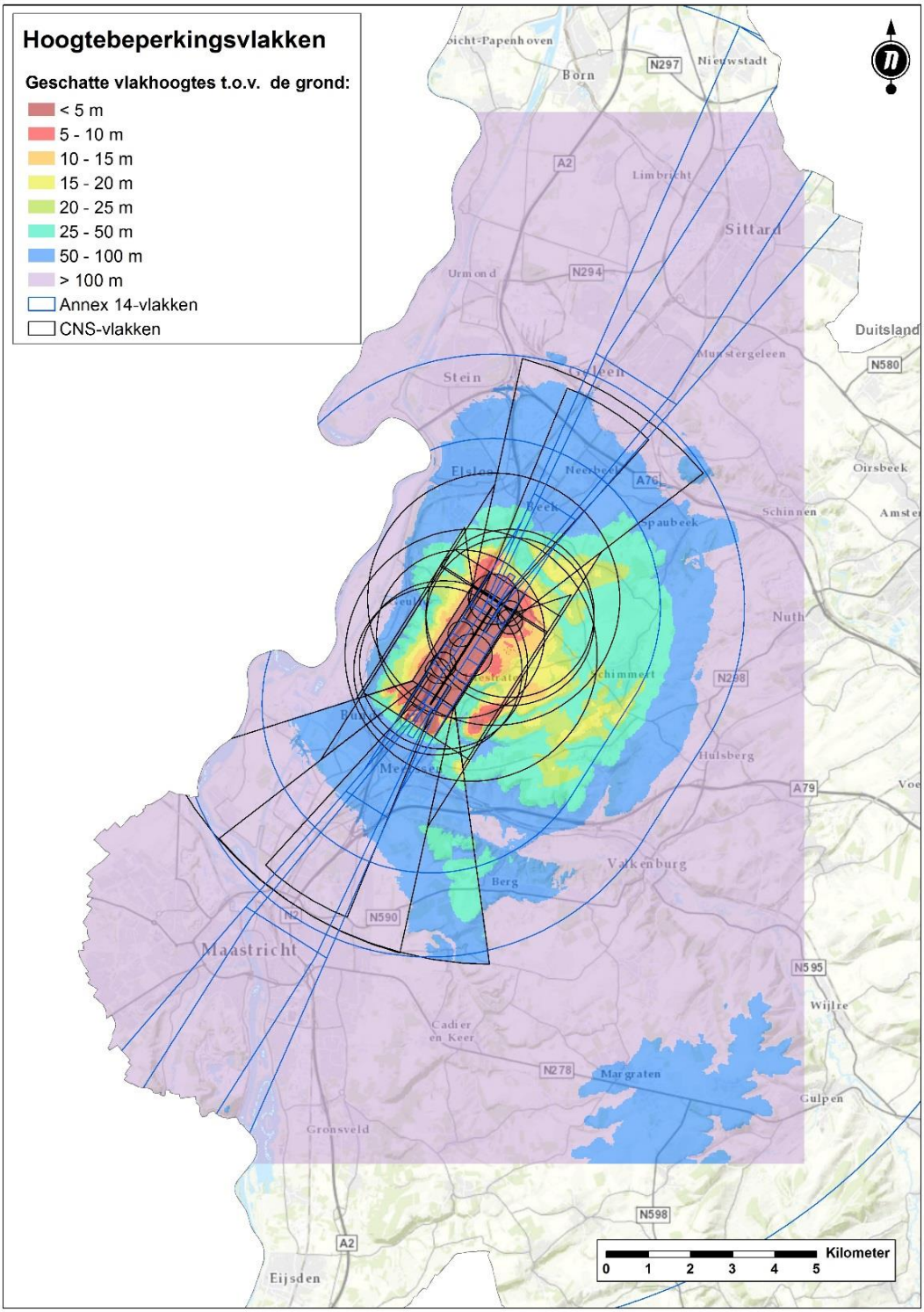
3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk presenteert de resultaten van de analyse van de plannen rond Maastricht Aachen Airport. Ten eerste zijn de vlakhoogtes t.o.v. de grond in kaart gebracht voor het gehele analyse-gebied (3.2). Vervolgens is per gemeente aangegeven welke plannen relevant zijn en welke plannen mogelijk in conflict zijn met de hoogtebeperkingen van het (concept) luchthavenbesluit. Daarbij zijn de volgende plannen aangemerkt als (potentieel) problematisch:

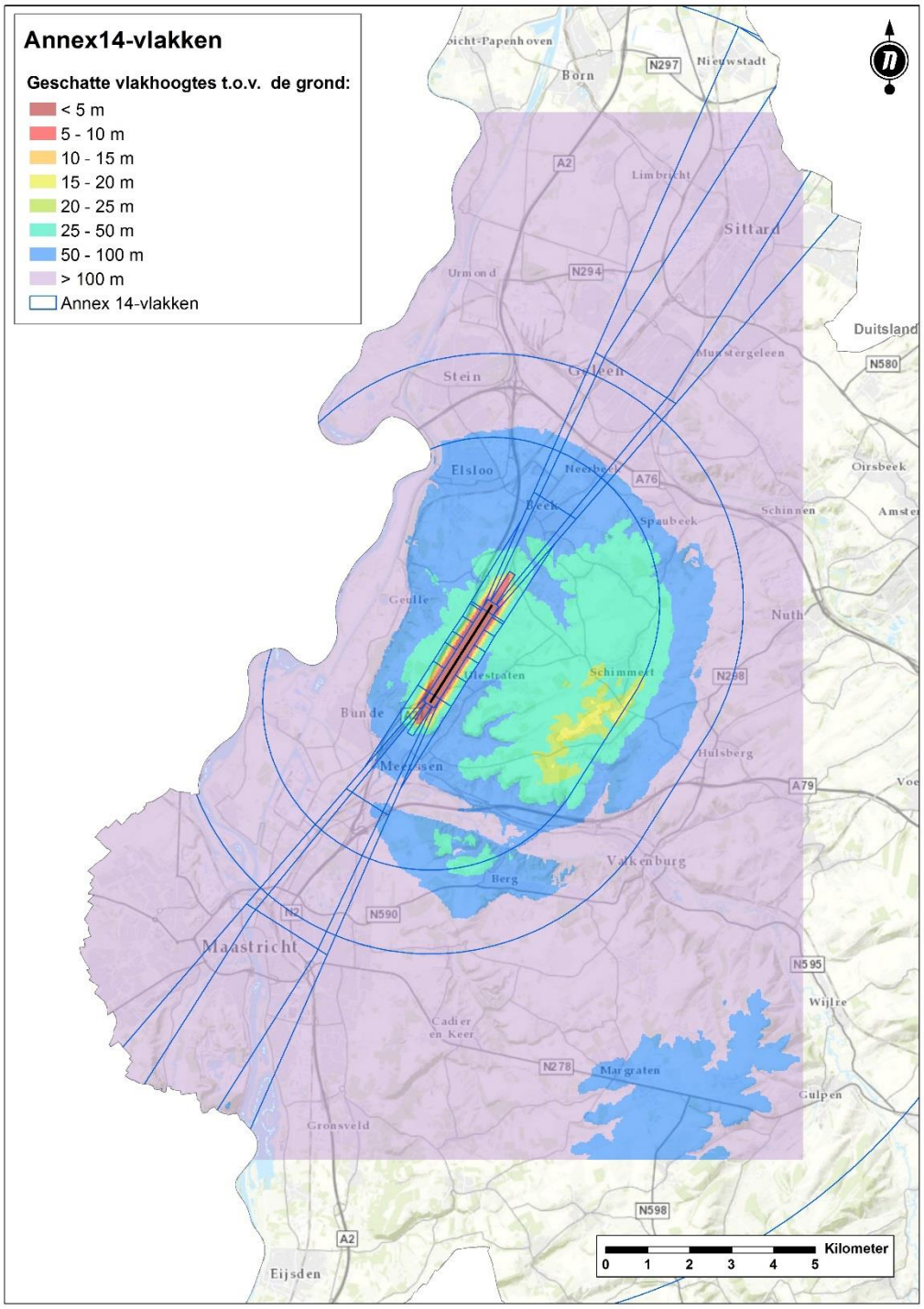
- Gemeente Beek: Aviation Valley
- Gemeente Meerssen: BP01005-ON01
- Gemeente Nuth: Plannen voor 3 windturbines

3.2 Vlakhoogtes boven de grond

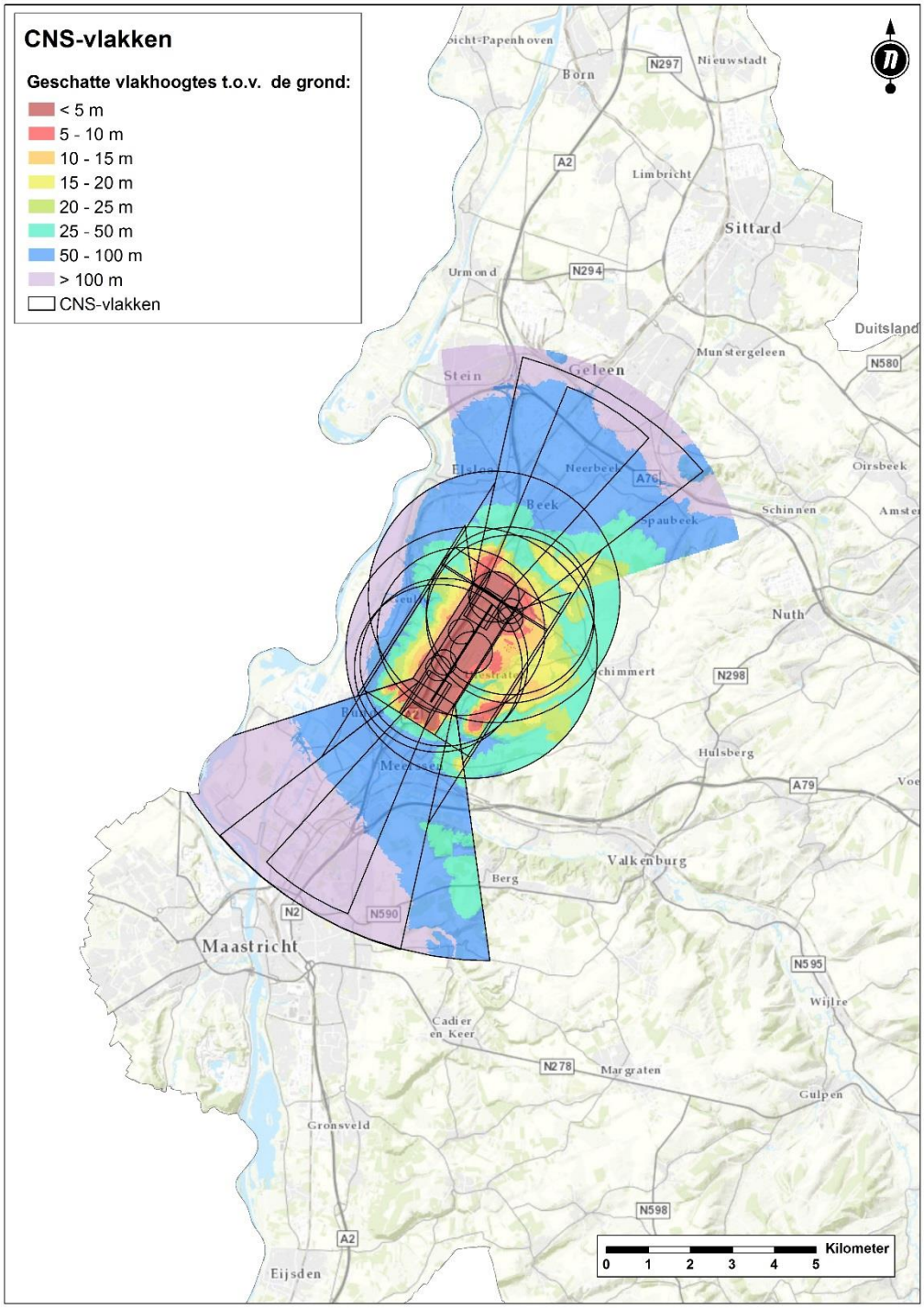
Onderstaande kaart toont voor elke positie de geschatte hoogte boven de grond van de laagstgelegen hoogtebeperkingsvlakken (Annex 14- en/of CNS-vlakken). In de kaart worden tevens de contouren van de Annex 14- en CNS-vlakken getoond. Bijlage 2 bevat een nadere toelichting op de functie van de vlakken.


Hoogtebeperkingsvlakken
Geschatte vlakhoogtes t.o.v. de grond:
< 5 m
5 - 10 m
10 - 15 m
15 - 20 m
20 - 25 m
25 - 50 m
50 - 100 m
> 100 m
Annex 14-vlakken
CNS-vlakken
Born
Nieuwstadt
Sittard
Limbricht
Urmond
Duitsland
Stein
Oirsbeek
Schinnen
Nuth
Hulsberg
Valkenburg
Maastricht
Cadier en Keer
Margraten
Gulpen
Wijlre
Gronsveld
Eijsden
A2
A76
A79
N297
N294
N580
N288
N590
N595
N278
N598
Kilometer
0 1 2 3 4 5

Onderstaande kaart toont voor elke positie de geschatte hoogte boven de grond van de laagstgelegen Annex 14-vlakken. In de kaart worden tevens de contouren van de Annex 14-vlakken getoond.

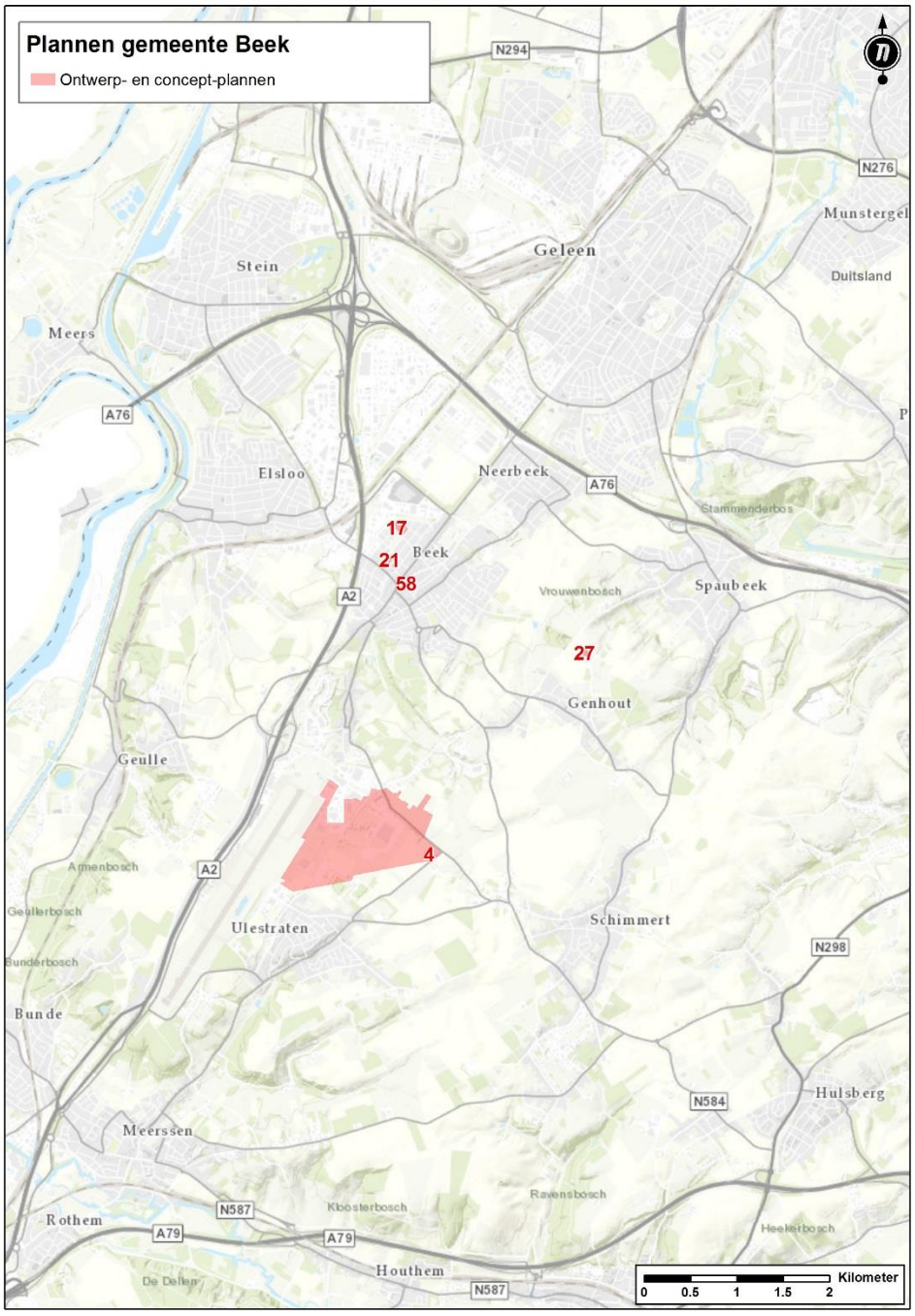


Onderstaande kaart toont voor elke positie de geschatte hoogte boven de grond van de laagstgelegen CNS-vlakken. In de kaart worden tevens de contouren van de CNS-vlakken getoond.



3.3 Gemeente Beek

Onderstaande kaart zijn de plannen weergegeven die in Beek zijn geïdentificeerd als relevante plannen. Dit zijn plannen met de status ontwerp of concept. Geconstateerd wordt dat plan 4 (Aviation Valley) boven de hoogtebeperkende vlakken uitkomt.



Onderstaande tabel geeft een overzicht van de relevante plannen die worden weergegeven in bovenstaande kaart. De kolommen SURF_Hmin en SURF_Hmax geven een indicatie van de laagste vlakhoogte binnen het plangebied in meters t.o.v. de grond. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de minimale en maximale hoogte omdat de vlakhoogte voor verschillende locaties (gridvakken) binnen het plangebied varieert.

NR	FILE	PLANSTATUS	SURF_Hmin	SURF_Hmax
4	NL.IMRO.0888.BPAVIATIONVALLEY16-ON01	ontwerp	-10	20
17	NL.IMRO.0888.BPDEBEEKSEBRON15-ON01	ontwerp	62	66
21	NL.IMRO.0888.BPGEZONDHEIDBEEK14-ON01	ontwerp	54	56
27	NL.IMRO.0888.BPGGS194GRGHOUT15-ON01	ontwerp	29	33
58	NL.IMRO.0888.BPPRMAURITSLAAN915-ON01	ontwerp	53	54

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de hoogtebeperkingsvlakken op minimaal 29 m boven de grond liggen, met uitzondering van plan 4 (Aviation Valley). De plannen voor Aviation Valley zijn daarom in onderstaande paragraaf aan een nadere analyse onderworpen.

Aviation Valley

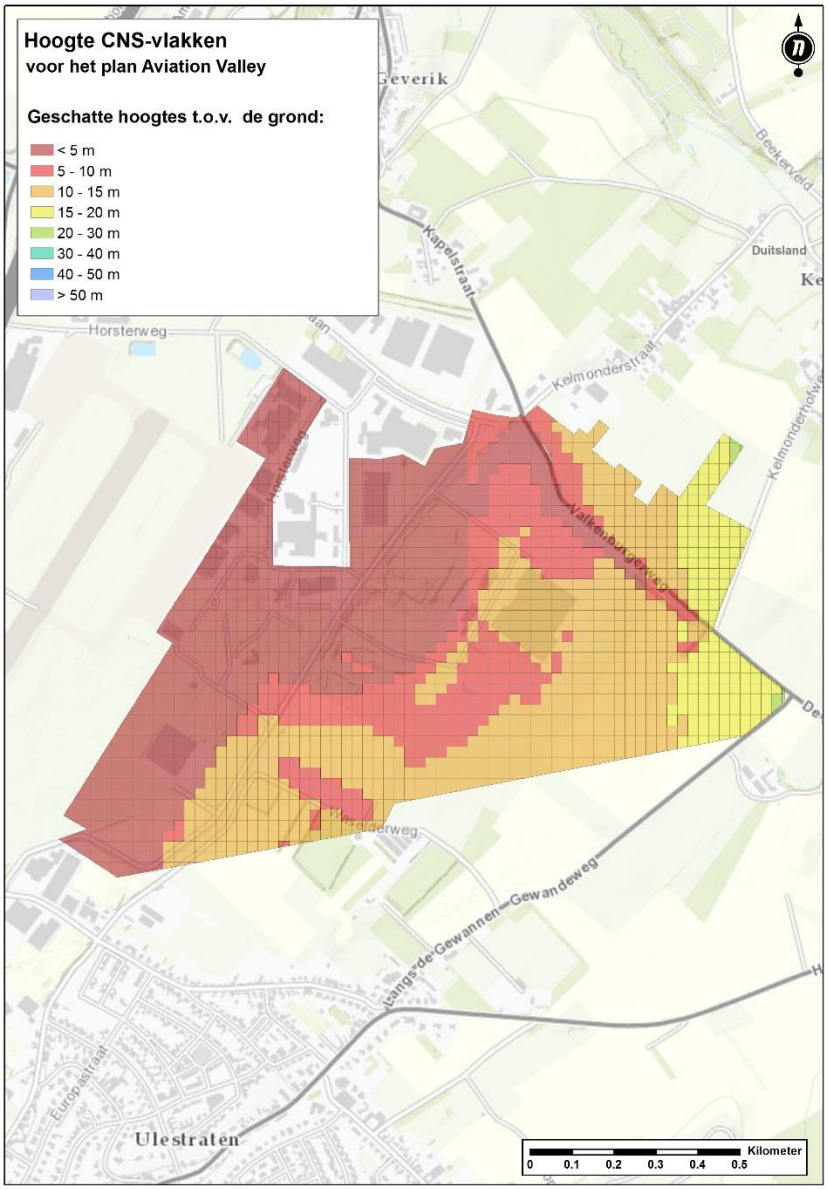
Voor het plan Aviation Valley zijn een aantal bedrijfsterreinen opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, zie onderstaande figuur.

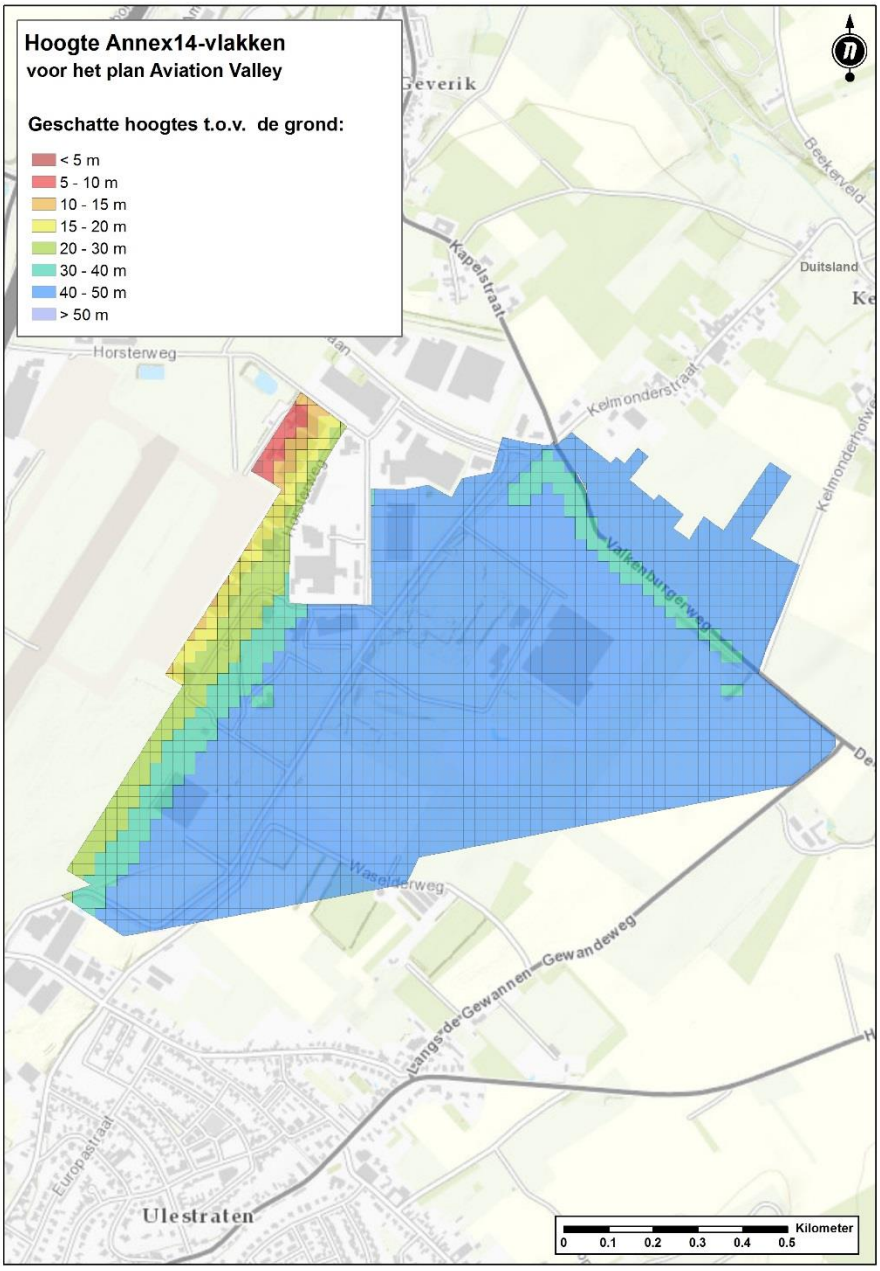


De hoogtes van de hoogtebeperkingsvlakken binnen het plangebied zijn weergegeven in de twee volgende kaarten voor respectievelijk alle CNS-vlakken en alle Annex 14-vlakken.

Overigens zijn de hoogtes van de CNS-vlakken binnen het plangebied overal lager dan de Annex 14-vlakken, dus de eerste kaart, gebaseerd op CNS-vlakken, toont tevens de laagste vlakhoogtes van alle gecombineerde vlakken samen (Annex 14- en CNS-vlakken).

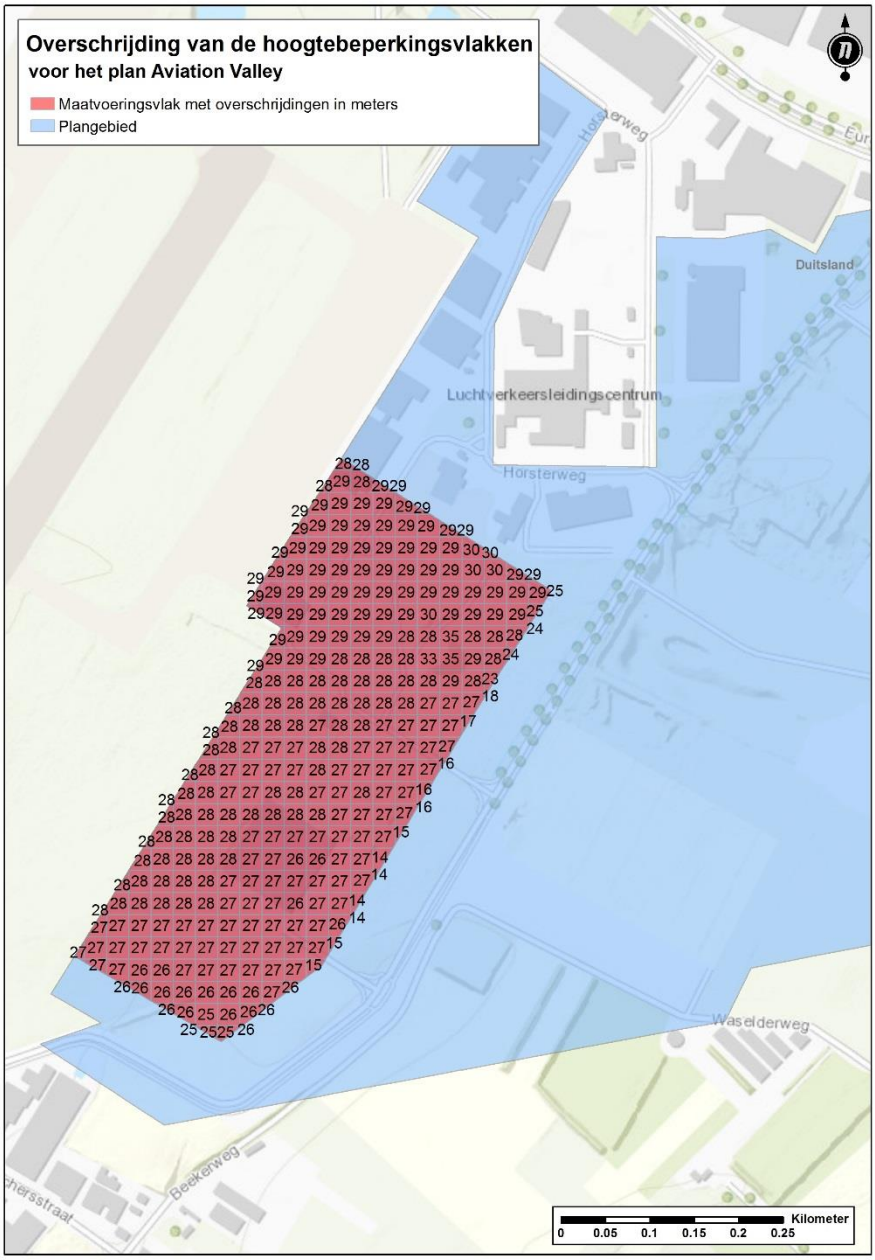
In vrijwel de helft van het plangebied liggen de CNS-vlakken lager dan 5 m en nergens liggen de CNS-vlakken hoger dan 20 m boven de grond. Dat betekent dat een groot deel van de geplande objecten in het plan Aviation Valley verstoring kan veroorzaken van CNS-signalen en daarom getoetst zal moeten worden door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Voor de Annex 14-vlakken ligt het een stuk gunstiger. In slechts een klein deel van het plangebied liggen de Annex 14-vlakken lager dan 30 m boven de grond.





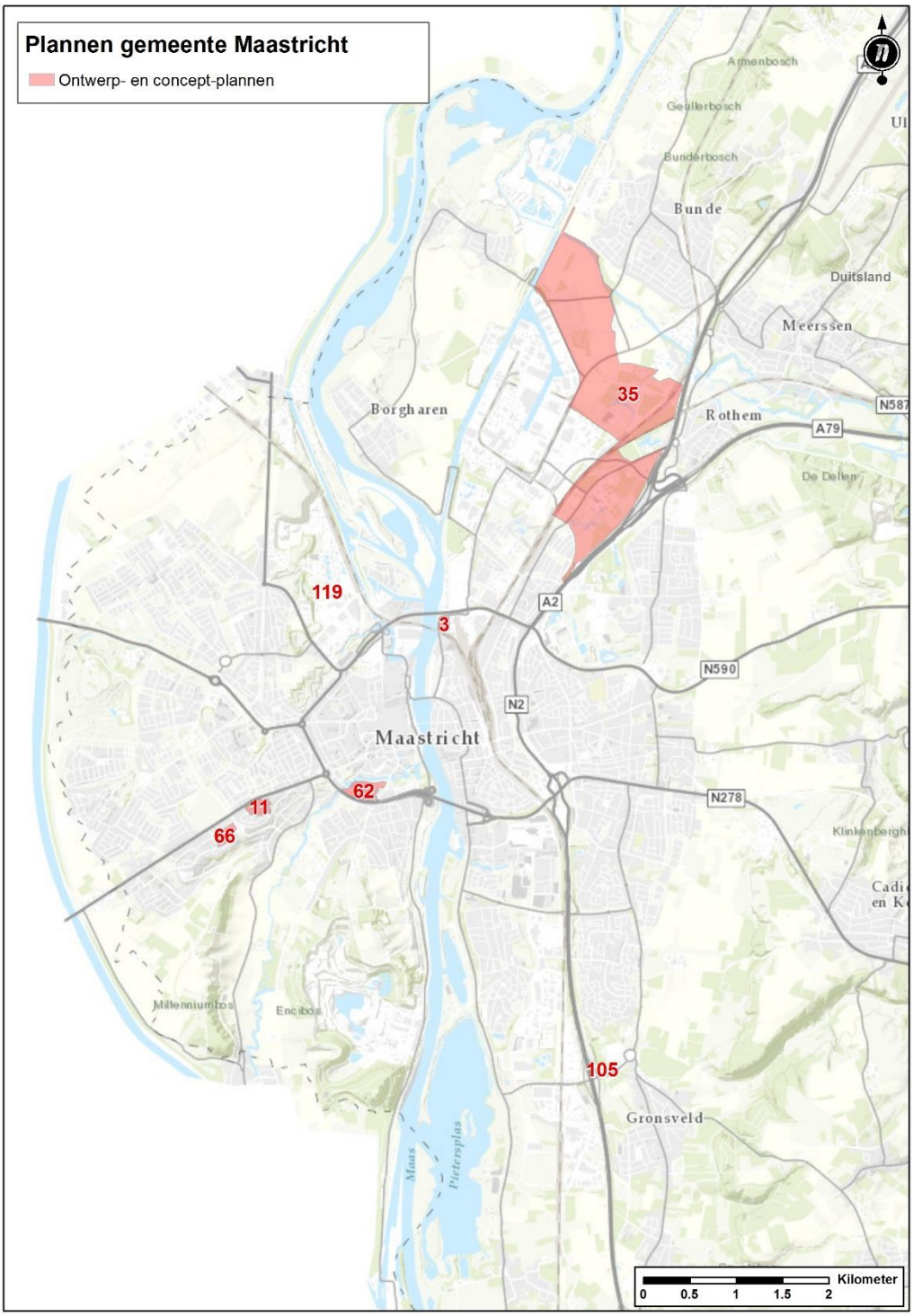
Uit de maatvoeringsvlakken van de IMRO-bestanden is afgeleid dat enkel het plan Aviation Valley boven de hoogtebeperkende vlakken uitkomt. Voor Aviation Valley is één maatvoeringsvlak gepubliceerd. Voor dit vlak is een bouwhoogte van 25 m aangegeven. In onderstaande kaart wordt aangegeven met hoeveel meter deze bouwhoogte de hoogtebeperkende vlakken overschrijdt. Dit betreft een schatting, zoals toegelicht in hoofdstuk 2). De geschatte overschrijding bedraagt ongeveer 28 m.

Overigens zijn er ook buiten het aangegeven maatvoeringsvlak objecten gepland in het plangebied. Voor deze objecten is de geplande hoogte echter niet gepubliceerd in het ontwerpbestemmingsplan en kan er dus geen overschrijding worden berekend.


Overschrijding van de hoogtebeperkingsvlakken
voor het plan Aviation Valley
Maatvoeringsvlak met overschrijdingen in meters
Plangebied
Duitsland
Luchtverkeersleidingscentrum
Horsterweg
Waselderweg
Beekerweg
Kilometer
0 0.05 0.1 0.15 0.2 0.25

3.4 Gemeente Maastricht

Onderstaande kaart zijn de plannen weergegeven die in de gemeente Maastricht zijn geïdentificeerd als relevante plannen. Dit zijn plannen met de status ontwerp of concept. Deze plannen lijken niet in conflict met de hoogtebeperkingsvlakken van het (concept) luchthavenbesluit.



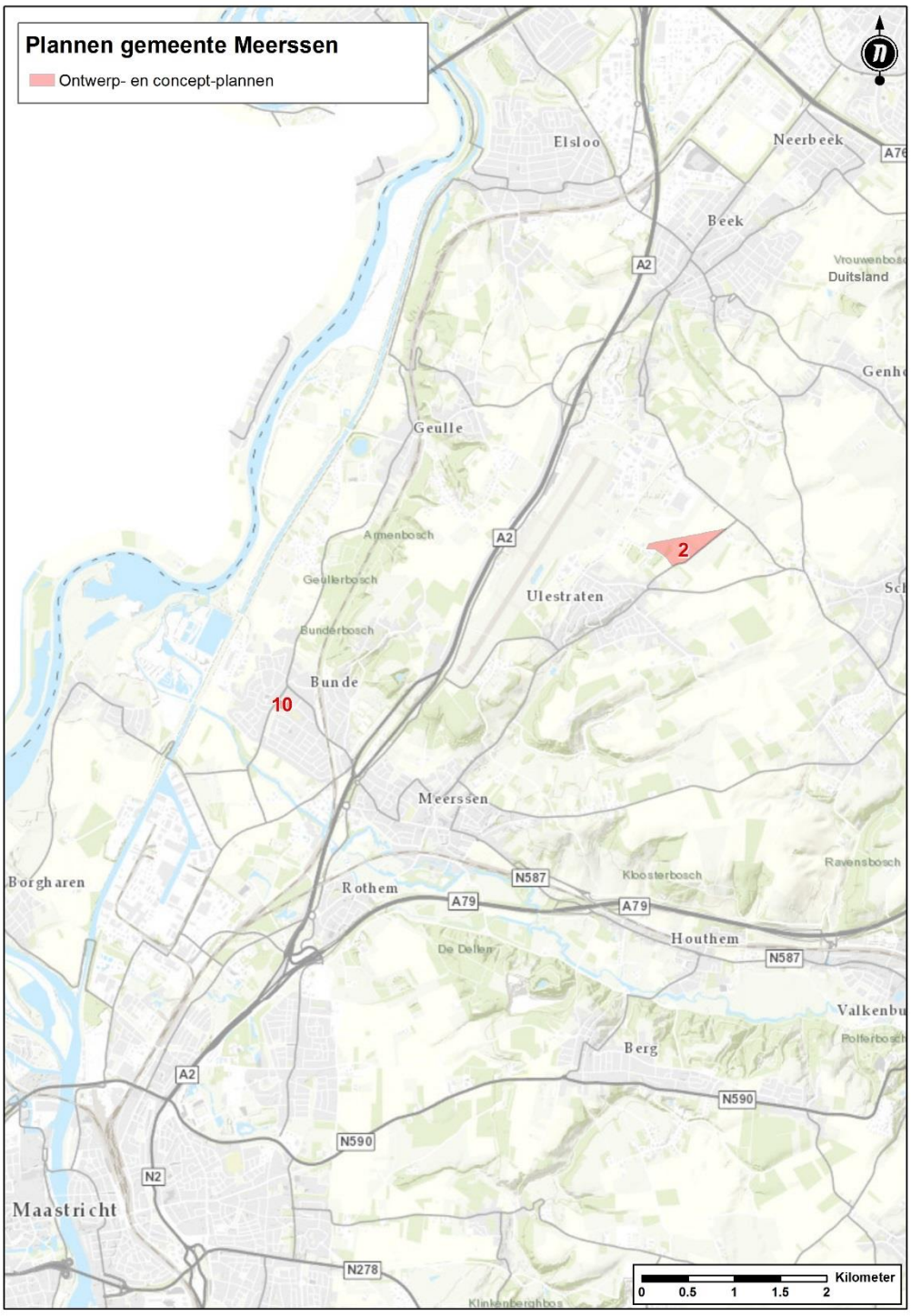
Onderstaande tabel geeft een overzicht van de relevante plannen aangeduid in bovenstaande kaart. De kolommen SURF_Hmin en SURF_Hmax geven een indicatie van de laagste vlakhoogte binnen het plangebied in meters t.o.v. de grond. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de minimale en maximale hoogte omdat de vlakhoogte voor verschillende locaties (gridvakken) binnen het plangebied varieert.

NR	FILE	PLANSTATUS	SURF_Hmin	SURF_Hmax
3	NL.IMRO.0935.bpAZCVeijestr-ow01	ontwerp	201	207
11	NL.IMRO.0935.bpBonnefanten-ow01	ontwerp	183	193
35	NL.IMRO.0935.bpLandgoederenzone-ow01	ontwerp	83	124
62	NL.IMRO.0935.bpTapijn-ow01	ontwerp	208	212
66	NL.IMRO.0935.bpZorgCampagne-ow01	ontwerp	179	184
105	NL.IMRO.0935.ovUitkijktorenDDH-ow01	ontwerp	210	210
119	NL.IMRO.0935.wpbmtcNoorderbrug-ow01	ontwerp	218	219

De planhoogtes liggen ten minste 82 m onder de hoogtebeperkende vlakken. Uit bovenstaande tabel blijkt dat voor alle plannen de hoogtebeperkingsvlakken op minimaal 83 m boven de grond liggen. Uit de maatvoeringsvlakken van de IMRO-bestanden is afgeleid dat geen enkele bekende planhoogte boven de hoogtebeperkende vlakken uitkomt. Op grond van deze hoogtes worden geen conflicten verwacht tussen de bouwplannen en de hoogtebeperkingsvlakken.

3.5 Gemeente Meerssen

Onderstaande kaart geeft de plannen weer die in de gemeente Meerssen zijn geïdentificeerd als relevante plannen. Dit zijn plannen met de status ontwerp of concept. Deze plannen lijken niet in conflict met de hoogtebeperkingsvlakken van het (concept) luchthavenbesluit. Een uitzondering wordt mogelijk gevormd door plan 2 (BP01005-ON01).



Onderstaande tabel bevat de relevante plannen in gemeente Meerssen. De kolommen SURF_Hmin en SURF_Hmax geven een indicatie van de laagste vlakhoogte binnen het plangebied in meters t.o.v. de grond. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de minimale en maximale hoogte omdat de vlakhoogte voor verschillende locaties (gridvakken) binnen het plangebied varieert.

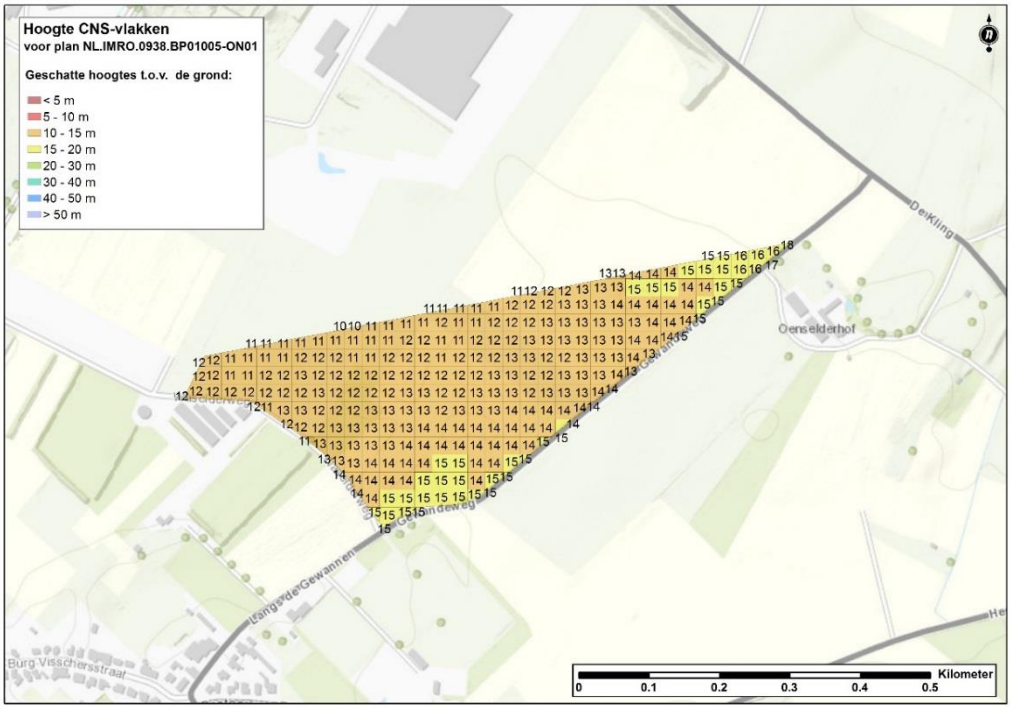
NR	FILE	PLANSTATUS	SURF_Hmin	SURF_Hmax
2	NL.IMRO.0938.BP01005-ON01	ontwerp	10	18
10	NL.IMRO.0938.BP04003-ON01	ontwerp	81	83

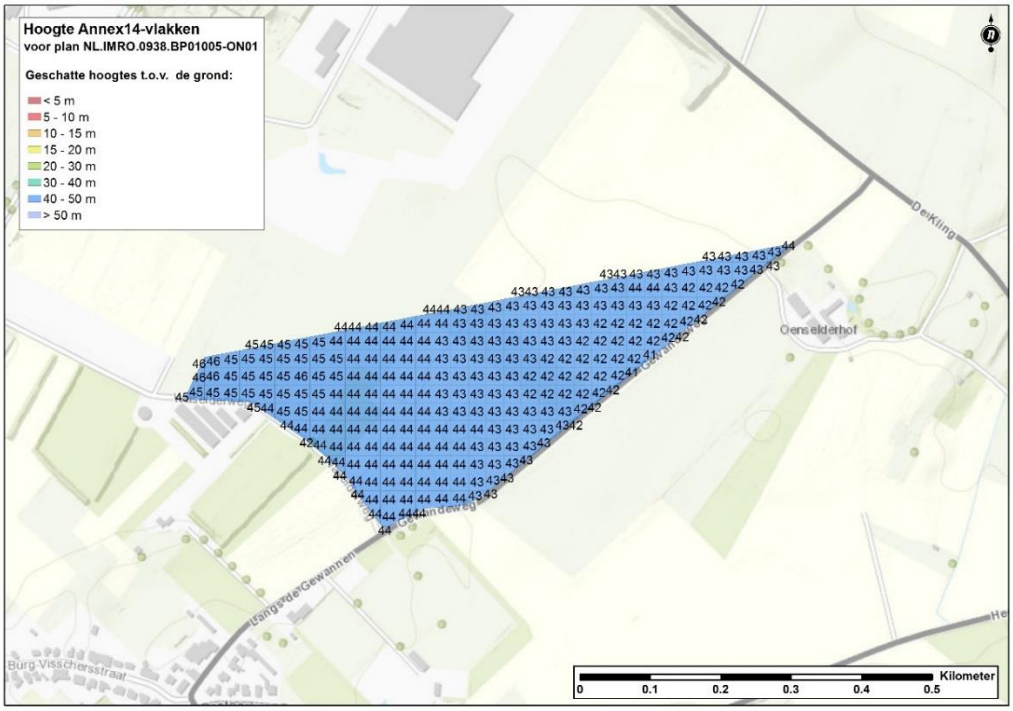
Aangezien de hoogtebeperkingsvlakken voor plan 10 op minimaal 81 m boven de grond liggen wordt alleen plan 2 aan een nadere analyse onderworpen.

Plan 2 (BP01005-ON01)
Uit bovenstaande tabel blijkt dat de hoogtebeperkingsvlakken voor plan 2 op 10 tot 18 m boven de grond liggen. Op grond van die hoogte bestaat er een reële kans dat het plan conflicteert met hoogtebeperkingsvlakken. Een deel van het plan bevat een bedrijventerrein. Het plan bevat geen maatvoeringsvlakken waardoor het onduidelijk is tot hoe hoog men zou willen bouwen.



De hoogtes van de hoogtebeperkingsvlakken zijn weergegeven in de twee volgende kaarten voor respectievelijk alle CNS-vlakken en alle Annex 14-vlakken. Overigens zijn de hoogtes van de CNS-vlakken binnen het plangebied altijd lager dan de Annex 14-vlakken, hetgeen betekent dat de kaart van de CNS-vlakken maatgevend is voor de vlakhoogtes wanneer alle vlakken worden gecombineerd. De CNS-vlakken liggen tussen de 11 en 18 m boven de grond; de Annex 14-vlakken tussen de 41 en 46 m boven de grond. De bouwhoogte voor plan 2 wordt dus voornamelijk beperkt door de CNS-vlakken.





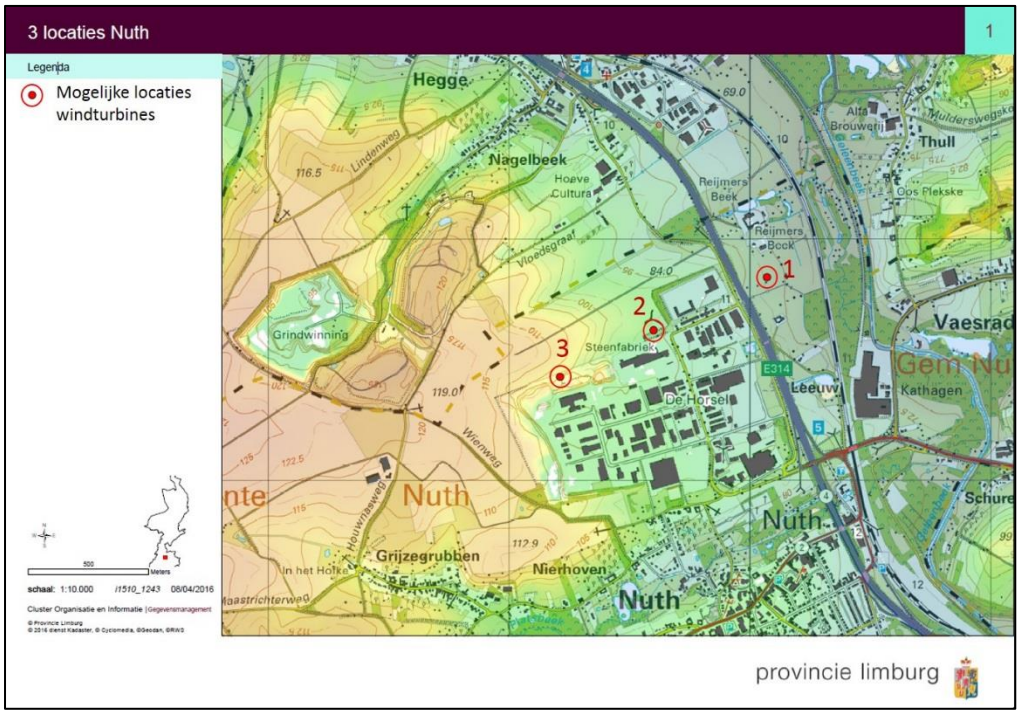
Uit de maatvoeringsvlakken van de IMRO-bestanden is afgeleid dat geen enkele bekende planhoogte boven de hoogtebeperkende vlakken uitkomt. De planhoogtes liggen ten minste 65 m onder de hoogtebeperkende vlakken.

3.6 Gemeente Nuth

In de gemeente Nuth zijn alleen de plannen voor windturbines als problematisch geïdentificeerd. Deze worden eerst besproken. Vervolgens wordt een overzicht van de relevante bestemmingsplannen gegeven.

Windturbines

Er zijn in de gemeente plannen voor 3 windturbines. Het betreft twee varianten. Voor variant 1 hebben de windturbines een tiphoogte van 185 m en voor variant 2 een tiphoogte van 205 m (t.o.v. grond).



Bron: Provincie Limburg (enigszins aangepast)

De beoogde windturbines blijken twee hoogtebeperkingsvlakken te doorsnijden:

- outer horizontal
- VDF windturbines (een VDF-vlak dat speciaal geldt voor windtubines)

Voor deze vlakken worden in onderstaande tabellen de volgende relevante hoogtes vergeleken:

- GROND_NAP: de geschatte hoogtes van de grond t.o.v. NAP
- SURF_NAP: de laagste hoogtes van de hoogtebeperkingsvlakken t.o.v. NAP
- SURF_H: de geschatte (laagste) hoogtes van de hoogtebeperkingsvlakken t.o.v. de grond
- VAR1_H: de hoogtes van de windturbines voor variant 1 (t.o.v. grond)
- VAR2_H: de hoogtes van de windturbines voor variant 2 (t.o.v. grond)

Outer horizontal vlak versus de beoogde windturbines

NR	Type	GROND_NAP	SURF_NAP	SURF_H	VAR1_H	VAR2_H
1	Windturbine	75	263	188	185	205
2	Windturbine	85	263	178	185	205
3	Windturbine	103	263	160	185	205

VDF windturbine-vlak versus de beoogde windturbines

NR	Type	GROND_NAP	SURF_NAP	SURF_H	VAR1_H	VAR2_H
1	Windturbine	75	163	88	185	205
2	Windturbine	85	163	78	185	205
3	Windturbine	103	163	60	185	205

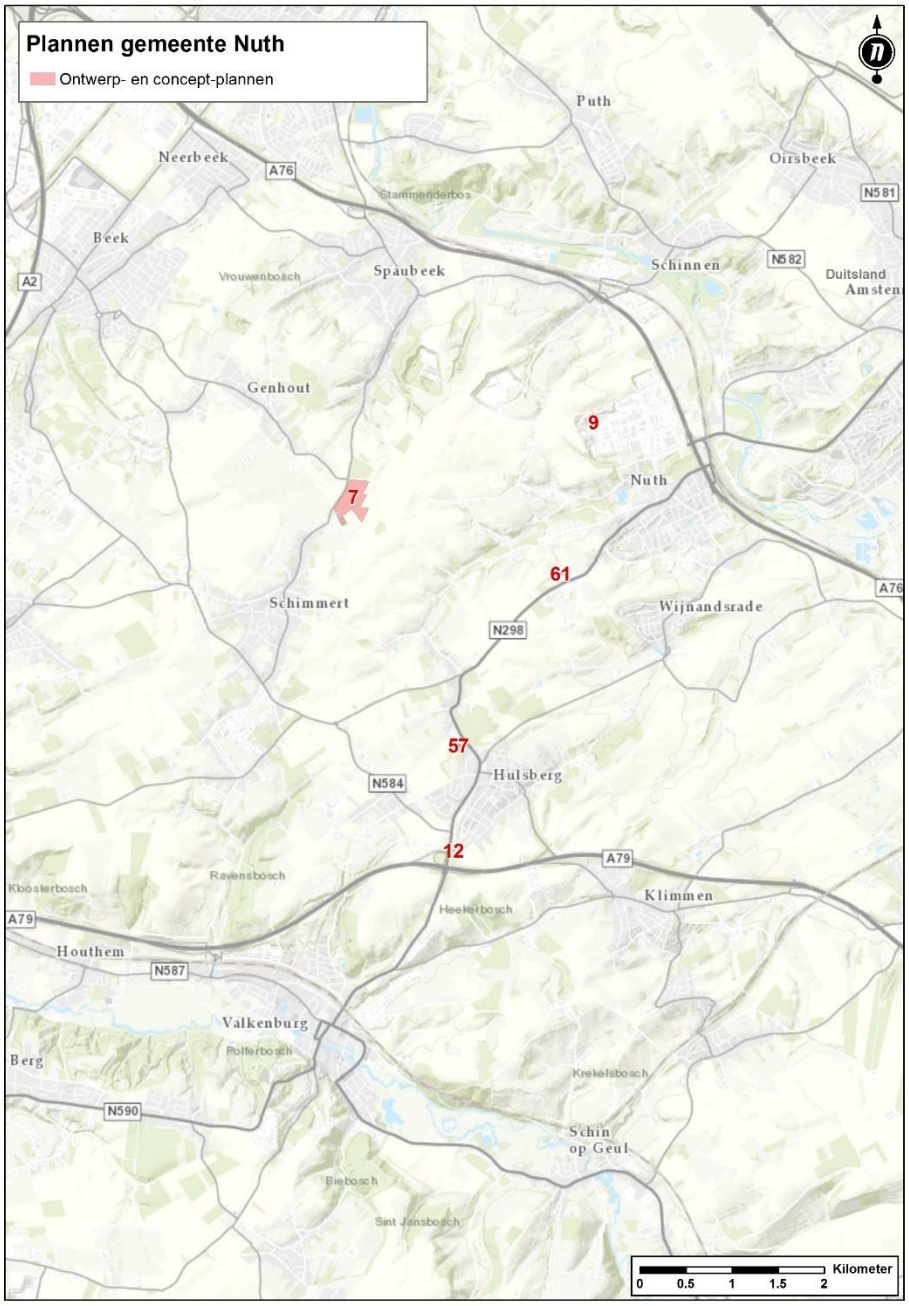
Uit de tabellen kan het volgende worden afgeleid:

- Turbine 1 (variant 1) is de enige windturbine die niet door de outer horizontal steekt.
- De overige turbines steken door de outer horizontal met maximaal 25 m (variant 1) en 45 m (variant 2).
- Alle turbines steken ver door het VDF-vlak voor windturbines met maximaal 125 m (variant 1) en 145 m (variant 2.

Op grond van bovenstaande conclusies is een analyse door ILT en door LVNL vereist ten aanzien van de haalbaarheid van de beoogde windturbines. Overigens heeft ILT al een eerste analyse uitgevoerd en in een brief aan de Provincie laten weten dat de hoogtebeperkingsvlakken uit het luchthavenbesluit een belemmering vormen en dat een 'verklaring van geen bezwaar' (door ILT) daarom vereist is.

Bestemmingsplannen

Op onderstaande kaart zijn de plannen weergegeven die in de gemeente Nuth geïdentificeerd zijn als relevante plannen. Dit zijn plannen met de status ontwerp of concept. Deze plannen lijken niet in conflict met de hoogtebeperkingsvlakken van het (concept) luchthavenbesluit.


Plannen gemeente Nuth
Ontwerp- en concept-plannen
Puth
Neerbeek
A76
Oirsbeek
N581
Stammenderbos
Beek
A2
Vrouwenbosch
Spaubeek
Schinnen
N582
Duitsland
Amsten
Genhout
9
Nuth
7
61
A76
Schimmert
Wijnandsrade
N298
57
Hulsberg
N584
12
A79
Ravensbosch
Kloosterbosch
Heekerbosch
Klimmen
A79
Houthem
N587
Valkenburg
Berg
Polferbosch
Krekelsbosch
N590
Schin
op Geul
Biebosch
Sint Jansbosch
Kilometer
0 0.5 1 1.5 2

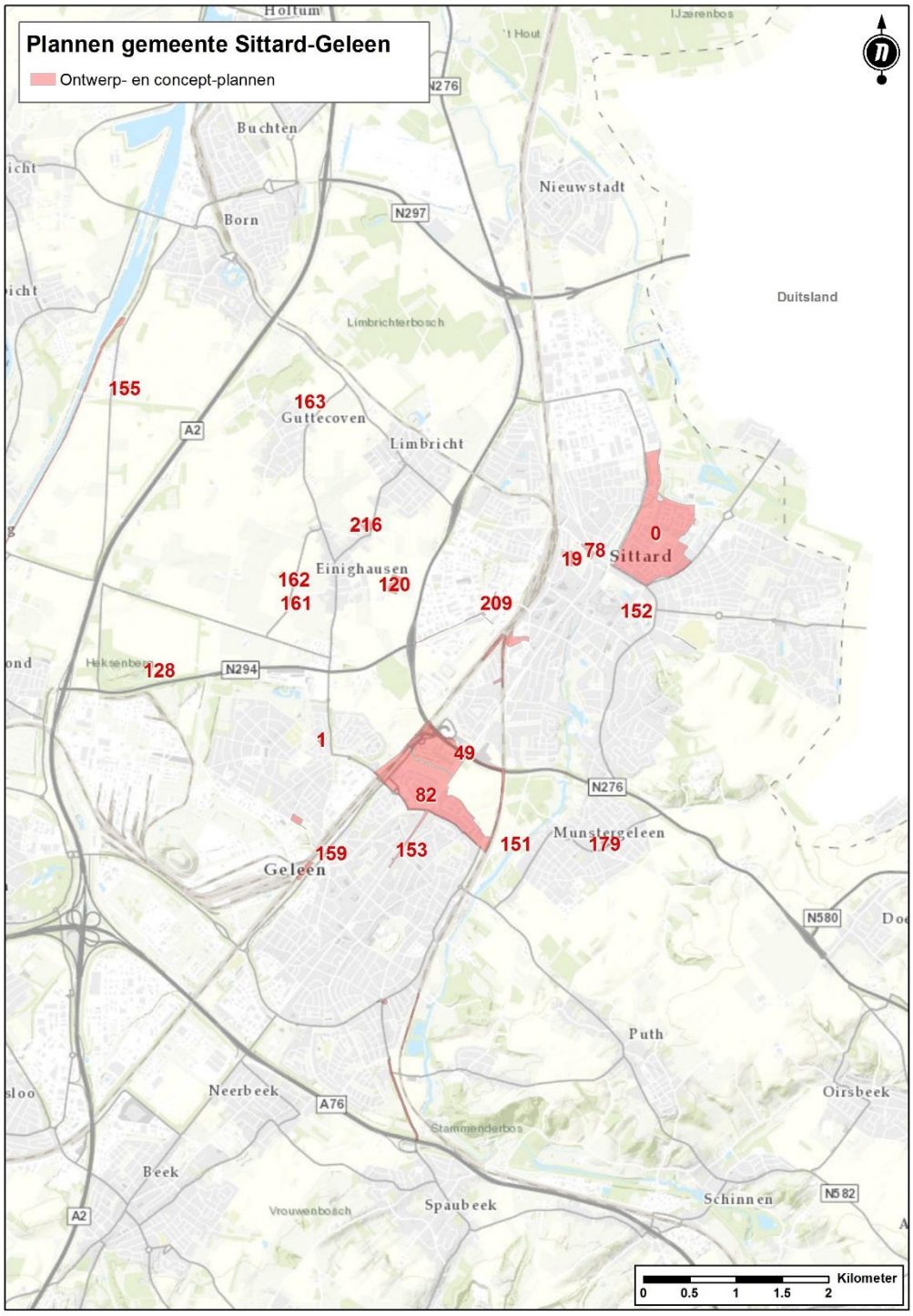
Onderstaande tabel geeft de relevante plannen aangeduid in de bovenstaande kaart. De kolommen SURF_Hmin en SURF_Hmax geven een indicatie van de laagste vlakhoogte binnen het plangebied in meters t.o.v. de grond. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de minimale en maximale hoogte omdat de vlakhoogte voor verschillende locaties (gridvakken) binnen het plangebied varieert.

NR	FILE	PLANSTATUS	SURF_Hmin	SURF_Hmax
7	NL.IMRO.0951.BPKAMPWEG-OW01	ontwerp	32	44
9	NL.IMRO.0951.BPLogistiekstr5-ON01	ontwerp	169	174
12	NL.IMRO.0951.BPParallelwegHberg-ON01	ontwerp	126	127
57	NL.IMRO.0951.ovkaalstreek10-ON01	ontwerp	121	124
61	NL.IMRO.0951.ovputstraat52-ON01	ontwerp	152	157

De planhoogtes liggen ten minste 159 m onder de hoogtebeperkende vlakken. Uit bovenstaande tabel blijkt dat de hoogtebeperkingsvlakken voor dit plan liggen op minimaal 32 m boven de grond. Uit de maatvoeringsvlakken van de IMRO-bestanden is afgeleid dat geen enkele bekende planhoogte boven de hoogtebeperkende vlakken uitkomt. Op grond van deze hoogtes worden geen conflicten verwacht tussen de bouwplannen en de hoogtebeperkingsvlakken.

3.7 Gemeente Sittard-Geleen

Op onderstaande kaart zijn de plannen weergegeven die in de gemeente Sittard-Geleen zijn geïdentificeerd als relevante plannen. Dit zijn plannen met de status ontwerp of concept. Deze plannen lijken niet in conflict met de hoogtebeperkingsvlakken van het (concept) luchthavenbesluit.



Onderstaande tabel geeft de relevante plannen aangeduid in de bovenstaande kaart. De kolommen SURF_Hmin en SURF_Hmax geven een indicatie van de laagste vlakhoogte binnen het plangebied in meters t.o.v. de grond. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de minimale en maximale hoogte omdat de vlakhoogte voor verschillende locaties (gridvakken) binnen het plangebied varieert.

NR	FILE	PLANSTATUS	SURF_Hmin	SURF_Hmax
0	NL.IMRO.1883.0000Baandert-ON01	ontwerp	219	223
1	NL.IMRO.1883.0503-0001	ontwerp	196	200
19	NL.IMRO.1883.BPFransKlooster-ON01	ontwerp	216	220
49	NL.IMRO.1883.BPReststroken-ON01	ontwerp	100	225
78	NL.IMRO.1883.BPhoekOdasingel-ON01	ontwerp	218	220
82	NL.IMRO.1883.BV00002-ON01	ontwerp	195	211
120	NL.IMRO.1883.Fischerpad9-ON01	ontwerp	205	208
128	NL.IMRO.1883.HoevedelexhyGeleen-ON01	ontwerp	203	203
151	NL.IMRO.1883.PBCorioGlana-ON01	ontwerp	211	212
152	NL.IMRO.1883.PBEngelenhof-ON01	ontwerp	214	218
153	NL.IMRO.1883.PBGarageboxEindstr-ON01	ontwerp	195	196
155	NL.IMRO.1883.PBGraetheide53-ON01	ontwerp	215	217
158	NL.IMRO.1883.PBSchaepmanstr-ON01	ontwerp	179	180
159	NL.IMRO.1883.PBSchaepmanstr-ON02	ontwerp	179	180
161	NL.IMRO.1883.PBmast12-ON01	ontwerp	207	207
162	NL.IMRO.1883.PBmast13-ON01	ontwerp	208	208
163	NL.IMRO.1883.PBmast21-ON01	ontwerp	219	219
179	NL.IMRO.1883.VoormABCschool-0001	ontwerp	199	201
209	NL.IMRO.1883.pbRabBergerwegSit-ON01	ontwerp	204	208
216	NL.IMRO.1883.veeweg7einighausen-ON01	ontwerp	210	212

De planhoogtes liggen ten minste 103 m onder de hoogtebeperkende vlakken. Uit bovenstaande tabel blijkt dat de hoogtebeperkingsvlakken voor dit plan liggen op minimaal 100 m boven de grond. Uit de maatvoeringsvlakken van de IMRO-bestanden is afgeleid dat geen enkele bekende planhoogte boven de hoogtebeperkende vlakken uitkomt. Op grond van deze hoogtes worden geen conflicten verwacht tussen de bouwplannen en de hoogtebeperkingsvlakken.

3.8 Gemeente Valkenburg aan de Geul

Op onderstaande kaart is het enige plan weergegeven dat in de gemeente Valkenburg aan de Geul is geïdentificeerd als relevant plan. Relevante plannen zijn plannen met de status ontwerp of concept. Het plan lijkt niet in conflict met de hoogtebeperkingsvlakken van het (concept) luchthavenbesluit.



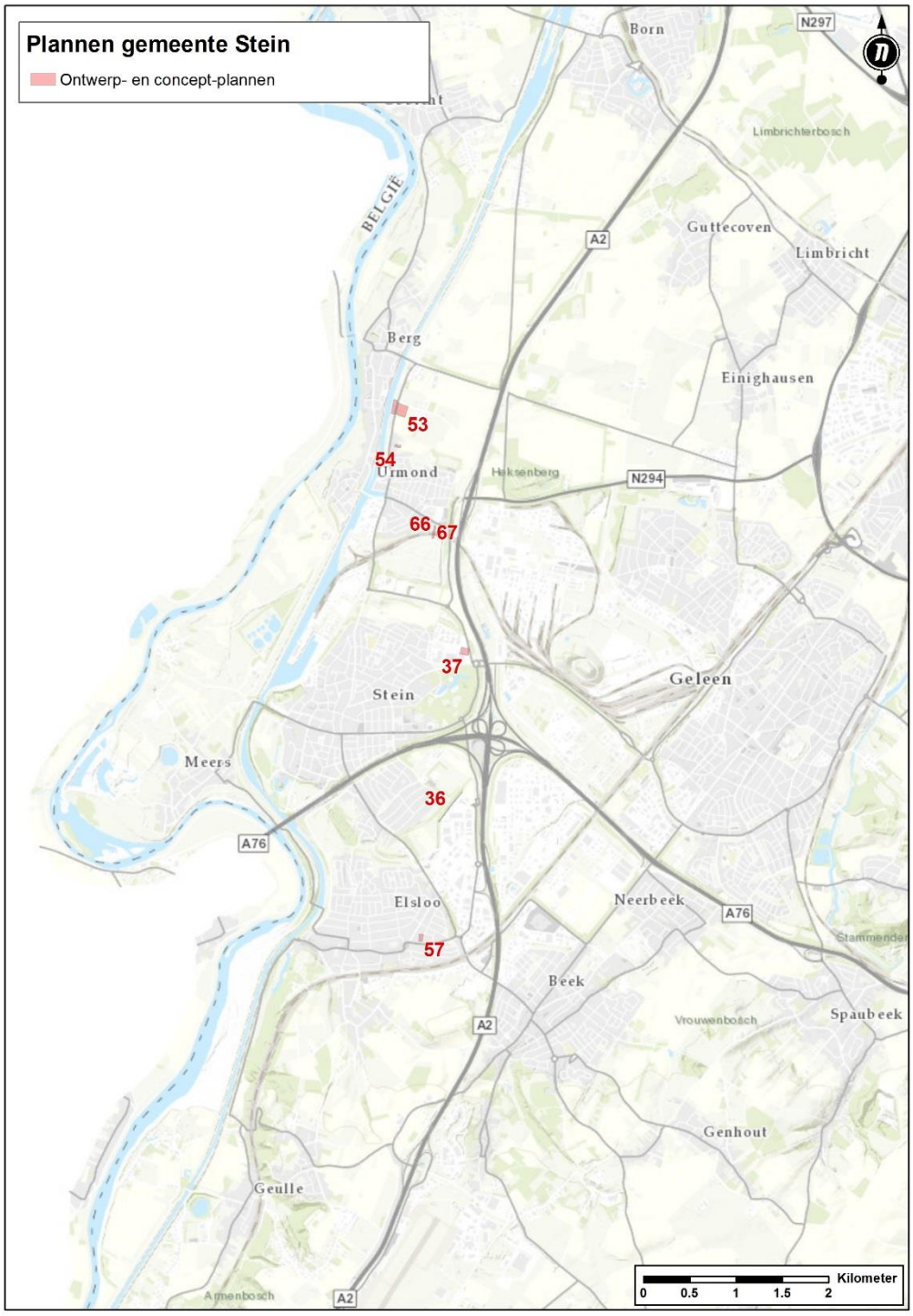
Onderstaande tabel geeft het relevante plan weer dat is aangeduid in de bovenstaande kaart. De kolommen SURF_Hmin en SURF_Hmax geven een indicatie van de laagste vlakhoogte binnen het plangebied in meters t.o.v. de grond. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de minimale en maximale hoogte omdat de vlakhoogte voor verschillende locaties (gridvakken) binnen het plangebied varieert.

NR	FILE	PLANSTATUS	SURF_Hmin	SURF_Hmax
31	NL.IMRO.0994.2012PB003-ON01	ontwerp	190	192

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de hoogtebeperkingsvlakken voor dit plan op minimaal 190 m boven de grond liggen. Het IMRO-bestand van het bovengenoemde plan bevat geen maatvoeringsvlakken. Daarmee is er in de gemeente geen bekende planhoogte die relevant is. Op grond van de hoogtes in de tabel worden geen conflicten verwacht tussen de bouwplannen en de hoogtebeperkingsvlakken.

3.9 Gemeente Stein

Onderstaande kaart zijn de plannen weergegeven die in de gemeente Stein zijn geïdentificeerd als relevante plannen. Dit zijn plannen met de status ontwerp of concept. Deze plannen lijken niet in conflict met de hoogtebeperkingsvlakken van het (concept) luchthavenbesluit.



Onderstaande tabel geeft de relevante plannen aangeduid in de bovenstaande kaart. De kolommen SURF_Hmin en SURF_Hmax geven een indicatie van de laagste vlakhoogte binnen het plangebied in meters t.o.v. de grond. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de minimale en maximale hoogte omdat de vlakhoogte voor verschillende locaties (gridvakken) binnen het plangebied varieert.

NR	FILE	PLANSTATUS	SURF_Hmin	SURF_Hmax
36	NL.IMRO.0971.BPgrondstrookBPS-0002	ontwerp	89	93
37	NL.IMRO.0971.BedrijfsgebMAN-OB01	ontwerp	119	121
53	NL.IMRO.0971.OVMolenwegZuid2a-OB01	ontwerp	215	216
54	NL.IMRO.0971.OVMolenwegZuid71-ON01	ontwerp	216	217
57	NL.IMRO.0971.OVPPotter23Elsloo-OB01	ontwerp	69	71
66	NL.IMRO.0971.OVbrugheidekamp-DB01	ontwerp	204	211
67	NL.IMRO.0971.OVbrugheidekamp-ON01	ontwerp	204	211

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de hoogtebeperkingsvlakken voor dit plan op minimaal 69 m boven de grond liggen. Het IMRO-bestand van de (bovengenoemde) relevante plannen bevat geen maatvoeringsvlakken. Er zijn dus geen planhoogtes bekend. Op grond van de hoogtes in de tabel worden geen conflicten verwacht tussen de bouwplannen en de hoogtebeperkingsvlakken.

4 Ruimtelijke doorwerking van het luchthavenbesluit

4.1 Introductie

In het nieuwe luchthavenbesluit voor Maastricht-Aachen Airport worden beperkingengebieden vastgesteld in verband met geluidsbelasting, externe veiligheid (plaatsgebonden risico) en vliegveiligheid. Deze beperkingen zijn voor de luchthaven tot nu toe niet eerder formeel vastgelegd, met uitzondering van de beperkingen t.a.v. geluid (in een zogenaamde omzettingsregeling waren KE-contouren berekend; voor het nieuwe luchthavenbesluit zijn nieuwe contouren berekend in de eenheid Lden). Met de vaststelling van een luchthavenbesluit wordt formeel geregeld dat gemeenten de genoemde beperkingen moeten handhaven en laten doorwerken in bestemmingsplannen.

Op grond van artikel 9 van het besluit burgerluchthavens bevat het luchthavenbesluit in ieder geval de volgende beperkingengebieden:

a. contouren ter aanduiding van het 10^{-5}- en 10^{-6}-plaatsgebonden risico (externe veiligheid);
b. een geluidcontour van 48 dB(A) L_{den};
c. een geluidcontour van 56 dB(A) L_{den};
d. een geluidcontour van 70 dB(A) L_{den};
e. contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
f. een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid;
g. indien op de luchthaven of binnen een gebied van 6 kilometer rondom het luchthavengebied apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding aanwezig is: contouren ter aanduiding van de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van deze apparatuur;
h. indien op de luchthaven een instrumentbaan categorie I, II, of III aanwezig is: een gebied van 6 kilometer rondom de start- en landingsbaan met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik;
i. indien de luchthaven ook buiten de daglichtperiode is geopend: een laserstraalvrij gebied.

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke doorwerking van de bovengenoemde beperkingengebieden besproken. Daarbij worden voor de volledigheid ook de conclusies met betrekking tot de hoogtebeperkingsvlakken (punt g en h), zoals reeds besproken in hoofdstuk 2 en 3, kort samengevat.

4.2 Contouren externe veiligheid

De contouren van het 10^{-5}- en 10^{-6}-plaatsgebonden risico (externe veiligheid) worden opgenomen in het luchthavenbesluit op grond van artikel 11 van het Besluit Burgerluchthavens. De contouren leggen beperkingen op aan (nieuwe) bebouwing en/of gebruiksfuncties in de nabijheid van de baan met het oog op het verhoogde risico dat een persoon op de grond komt te overlijden als gevolg van een incident met een landend of startend vliegtuig. De contouren worden voor het eerst formeel vastgelegd. Er was wel al interim externe veiligheidsbeleid op grond waarvan in 2011 in het kader van de beslissing op bezwaar inzake het aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht de externe veiligheidscontouren inzichtelijk zijn gemaakt. De nieuwe contouren zijn vastgelegd in het rapport 'Geluid en Externe Veiligheid Maastricht Aachen Airport' van Adecs Airinfra BV. De contouren hebben nagenoeg geen ruimtelijke consequenties. Binnen de 10^{-5}-contour staan geen woningen. De 10^{-6} contour komt alleen in het zuiden iets buiten de eerder bepaalde contour te liggen. Binnen de gehele 10^{-6} contour zijn geen nieuwbouwplannen geïdentificeerd.

4.3 Geluidscontouren

Geluidscontouren worden opgenomen in het luchthavenbesluit op grond van artikel 12 van het Besluit Burgerluchthavens. De contouren leggen beperkingen op aan (nieuwe) bebouwing en/of gebruiksfuncties met het oog op geluidsbelasting.
De nieuwe geluidscontouren (48, 56 en 70 dB(A) L_{den}) in het luchthavenbesluit hebben geen ruimtelijke consequenties. De wijzigingen ten opzicht van de contouren in de omzettingsregeling zijn beperkt. De nieuwe contouren, vastgelegd in het rapport 'Geluid en Externe Veiligheid Maastricht Aachen Airport' van Adecs Airinfra BV, liggen vrijwel overal binnen de contouren van de omzettingsregeling, hetgeen betekent dat de ruimtelijke beperkingen eerder af dan toe zullen nemen.

4.4 Veiligheidsgebieden

De veiligheidsgebieden worden opgenomen in het luchthavenbesluit op grond van artikel 13 van het Besluit Burgerluchthavens. De gebieden bevinden zich in het verlengde van de baan. Binnen de veiligheidsgebieden zijn in principe geen obstakels toegestaan, maar voor objecten met bouwvergunning of aanlegvergunning en voor bomen en struiken worden er uitzonderingen gemaakt, zie het onderstaande artikel.

Artikel 13 van het Besluit burgerluchthavens lid 1 en 2 luidt als volgt:

1. In het veiligheidsgebied is een obstakel niet toegestaan, tenzij dit breekbaar en licht van constructie is en gelden eisen ten aanzien van de vlakheid van het terrein.
2. Het eerste lid geldt niet indien:
   a. het obstakel of de helling is opgericht, geplaatst of aangelegd overeenkomstig een bouwvergunning of een aanlegvergunning, of
   b. voor het obstakel of de helling vóór de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit een bouwvergunning of aanlegvergunning is verleend,
   c. het obstakel een boom of struik betreft tenzij de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven beoordeelt dat de boom of struik een onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert.

Er zijn geen plannen geïdentificeerd binnen de veiligheidsgebieden. Voor de reeds aanwezige bebouwing wordt verondersteld dat deze met een bouwvergunning is geplaatst. Daarmee lijken er geen ruimtelijke consequenties te zijn met betrekking tot bebouwing binnen de veiligheidsgebieden.

Voor de bomen en struiken binnen de veiligheidsgebieden zijn de consequenties afhankelijk van de beoordeling van de exploitant van de luchthaven en Inspectie Leefomgeving en Transport.

De natuurlijke hellingen binnen de veiligheidsgebieden voldoen niet aan de gestelde normen. Om te bepalen welke consequenties hieraan zijn verbonden biedt het hierboven geciteerde Artikel 13 onvoldoende houvast. Verondersteld mag worden dat natuurlijke hellingen alleen zullen worden aangepast indien de luchthaven en Inspectie Leefomgeving en Transport dat uit oogpunt van veiligheid noodzakelijk achten. Veiligheidsgebieden kunnen worden beschouwd als extended RESA's (Runway End Safety Areas) en zijn veel groter zijn dan de minimale afmetingen die ICAO Annex 14 voor de vereiste RESA geeft.

4.5 Hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid

Deze beperkingen worden opgenomen in het luchthavenbesluit op grond van artikel 14 van het Besluit Burgerluchthavens. Het betreft beperkingen met het oog op vliegveiligheid, afgeleid van ICAO document Annex 14. De vlakken zijn reeds vastgelegd in de recent opgestelde concept-rapportage 'Obstakelvlakken en beperkingengebieden luchthavenbesluit Maastricht-Aachen Airport'.

Voor reeds aanwezige obstakels die door de beperkingengebieden heen steken, geldt dat deze alleen kunnen blijven staan indien vóór inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning is verleend.

Nieuwe obstakels, die door de beperkingengebieden heen steken, kunnen er alleen nog komen als het obstakels betreft waarvoor een omgevingsvergunning moet worden verleend en de Minister van Infrastructuur en Milieu, middels het verlenen van een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart, heeft verklaard dat tegen het afgeven van de desbetreffende omgevingsvergunning geen bezwaar bestaat.

Aangezien de hoogtebeperkingen op grond van artikel 14 normaliter geen consequenties hebben voor bestaande bebouwing, maar wel voor nieuwe bebouwing, is geanalyseerd welke plannen potentieel conflicteren met deze hoogtebeperkingsvlakken. De volgende plannen zijn daarbij als potentieel problematisch aangemerkt (zie hoofdstuk 3):

- Gemeente Beek: Aviation Valley
- Gemeente Meerssen: BP01005-ON01
- Gemeente Nuth: Plannen voor 3 windturbines
- Overige windturbine-plannen binnen de hoogtebeperkingsvlakken. P.M: onderzoek naar eventuele overige plannen van windturbines is nog niet afgerond. In het POL2014 (Provinciaal Omgevingsplan Limburg) zijn gebieden aangemerkt voor aanleg van windturbines. Deze gebieden conflicteren met de hoogtebeperkingsvlakken voor vliegveiligheid (met name de outer horizontal). Het betreft hier echter zoekgebieden. Voor zo ver nu bekend zijn er geen concrete plannen voor windturbines, afgezien de bovengenoemde plannen in de gemeente Nuth.

Overigens zijn de twee eerstgenoemde plannen (Aviation Valley en BP01005-ON01) vooral problematisch met het oog op luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of –begeleidings apparatuur (zie 4.6).

4.6 Hoogtebeperkingen in verband luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding

Deze beperkingen worden opgenomen in het luchthavenbesluit op grond van artikel 15 van het Besluit Burgerluchthavens en zijn afgeleid van Europese normen, vastgelegd in EUR Doc 015. Het betreft beperkingen ter bescherming van de signalen tussen het vliegtuig en communicatie, navigatie en surveillance (CNS) apparatuur op de grond. Deze hoogtebeperkingsvlakken worden reeds door de exploitant van de luchthaven en door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gemonitord op (potentieel) conflicterende obstakels, maar worden nu voor het eerst ook formeel bekrachtigd in het luchthavenbesluit. De vlakken zijn reeds vastgelegd in de recent opgestelde concept-rapportage 'Obstakelvlakken en beperkingengebieden luchthavenbesluit Maastricht-Aachen Airport'.

Voor reeds aanwezige obstakels die door de beperkingengebieden heen steken, geldt dat deze alleen kunnen blijven staan indien vóór inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning is verleend.

Nieuwe obstakels, die door de beperkingengebieden heen steken, kunnen er alleen nog komen als het obstakels betreft waarvoor een omgevingsvergunning moet worden verleend en de Minister van Infrastructuur en Milieu, middels het verlenen van een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9, derde lid, van de Wet luchtvaart, heeft verklaard dat tegen het afgeven van de desbetreffende omgevingsvergunning geen bezwaar bestaat.

Aangezien deze hoogtebeperkingen normaliter geen consequenties hebben voor bestaande bebouwing, maar wel voor nieuwe bebouwing, is geanalyseerd welke plannen potentieel conflicteren met met deze hoogtebeperkingsvlakken (zie hoofdstuk 3). De volgende plannen zijn daarbij als potentieel problematisch aangemerkt (zie hoofdstuk 3):

- Gemeente Beek: Aviation Valley
- Gemeente Meerssen: BP01005-ON01
- Gemeente Nuth: Plannen voor 3 windturbines
- Overige windturbine-plannen binnen de hoogtebeperkingsvlakken. P.M: onderzoek naar eventuele overige plannen van windturbines is nog niet afgerond (zie 4.6).

4.7 Beperking vogelaantrekkende bestemmingen

Deze beperkingen worden opgenomen in het luchthavenbesluit op grond van artikel 16 van het Besluit burgerluchthavens. Het betreft een nieuw beperkingsvlak dat is vastgelegd in de recent opgestelde concept-rapportage 'Obstakelvlakken en beperkingengebieden luchthavenbesluit Maastricht-Aachen Airport'.

Er zijn geen plannen geïdentificeerd die zouden kunnen leiden tot een verhoogde vogelaantrekkende werking.

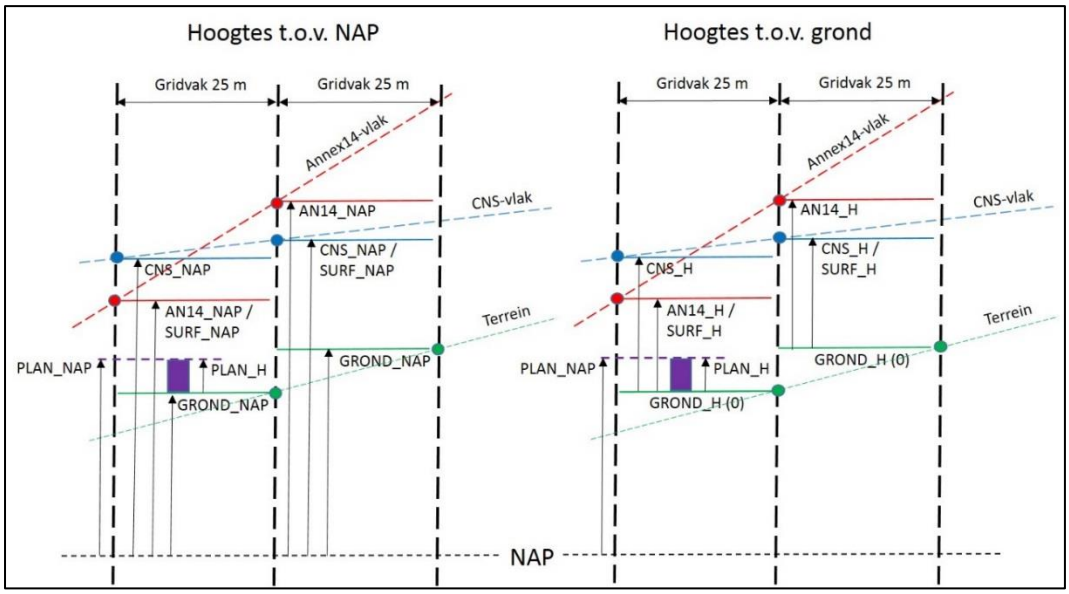
4.8 Laserstraalvrije gebied

Dit gebied wordt opgenomen in het luchthavenbesluit op grond van artikel 16 van het Besluit burgerluchthavens. Het betreft een nieuw beperkingsvlak dat is vastgelegd in de recent opgestelde concept-rapportage 'Obstakelvlakken en beperkingengebieden luchthavenbesluit Maastricht-Aachen Airport'. Het vlak bestrijkt het gehele naderingsgebied van Maasticht-Aachen Airport, of te wel het zuidelijke deel van de provincie Limburg, ongeveer tot aan Roermond. Het laserstraalvrije gebied legt beperkingen op aan het gebruik van lasers die de vliegveiligheid kunnen verstoren in het gebied rond de luchthaven. De beperkingen gelden niet voor laser-activiteiten die reeds voor inwerkingtreding van het luchthavenbesluit rechtmatig waren, of waarvan wordt geconstateerd dat er geen noemenswaardig risico voor de vliegveiligheid wordt gevormd.

Voor zover bekend vinden er in de provincie Limburg weinig activiteiten plaats waarbij lasers gebruikt worden. De introductie van dit vlak lijkt daarmee geen directe ruimtelijke consequenties te hebben.

Bijlage 1: Beschrijving van de analyse-bestanden

De resultaten van de analyse zijn beschikbaar gesteld in de vorm van een set Shape (GIS) en Excel-bestanden, per gemeente. Deze bestanden worden in dit hoofdstuk toegelicht. De hoogte attributen worden tevens in beeld gebracht in onderstaande figuur.



Vlakhoogtes per plangebied (per gridvak)

Het Shape-bestand **Nieuwe_Plangebieden_surfaces_Grid.shp** bevat de plangebieden van alle relevante plannen, opgeknipt in gridvakken van 25 x 25 m. Per gridvak zijn de grondhoogtes en de laagste vlakhoogtes gegeven. Onderstaande tabel geeft een toelichting op de attributen in dit bestand.

Attribuut	Toelichting
NR	Een uniek nummer voor het plangebied. Toegevoegd voor weergave in de kaart en referentie in bijbehorende tabellen.
ID	Een uniek ID voor het plangebied, zoals is terug te vinden in het IMRO-bestand.
FILE	De naam van het IMRO-bestand waarin het plan is terug te vinden.
PLANSTATUS	Status van het plan uit het IMRO-bestand (ontwerp, concept, vastgesteld, onherroepelijk, geconsolideerd).
PLANDATUM	Datum van het plan uit het IMRO-bestand.
GROND_NAP	Hoogte van de grond t.o.v. NAP, zoals berekend voor het gridvak.
SURF_NAP	Hoogte (t.o.v. NAP) van het laagste vlak (Annex14/CNS surface) binnen het gridvak.
AN14_NAP	Hoogte (t.o.v. NAP) van het laagste Annex14-vlak binnen het gridvak.
CNS_NAP	Hoogte (t.o.v. NAP) van het laagste CNS-vlak binnen het gridvak.
SURF_H	Hoogte (t.o.v. grond) van het laagste vlak (Annex14/CNS surface) binnen het gridvak.
AN14_H	Hoogte (t.o.v. grond) van het laagste Annex14-vlak binnen het gridvak.
CNS_H	Hoogte (t.o.v. grond) van het laagste CNS-vlak binnen het gridvak.

Minimale vlakhoogtes per plangebied

De bestanden **Nieuwe_Plangebieden_surfaces.shp** en **Plangebieden_mogelijk_problematisch.xlsx** bevatten de relevante plannen en per plangebied de minimale hoogtes van de hoogtebeperkingsvlakken. Onderstaande tabel geeft een toelichting op de attributen in deze bestanden.

Attribuut	Toelichting
NR	Een uniek nummer voor het plangebied. Toegevoegd voor weergave in de kaart en referentie in bijbehorende tabellen.
ID	Een uniek ID voor het plangebied, zoals is terug te vinden in het IMRO-bestand.
FILE	De naam van het IMRO-bestand waarin het plan is terug te vinden.
PLANSTATUS	Status van het plan uit het IMRO-bestand (ontwerp, concept, vastgesteld, onherroepelijk, geconsolideerd).
PLANDATUM	Datum van het plan uit het IMRO-bestand.
SURF_Hmin	Minimale hoogte (t.o.v. de grond) van het laagste Annex14- of CNS- vlak. Afgeleid van het gridvak waar de minimale vlakhoogte het laagste is binnen het plangebied.
SURF_Hmax	Maximale hoogte (t.o.v. de grond) van het laagste Annex14- of CNS- vlak. Afgeleid van het gridvak waar de minimale vlakhoogte het hoogste is binnen het plangebied.
AN14_Hmin	Minimale hoogte (t.o.v. de grond) van het laagste Annex14-vlak. Afgeleid van het gridvak waar de minimale Annex14-vlakhoogte het laagste is binnen het plangebied.
AN14_Hmax	Maximale hoogte (t.o.v. de grond) van het laagste Annex14-vlak. Afgeleid van het gridvak waar de minimale Annex14-vlakhoogte het hoogste is binnen het plangebied.
CNS_Hmin	Minimale hoogte (t.o.v. de grond) van het laagste CNS-vlak. Afgeleid van het gridvak waar de minimale CNS-vlakhoogte het laagste is binnen het plangebied.
CNS_Hmax	Maximale hoogte (t.o.v. de grond) van het laagste CNS-vlak. Afgeleid van het gridvak waar de minimale Annex14CNS-vlakhoogte het hoogste is binnen het plangebied.

Alle plannen geclassificeerd op basis van planstatus

Het bestand **Plangebieden_overzicht.shp** / **Plangebieden_overzicht.xlsx** bevat alle gepubliceerde plannen. Aan het attribuut 'PROBLEEM' kan men zien welke plannen potentieel problematisch zijn. Dit zijn de plannen die voor de analyse in dit rapport relevant worden geacht. Onderstaande tabel geeft een toelichting op de attributen in deze bestanden.

Attribuut	Toelichting
NR	Een uniek nummer voor het plangebied. Toegevoegd voor weergave in de kaart en referentie in bijbehorende tabellen.
ID	Een uniek ID voor het plangebied, zoals is terug te vinden in het IMRO-bestand.
FILE	De naam van het IMRO-bestand waarin het plan is terug te vinden.
PLANSTATUS	Status van het plan uit het IMRO-bestand (ontwerp, concept, vastgesteld, onherroepelijk, geconsolideerd).
LAATSTPLAN	Heeft de waarde 'Ja' indien dit de laatste versie van het plan is. Dit is bepaald op grond van FILE(naam) en PLANDATUM.
PLANDATUM	Datum van het plan uit het IMRO-bestand.
PROBLEEM	Geeft aan of er een potentieel probleem is. Dit attribuut krijgt de waarde 'Ja' als aan de volgende twee voorwaarden is voldaan: • De planstatus is 'ontwerp' of 'concept', en • Het betreft de laatste versie van het plan (zie LAATSTPLAN).

Planhoogtes versus hoogtebeperkingsvlakken (per gridvak)

Het bestand **Plannen_surfaces.shp** bevat alle maatvoeringsvlakken uit de relevante plannen. Maatvoeringsvlakken kunnen informatie over de planhoogte bevatten. De maatvoeringsvlakken zijn opgeknipt in gridvakken van 25 x 25 m. Per gridvak zijn de planhoogte, de grondhoogtes en de laagste vlakhoogtes gegeven en de berekende overschrijding van de vlakken. Onderstaande tabel geeft een toelichting op de attributen in dit bestand.

Attribuut	Toelichting
NR	Een uniek nummer voor het plangebied. Toegevoegd voor weergave in de kaart en referentie in bijbehorende tabellen.
ID	Een uniek ID voor het plangebied, zoals is terug te vinden in het IMRO-bestand.
FILE	De naam van het IMRO-bestand waarin het plan is terug te vinden.
PLANSTATUS	Status van het plan uit het IMRO-bestand (ontwerp, concept, vastgesteld, onherroepelijk, geconsolideerd).
PLANDATUM	Datum van het plan uit het IMRO-bestand.
BOUWHOOGTE	Bouwhoogte t.o.v. de grond (waarde uit het IMRO-bestand).
GOOTHOOGTE	Goothoogte t.o.v. de grond (waarde uit het IMRO-bestand).
BOUWLAGEN	Aantal bouwlagen (waarde uit het IMRO-bestand).
PLAN_NAP	Hoogte van het plan t.o.v. NAP (GROND_NAP + PLAN_H)
GROND_NAP	Hoogte van de grond t.o.v. NAP, zoals berekend voor het gridvak.
SURF_NAP	Hoogte (t.o.v. NAP) van het laagste vlak (Annex14/CNS surface) binnen het gridvak.
AN14_NAP	Hoogte (t.o.v. NAP) van het laagste Annex14-vlak binnen het gridvak.
CNS_NAP	Hoogte (t.o.v. NAP) van het laagste CNS-vlak binnen het gridvak.
PLAN_H	Hoogte van het plan t.o.v. de grond. Indien bekend (PLAN_H = BOUWHOOGTE, of PLAN_H = GOOTHOOGTE + 5, of PLAN_H = BOUWLAGEN * 4).
PLAN_H_OPM	Opmerking betreffende de planhoogte. Bevat de waarde 'ONBEKEND' indien de planhoogte niet in het IMRO-bestand is gepubliceerd.
SURF_H	Hoogte (t.o.v. grond) van het laagste vlak (Annex14/CNS surface) binnen het gridvak.
AN14_H	Hoogte (t.o.v. grond) van het laagste Annex14-vlak binnen het gridvak.
CNS_H	Hoogte (t.o.v. grond) van het laagste CNS-vlak binnen het gridvak.
SURF_OV	Overschrijding van de hoogtebeperkingsvlakken; het aantal meters waarmee het laagstgelegen vlak (CNS- of Annex14-surface) wordt overschreden.
AN14_OV	Overschrijding van de Annex14-vlakken; het aantal meters waarmee het laagstgelegen Annex14-vlak wordt overschreden.
SURF_OV	Overschrijding van de CNS-vlakken; het aantal meters waarmee het laagstgelegen CNS-vlak wordt overschreden.

Planhoogtes versus hoogtebeperkingsvlakken per maatvoeringsvlak

De bestanden **Plannen_surfaces_overschr.shp** en **Plannen_surfaces.xls** bevatten alle maatvoeringsvlakken uit de relevante plannen. Maatvoeringsvlakken kunnen informatie over de planhoogte bevatten. Per maatvoeringsvlak is de maximale overschrijding van de hoogtebeperkingsvlakken gegeven. Hierbij wordt opgemerkt op dat het attribuut 'PROBLEEM' anders is gedefinieerd dan in hierboven beschreven bestanden. Er is hier sprake van een probleem als er een kans bestaat op overschrijding (op grond van de planhoogtes en de hoogtebeperkingsvlakken). Onderstaande tabel geeft een toelichting op de attributen in deze bestanden.

Attribuut	Toelichting
NR	Een uniek nummer voor het plangebied. Toegevoegd voor weergave in de kaart en referentie in bijbehorende tabellen.
ID	Een uniek ID voor het plangebied, zoals is terug te vinden in het IMRO-bestand.
FILE	De naam van het IMRO-bestand waarin het plan is terug te vinden.
PLANSTATUS	Status van het plan uit het IMRO-bestand (ontwerp, concept, vastgesteld, onherroepelijk, geconsolideerd).
PLANDATUM	Datum van het plan uit het IMRO-bestand.
LAATSTPLAN	Heeft de waarde 'Ja' indien dit de laatste versie van het plan is. Dit is bepaald op grond van FILE(naam) en PLANDATUM. Overigens zitten overige plannen niet in dit bestand.
PROBLEEM	Geeft aan of er een potentieel probleem is. Dit attribuut krijgt de waarde 'Ja' als aan de volgende drie voorwaarden is voldaan: • De planstatus is 'ontwerp' of 'concept', en • Het betreft de laatste versie van het plan (zie LAATSTPLAN), en • De vlak-overschrijding is groter dan -5 (SURF_H > -5). Dat geldt voor alle plannen die (op grond van de berekeningen) door de laagste hoogteberkingsvlakken steken, of daar niet meer dan 5 meter onder liggen. Deze voorwaarde geldt voor maatvoeringsvlakken, maar niet voor plangebieden, want daarvoor is geen planhoogte bekend.
BOUWHOOGTE	Bouwhoogte t.o.v. de grond (waarde uit het IMRO-bestand).
GOOTHOOGTE	Goothoogte t.o.v. de grond (waarde uit het IMRO bestand).
BOUWLAGEN	Aantal bouwlagen (waarde uit het IMRO-bestand).
PLAN_H	Hoogte van het plan t.o.v. de grond. Indien bekend (PLAN_H = BOUWHOOGTE, of PLAN_H = GOOTHOOGTE + 5, of PLAN_H = BOUWLAGEN * 4).
PLAN_H_OPM	Opmerking betreffende de planhoogte. Bevat de waarde ' ONBEKEND' indien de planhoogte niet in het IMRO-bestand is gepubliceerd.
SURF_OVmax	Maximale overschrijding van de hoogtebeperkingsvlakken; het aantal meters waarmee het laagstgelegen vlak (CNS- of Annex14-surface) wordt overschreden.
AN14_OVmax	Maximale overschrijding van de Annex14-vlakken; het aantal meters waarmee het laagstgelegen Annex14-vlak wordt overschreden.
CNS_OVmax	Maximale overschrijding van de CNS-vlakken; het aantal meters waarmee het laagstgelegen CNS-vlak wordt overschreden.

Problematische planhoogtes m.b.t. hoogtebeperkingsvlakken

Het bestand **Plannen_surfaces_gefilterd.xls** bevat de maatvoeringsvlakken waarvoor een kans bestaat op overschrijding (op grond van de planhoogtes en de hoogtebeperkingsvlakken). Het betreft een selectie uit het bovenbeschreven bestand en wel van die maatvoeringsvlakken die als 'PROBLEEM' zijn geclassificeerd. Bovenstaande tabel geeft een toelichting op de attributen in dit bestand.

Bijlage 2: Beperkingsvlakken

Deze bijlage geeft een overzicht van de beperkingsvlakken die worden opgenomen in het luchthavenbesluit voor Maastricht-Aachen Airport. Hiervoor is gebruik gemaakt van het eerder door To70 opgestelde concept-rapport 'Obstakelvlakken en beperkingengebieden Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport'. Voor een volledige beschrijving van de vlakken wordt verwezen naar bovengenoemd rapport.

2.1 Externe veiligheid

Externe veiligheid (EV), ofwel plaatsgebonden risico is gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon (permanent verblijvend op één bepaalde plaats) overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval. Het verbinden van punten op de grond met eenzelfde risico geeft een contour: de zogenaamde PR-contour. Binnen de 10-5 - en 10-6 -plaatsgebonden risicocontour gelden er beperkingen met betrekking tot de grondgebruiksfuncties.

De nieuwe contouren voor het luchthavenbesluit zijn vastgelegd in het rapport 'Geluid en Externe Veiligheid Maastricht Aachen Airport' van Adecs Airinfra BV.

P.M. Kaart van de contouren wordt nog toegevoegd

2.2 Beperkingen in verband met geluidsbelasting

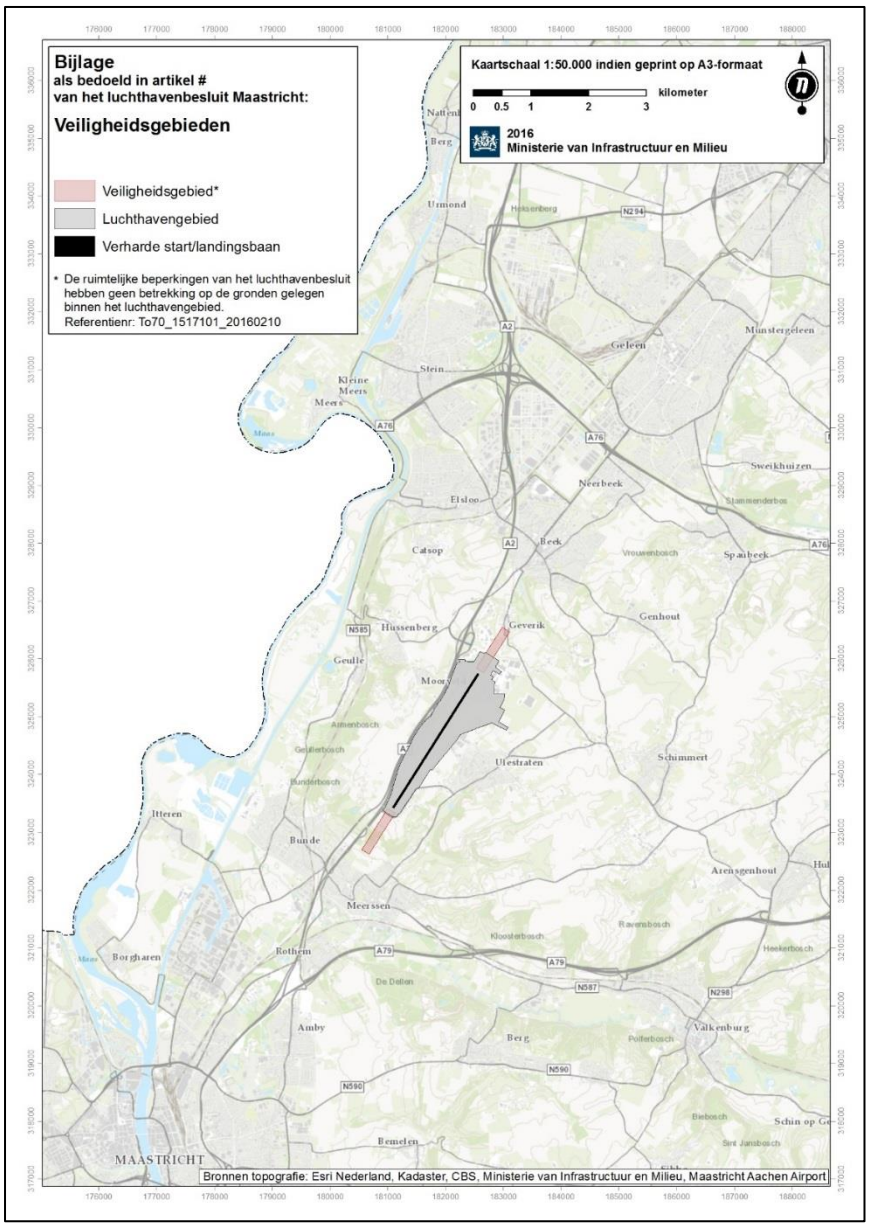
Geluidscontouren geven gebieden aan met een bepaalde hoeveelheid geluidsbelasting. Binnen deze contouren gelden beperkingen met betrekking tot de grondgebruiksfuncties.

De nieuwe contouren voor het luchthavenbesluit zijn vastgelegd in het rapport 'Geluid en Externe Veiligheid Maastricht Aachen Airport' van Adecs Airinfra BV.

P.M. Kaart van de contouren wordt nog toegevoegd

2.3 Veiligheidsgebieden (extended RESA's)

De veiligheidsgebieden, ook wel aangeduid als Extended Runway End Safety Areas (RESAs) zijn rechthoekige gebieden vanaf het einde van de strip (strook rondom de baan). Deze gebieden dienen (indien mogelijk) vrij te blijven van obstakels om de kans op schade bij een overshoot te beperken.



Figuur 1 *Kaart van de veiligheidsgebieden*

2.4 Gebieden met hoogtebeperkingen op basis van ICAO Annex 14

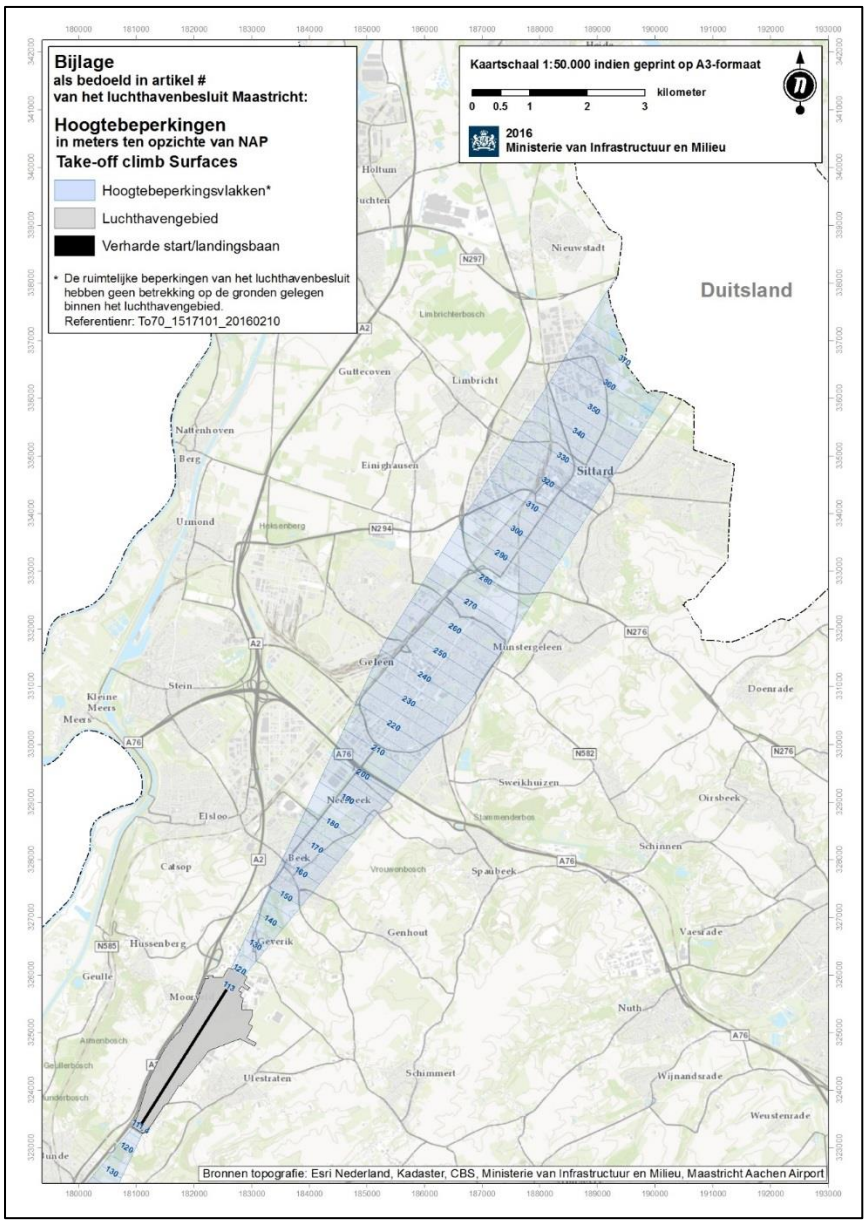
Deze hoogtebeperkingsvlakken, beschreven in ICAO-document Annex 14, waarborgen dat vliegtuigen ongehinderd door obstakels gebruik kunnen maken van de luchthaven. De volgende Annex14-obstakelvlakken (obstacle limitation surfaces) zijn voor het luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport in kaart gebracht:

- Take-off climb-surfaces baan 03 en baan 21;
- Approach-surfaces baan 03 en 21;
- Transitional surface;
- Inner horizontal surface;
- Conical surface;
- Outer horizontal surface

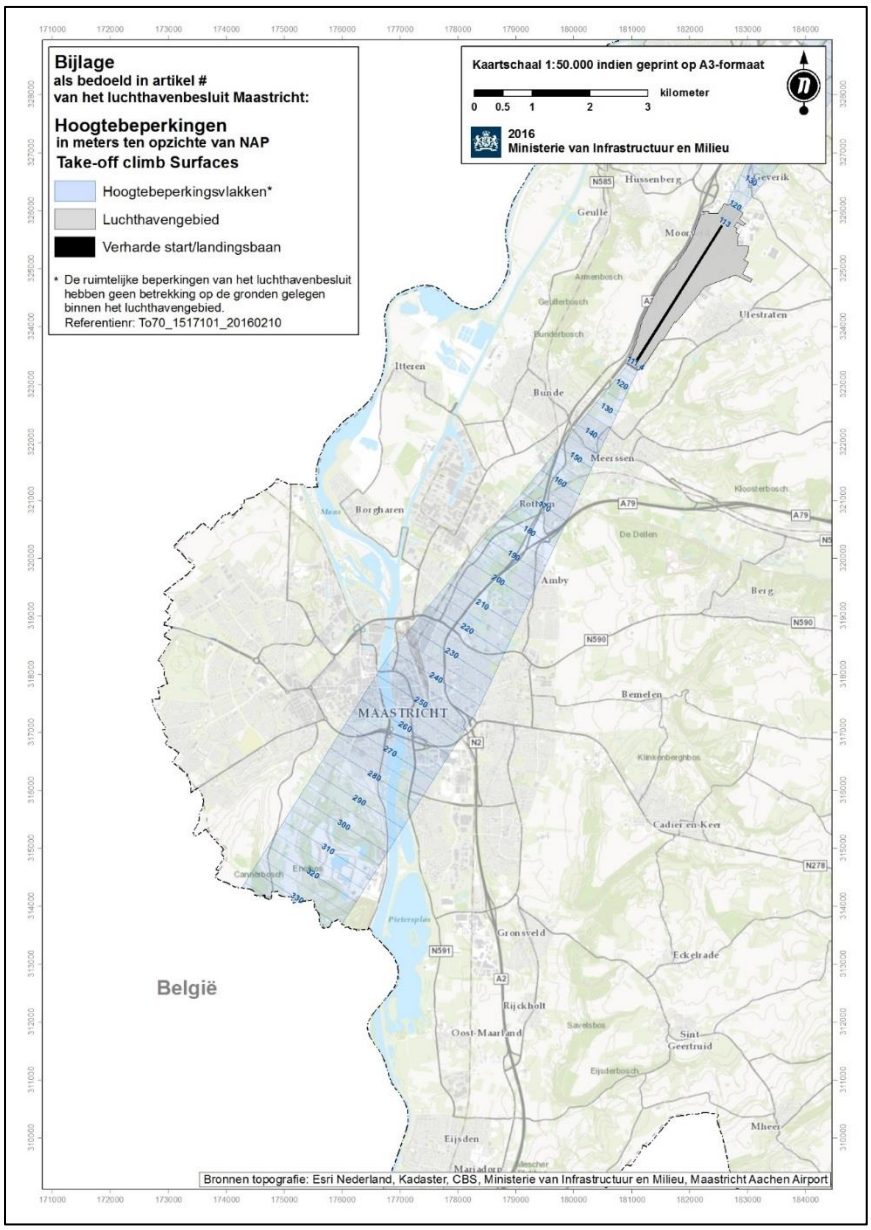
Onderstaande paragrafen lichten per vlak de functie en locatie toe.

Take-off climb-surfaces baan 03 en baan 21

Aan beide uiteinden van de baan ligt een Take-off climb surface om opstijgende vliegtuigen te vrijwaren van obstakels.



Figuur 2 Ingezoomd: kaart van de take-off-climb surface voor baan 03



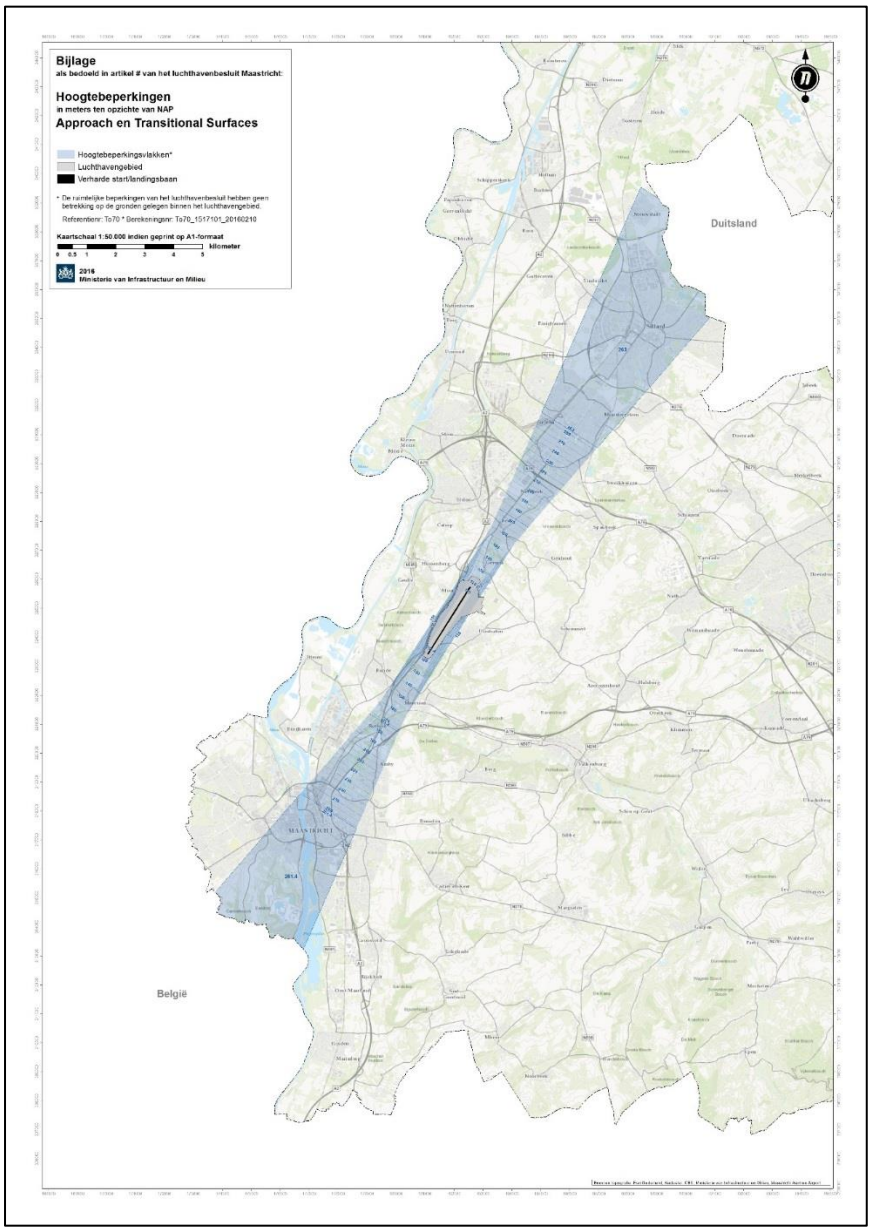
Figuur 3 Ingezoomd: kaart van de take-off-climb surface voor baan 21

Approach surfaces baan 03 en 21

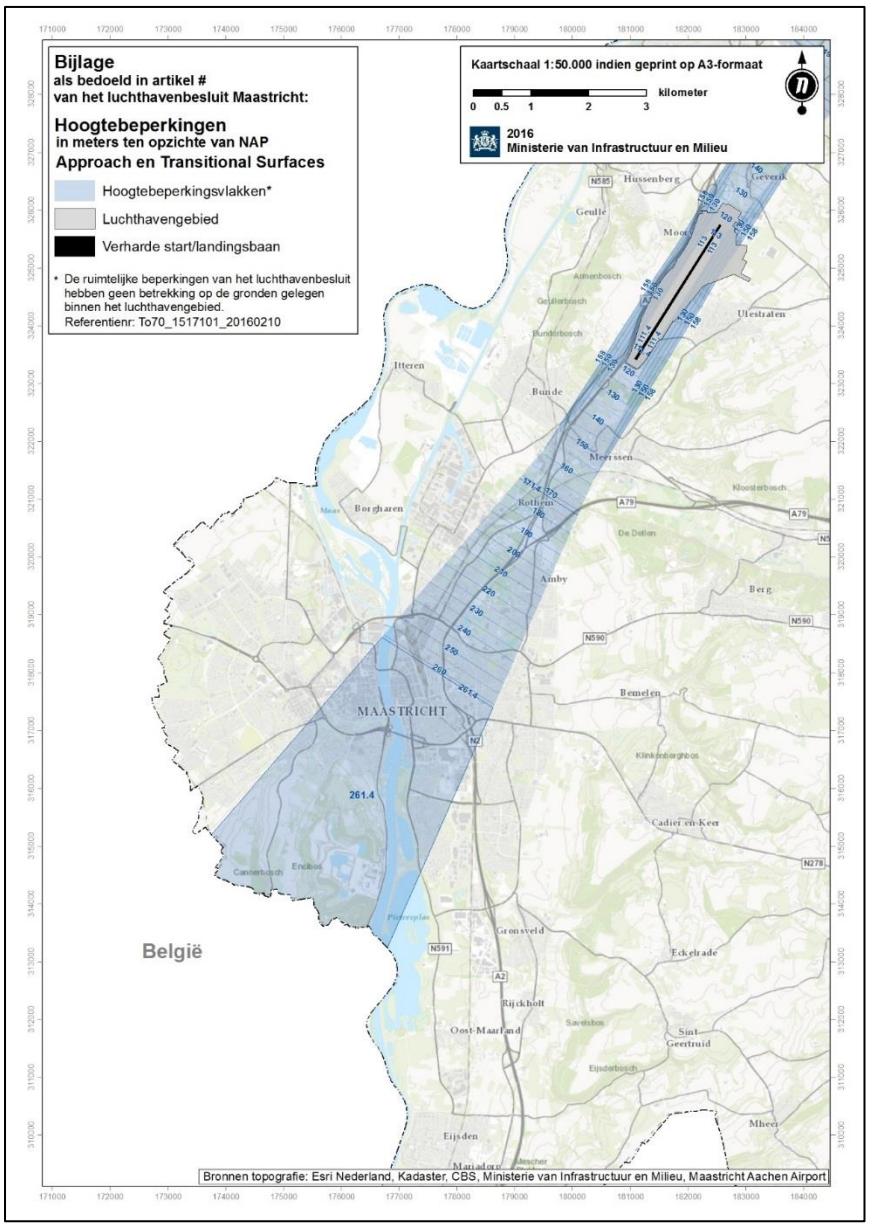
Aan beide uiteinden van de baan ligt een Approach surface om landende vliegtuigen te vrijwaren van obstakels. De approach-vlakken worden getoond op onderstaande kaarten, in combinatie met het transitional surface.

Transitional surface

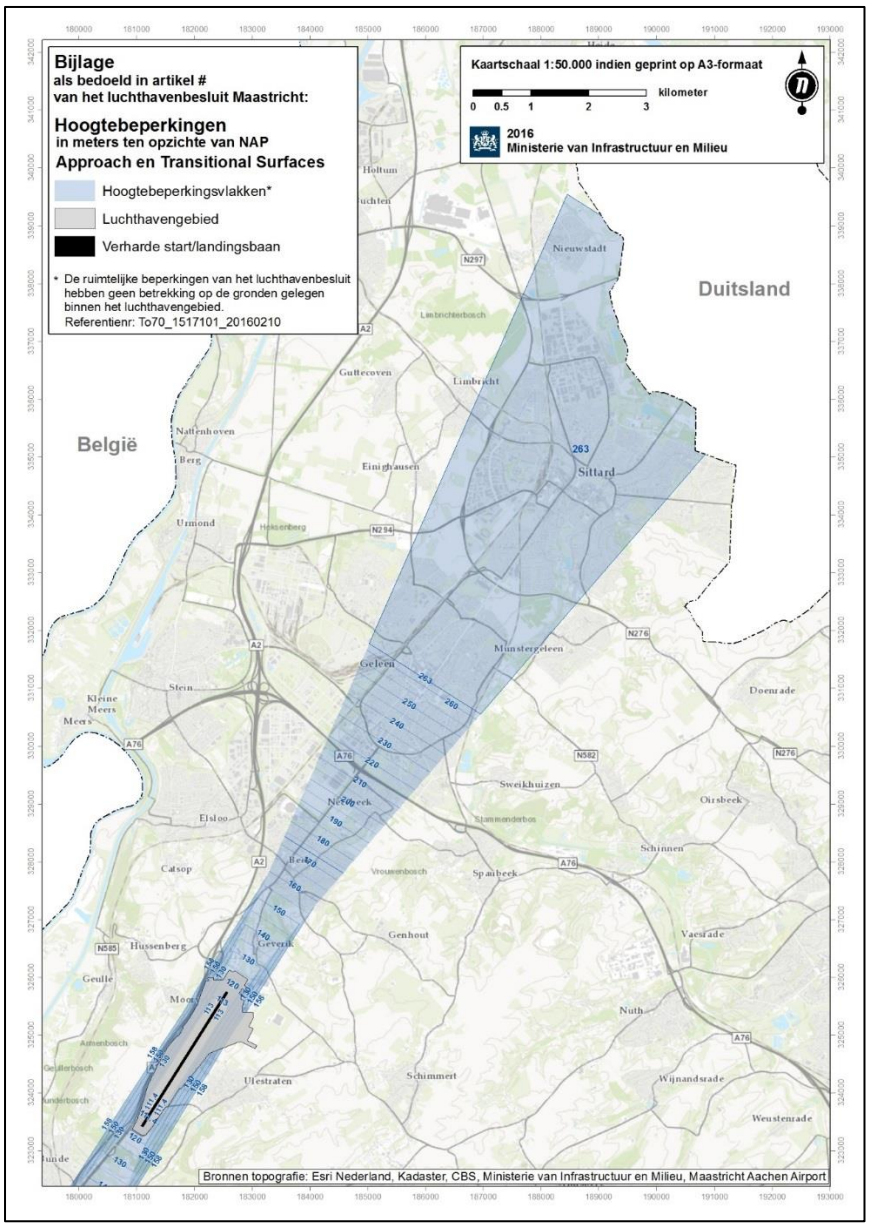
Aan beide zijden van de baan ligt een transitional surface om vliegtuigen die tijdens de landing of start niet goed boven de baan blijven te vrijwaren van obstakels.



Figuur 4 Kaart van de approach en transitional surfaces



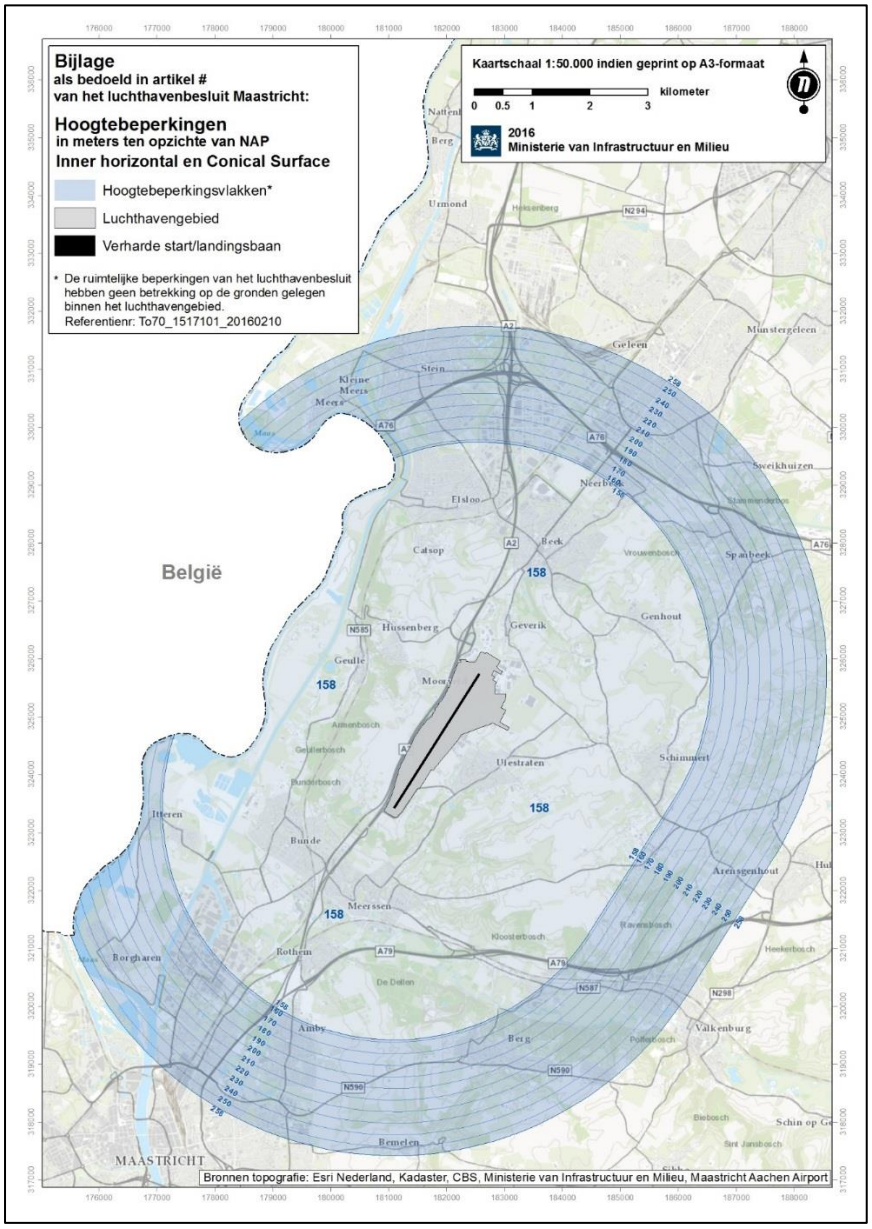
Figuur 5 Ingezoomd: kaart van de approach surface voor baan 03 (en de transitional surface)



Figuur 6 Ingezoomd: kaart van de approach surface voor baan 21 (en de transitional surface)

Inner horizontal en conical vlak

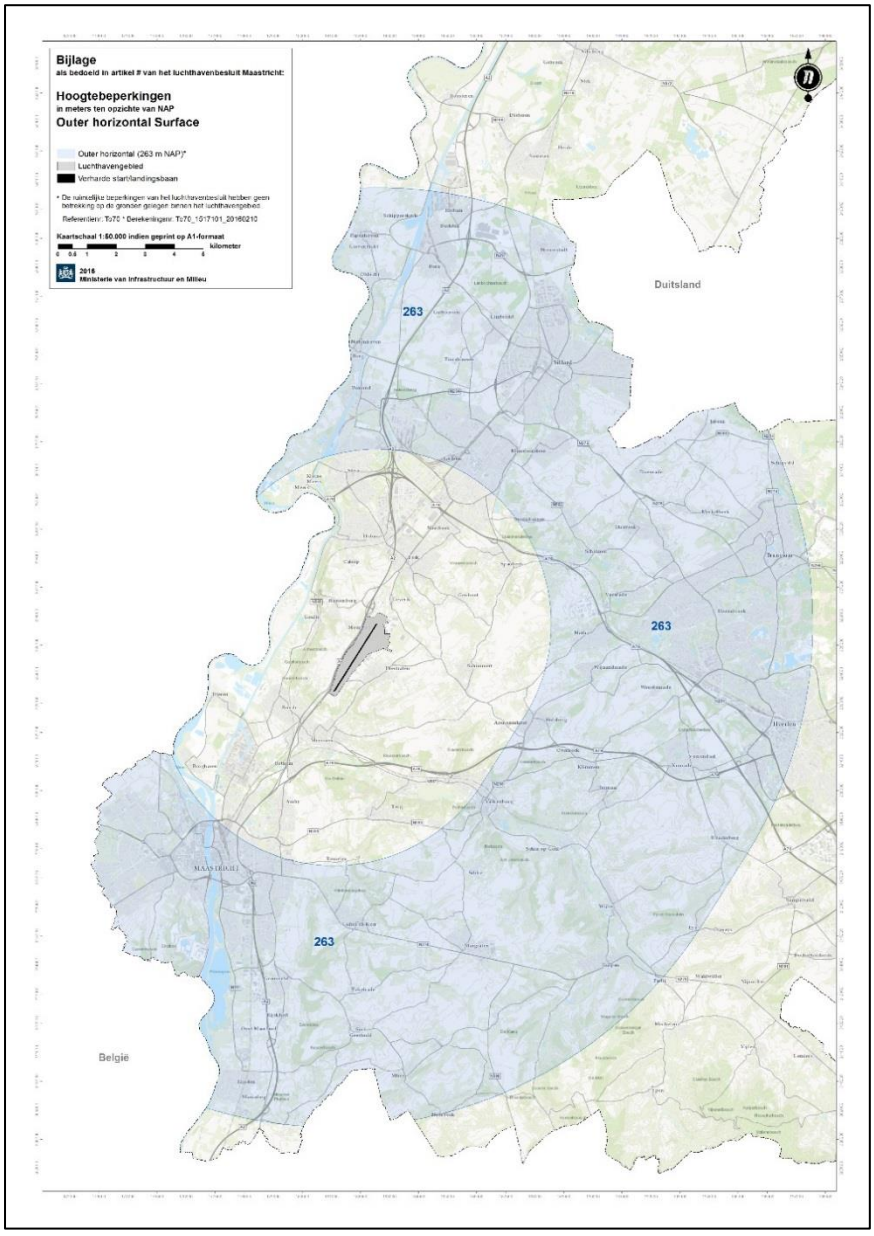
Zowel het inner horizontal vlak als het conical vlak dient om rondom de luchthaven een obstakelvrije ruimte te creëren voor vliegtuigen die door omstandigheden afwijken van de normale vliegprocedures.



Figuur 7 Kaart van de inner horizontal en conical surface

Outer horizontal-vlak

De Outer Horizontal Surface voor luchthavens is erop gericht om een ruimer gebied rond de luchthavens vrij te houden van hoge objecten die het veilig gebruik van een luchthaven kunnen belemmeren. Door deze hoge objecten in beginsel niet toe te staan, worden onaanvaardbare of ongewenste gevolgen voor de vliegprocedures voorkomen.



Figuur 8 Kaart van het Outer Horizontal surface

2.5 Gebieden met hoogtebeperkingen vanwege CNS-apparatuur

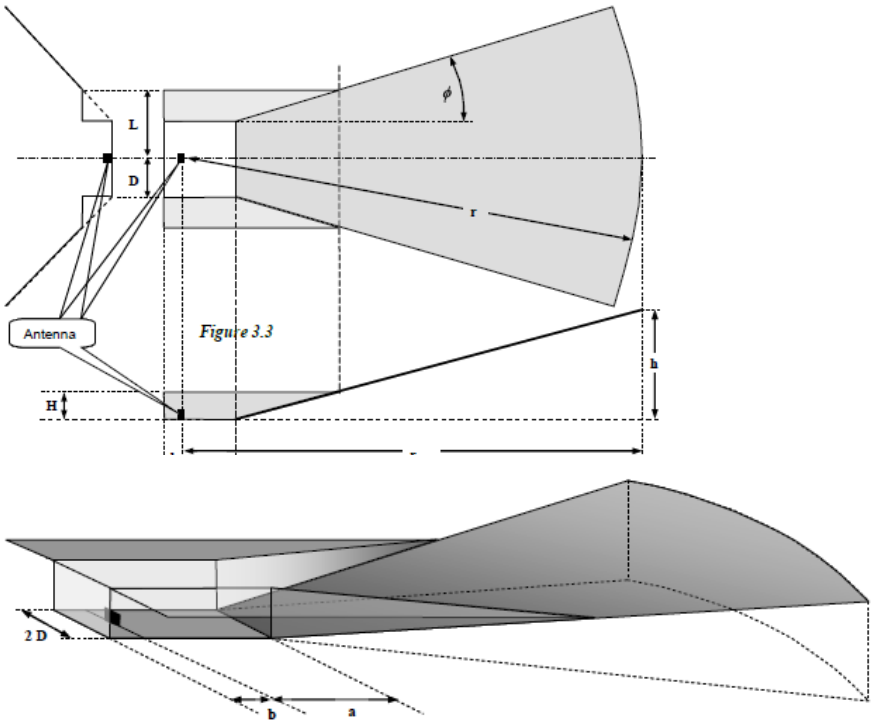
CNS-vlakken zijn hoogtebeperkingsvlakken die moeten waarborgen dat signalen tussen communicatie, navigatie en surveillance (CNS) apparatuur op de grond en in het vliegtuig niet verstoord worden door obstakels. De volgende CNS-obstakelvlakken (CNS-surfaces) zijn voor het luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport in kaart gebracht:

- Instrument Landing System (ILS) vlakken
- Glide Path vlakken
- Distance Measuring Equipment (DME) vlakken
- Vlakken vanwege zend- en ontvangststations op en in de nabijheid van de luchthaven
- Vlakken vanwege de VDF peiler

Onderstaande paragrafen lichten de functie en locatie toe van ieder vlak.

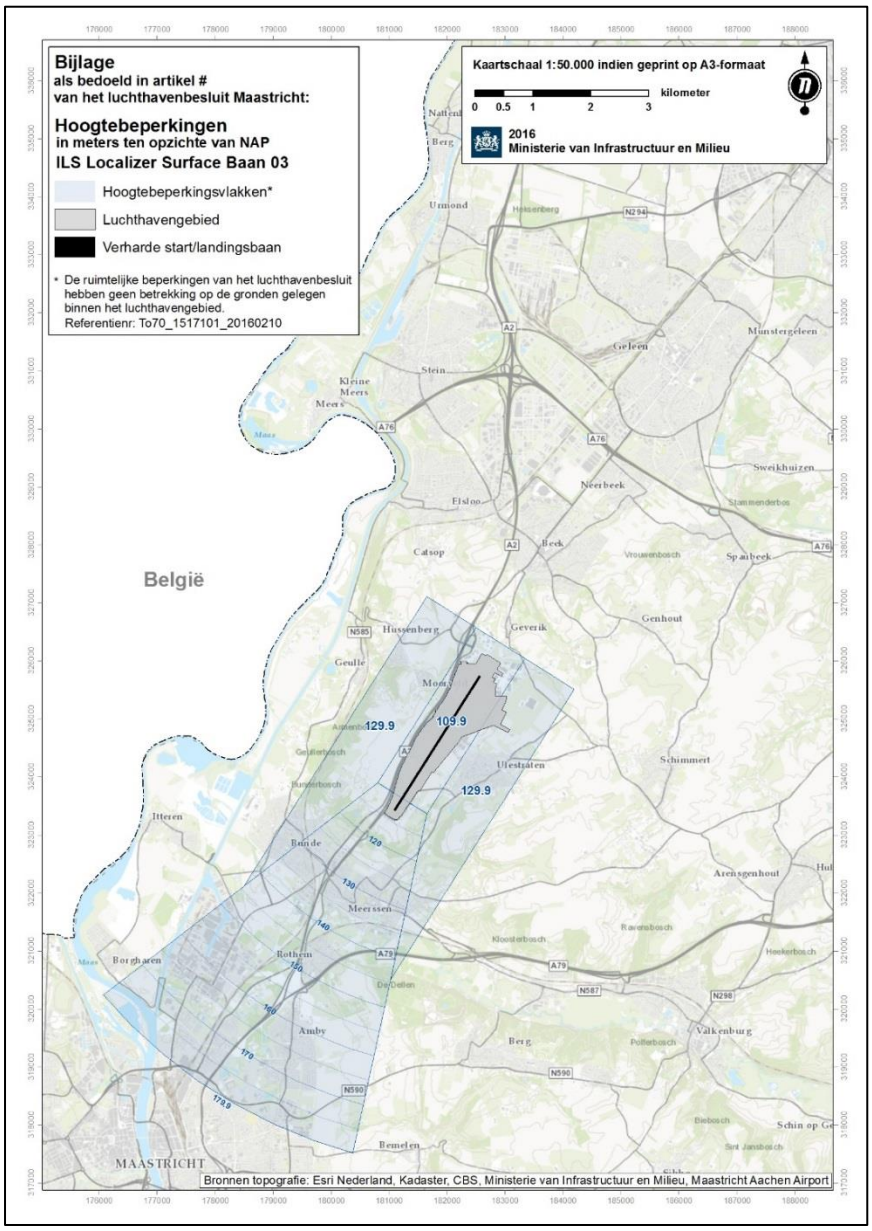
Instrument Landing System vlakken

Voor beide baanrichtingen is een ILS-surface bepaald. De ILS (localizer) surface is geconstrueerd volgens de aanwijzingen in de Regeling Burgerluchthavens bijlage 6 en EUR DOC 015. De ILS-surface is geconstrueerd ten opzichte van de NAP-maaiveldhoogte van de antenne. Voor een ILS-antenne geldt een CNS-surface voor directionele systemen, zie onderstaande figuren.

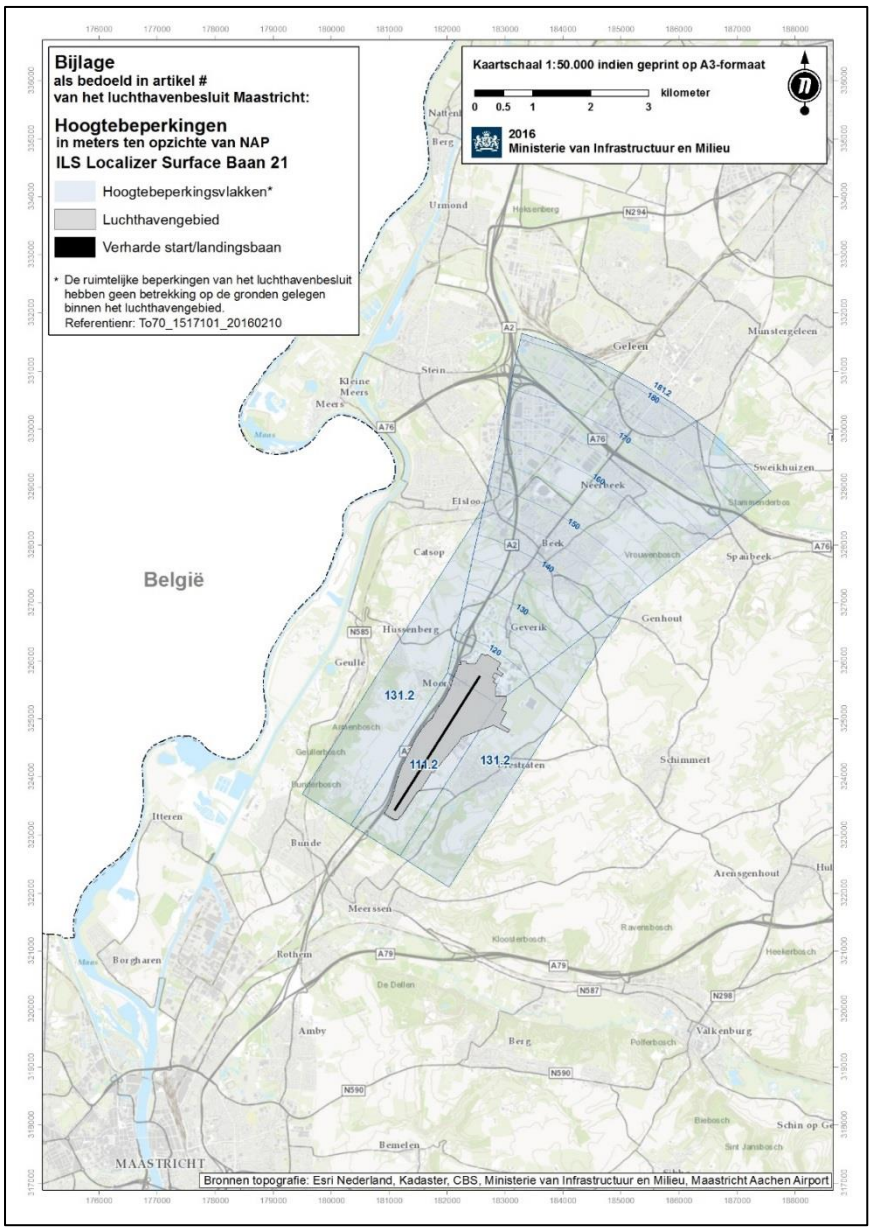


Type of navigation facilities	*A (m)*	*b (m)*	*h(m)*	*r (m)*	*D (m)*	*H (m)*	*L (m)*	*ϕ (°)*
ILS LLZ (medium aperture single frequency)	Distance to threshold	500	70	a+6000	500	10	2300	30
ILS LLZ (medium aperture dual frequency)	Distance to threshold	500	70	a+6000	500	20	1500	20
ILS GP M–Type (dual frequency)	800	50	70	6000	250	5	325	10
MLS AZ	Distance to threshold	20	70	a+6000	600	20	1500	40
MLS EL	300	20	70	6000	200	20	1500	40
DME (directional antennas)	Distance to threshold	20	70	a+6000	600	20	1500	40

De parameters voor de ILS-surface zijn gehaald uit bovenstaande tabel. Er is uitgegaan van het dual frequency systeem. De ILS-surface is geconstrueerd ten opzichte van de NAP-maaiveldhoogte van de antenne.



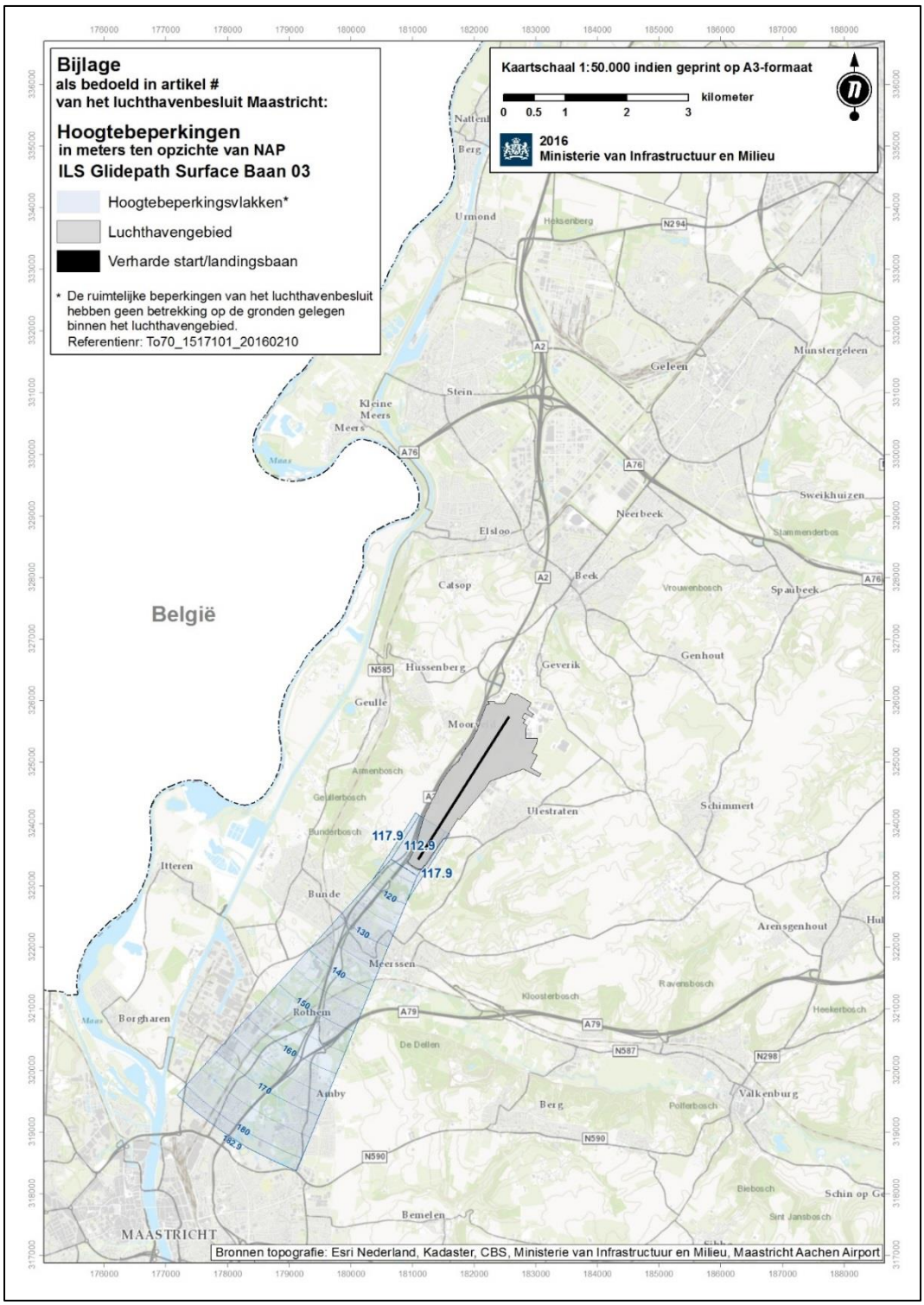
Figuur 9 Kaart van de ILS-surface voor baan 03



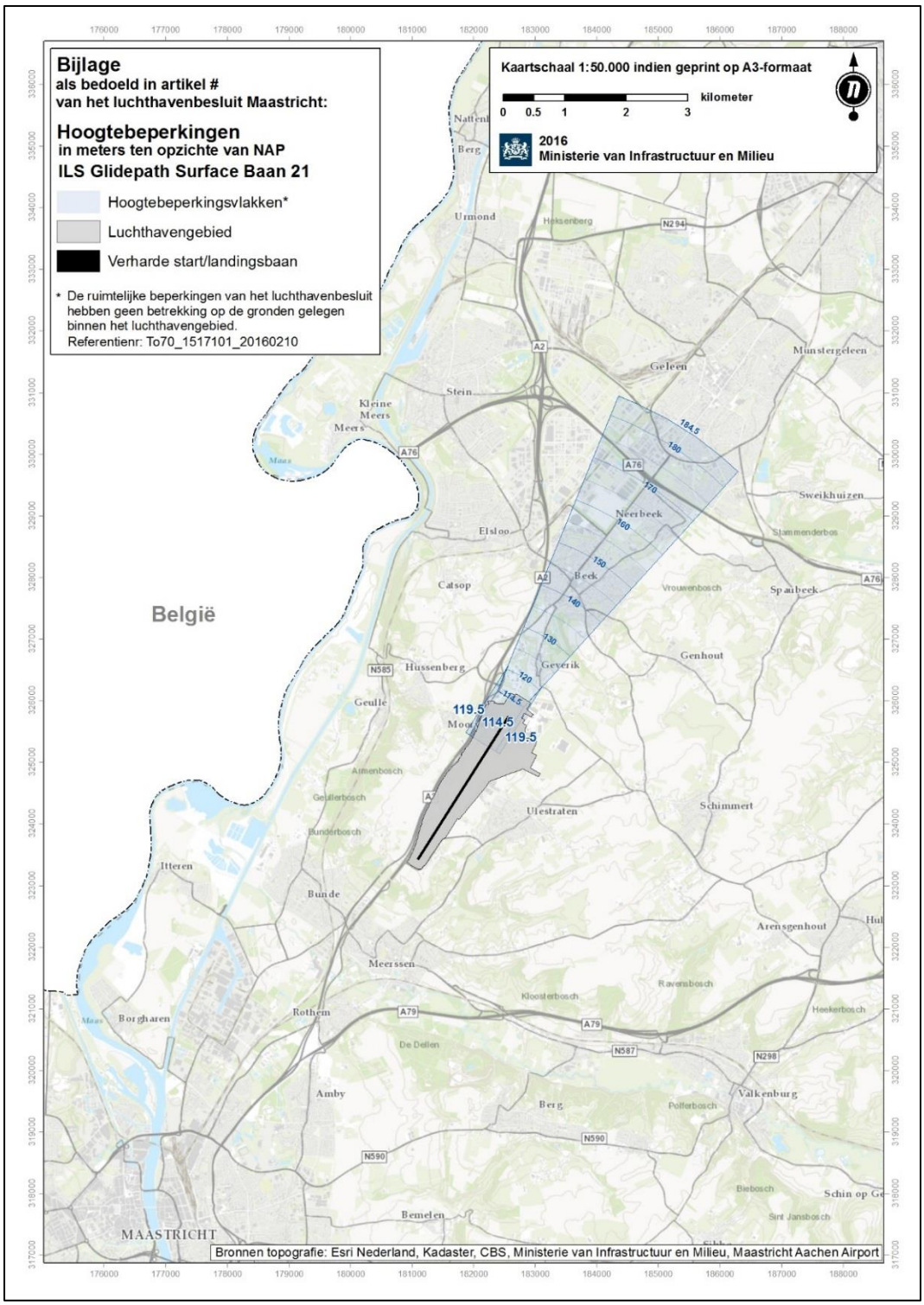
Figuur 10 Kaart van de ILS-surface voor baan 21

Glide Path surfaces

Voor de glide path antennes zijn directional surfaces geconstrueerd. De vlakken zijn geconstrueerd voor beide baanrichtingen. Voor de directional surface geldt een gelijksoortig vlak als voor de ILS localizer. De parameters voor de directional surface zijn te vinden in de tabel van EUR Doc 015 (zoals opgenomen in de vorige paragraaf).



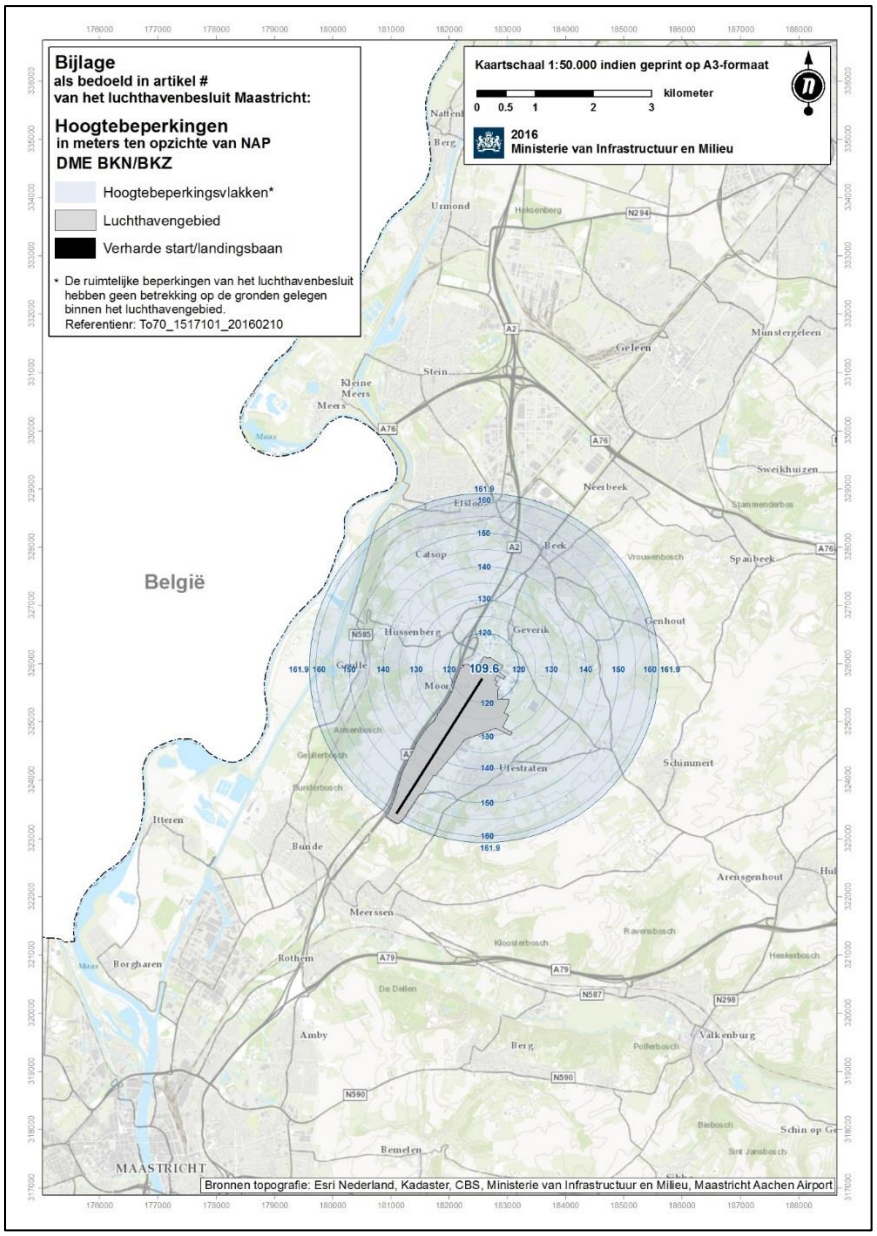
Figuur 11 Kaart van de surface voor de Glide Path antenne van baan 03

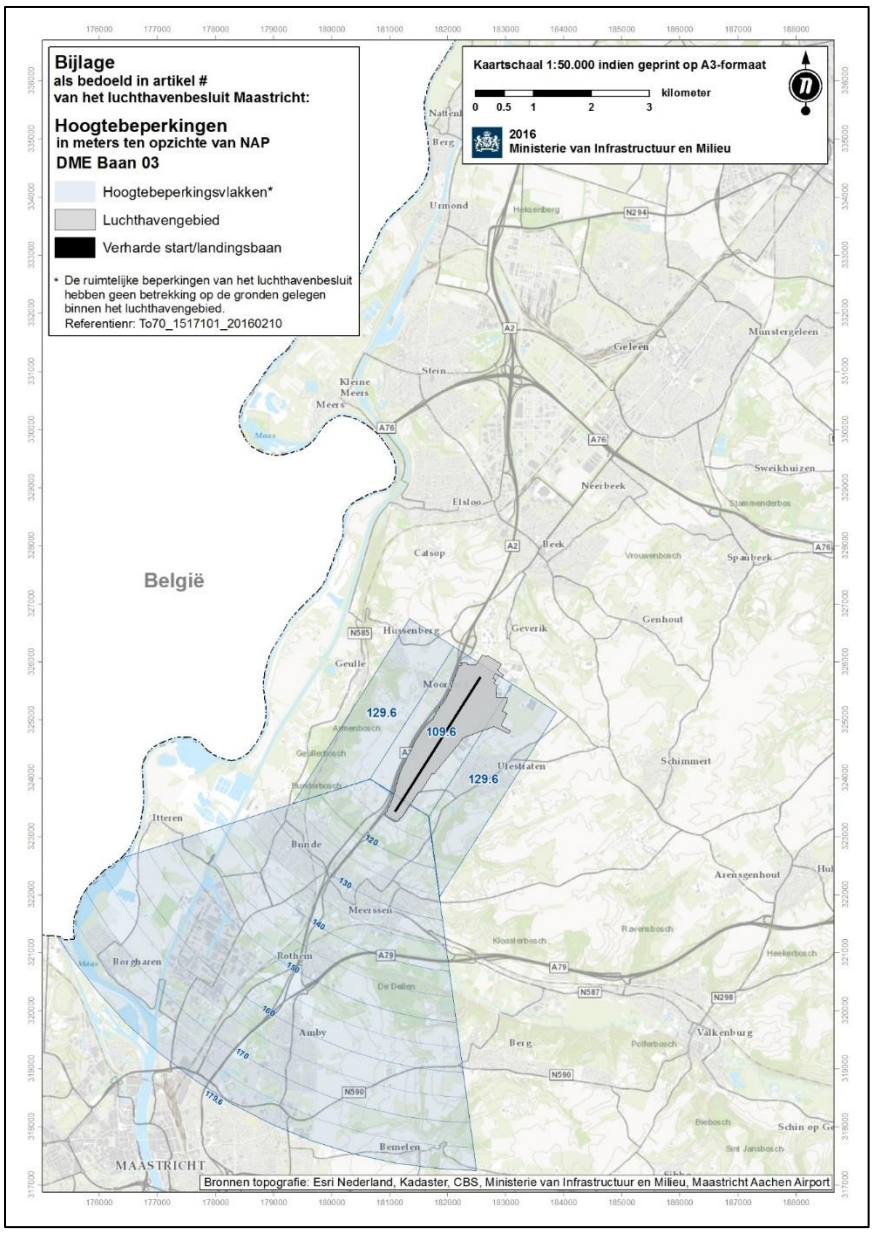


Figuur 12 Kaart van de surface voor de Glide Path antenne van baan 21

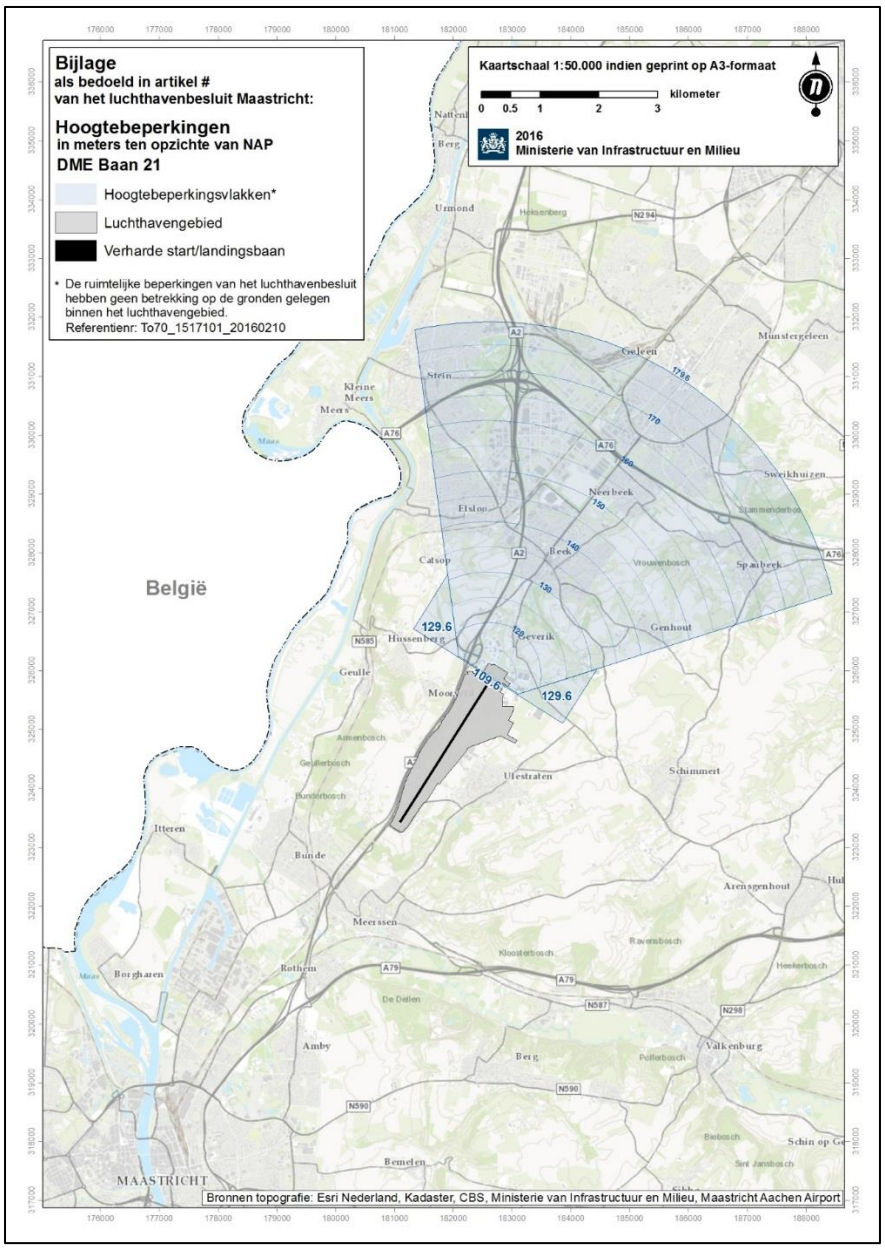
Distance Measuring Equipment (DME) vlakken

Voor de DME wordt een omnidirectional vlak geconstrueerd en twee directional surfaces. De DME is geschikt voor omnidirectioneel gebruik, maar om de DME-ontvangst tijdens de ILS-nadering beter te kunnen waarborgen heeft LVNL ook directional surfaces voor de DME vastgesteld. Deze surfaces zijn restrictiever dan de omnidirectional surface. Voor de directional DME surface geldt een gelijksoortig vlak als voor de ILS localizer. De parameters voor de directional surface zijn te vinden in de tabel van EUR Doc 015 (zoals opgenomen in de paragraaf "ILS-surfaces".





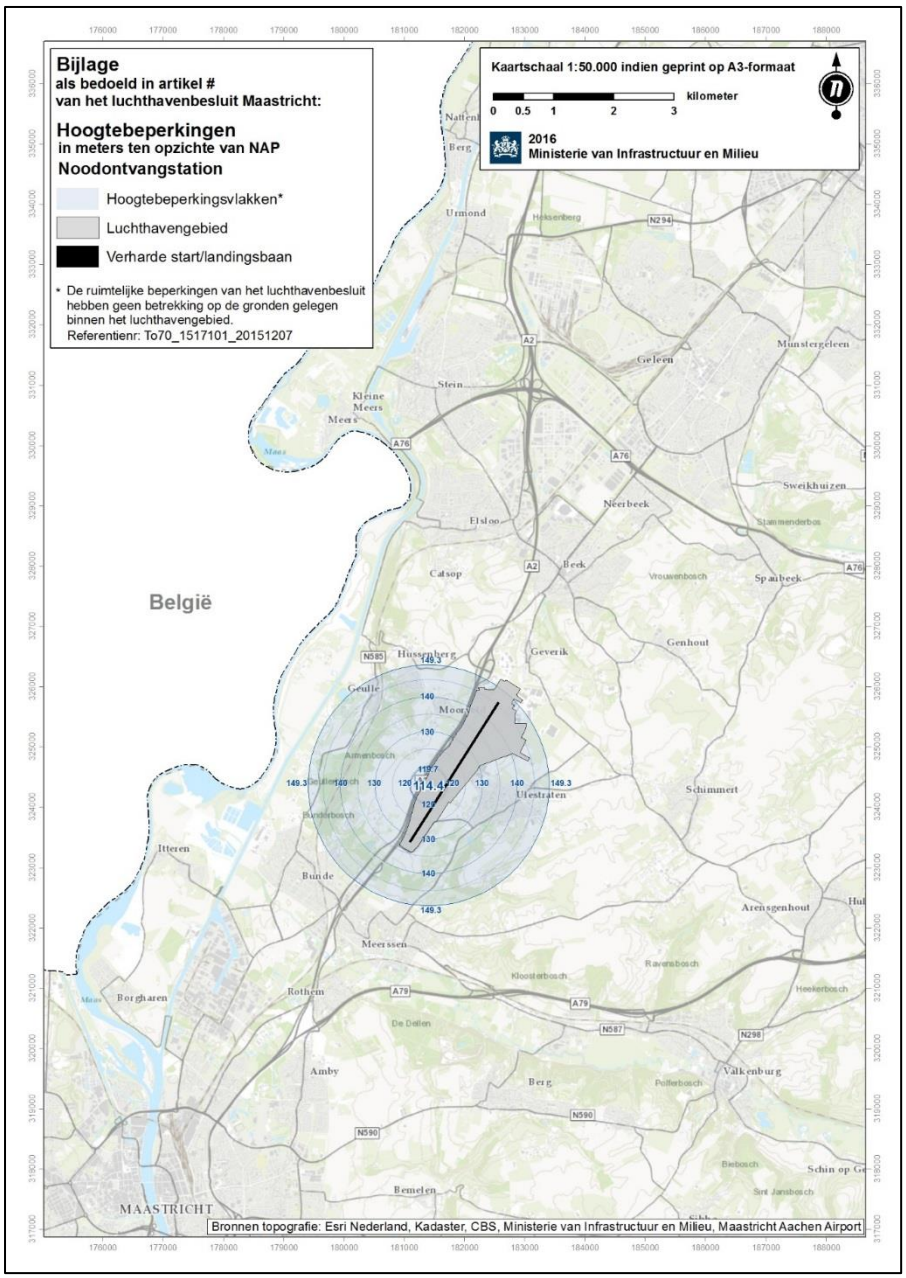
Figuur 14 Kaart van de directional DME surface voor baan 03



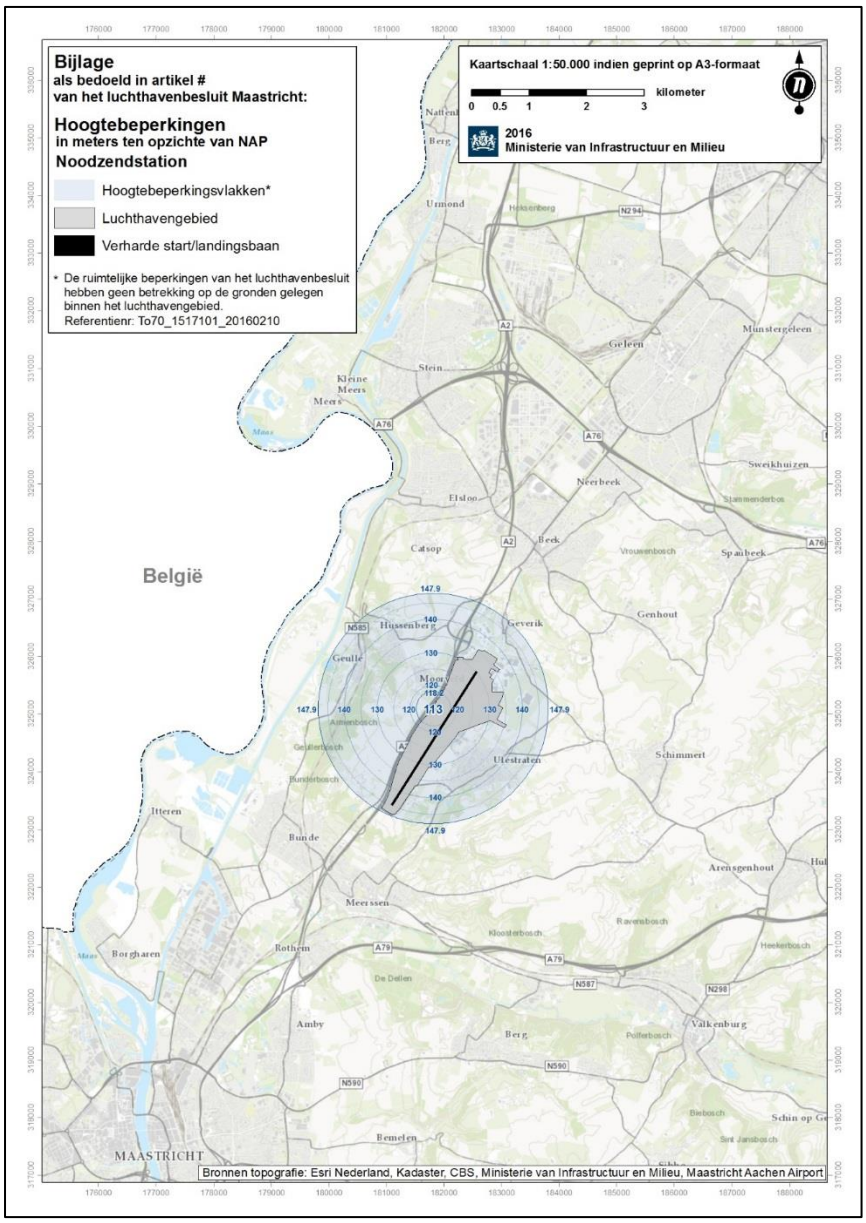
Figuur 15 Kaart van de directional DME surface voor baan 21

Surfaces vanwege zend- en ontvangststations op en in de nabijheid van de luchthaven

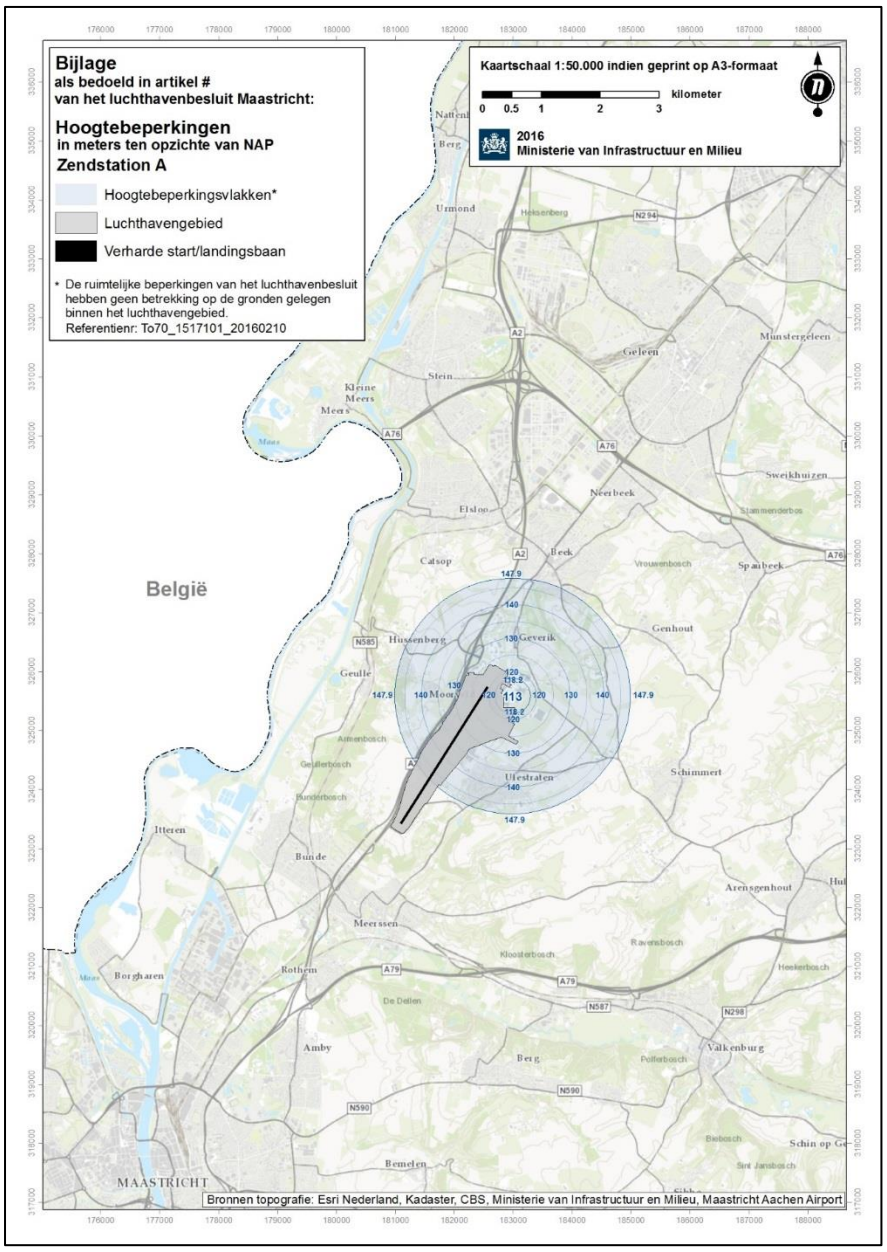
Voor de zend- en ontvangststations zijn een aantal vlakken geconstrueerd op basis van parameters uit de Regeling Burgerluchthavens, bijlage 6. Voor het luchthavenbesluit zijn vlakken geconstrueerd voor ontvangststation Beek, het noodontvangststation (toren), en zendstations A en B.



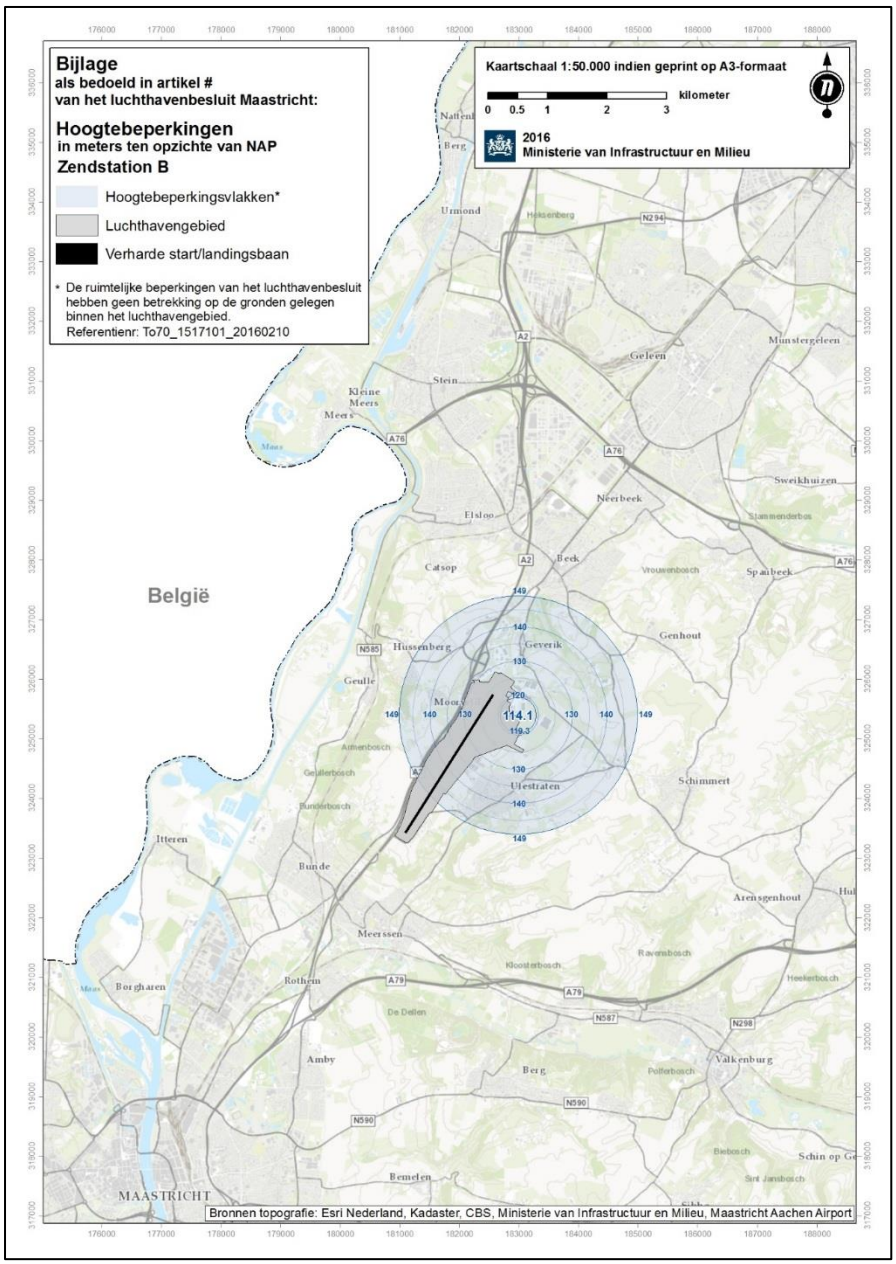
Figuur 16 Kaart van de surface voor het noodontvangstation



Figuur 17 Kaart van de surface voor het noodzendstation (toren)



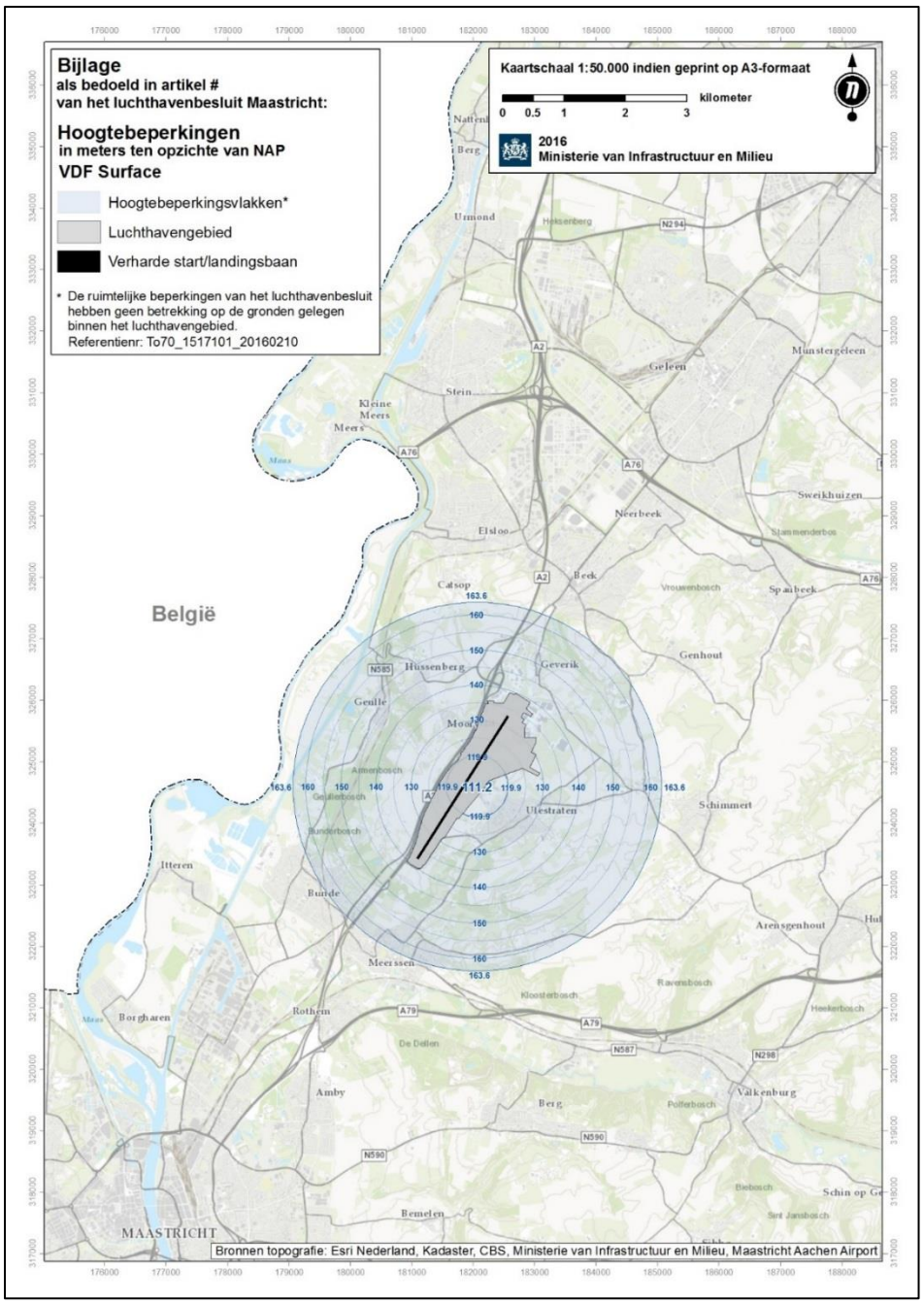
Figuur 18 Kaart van de surface voor zendstation A



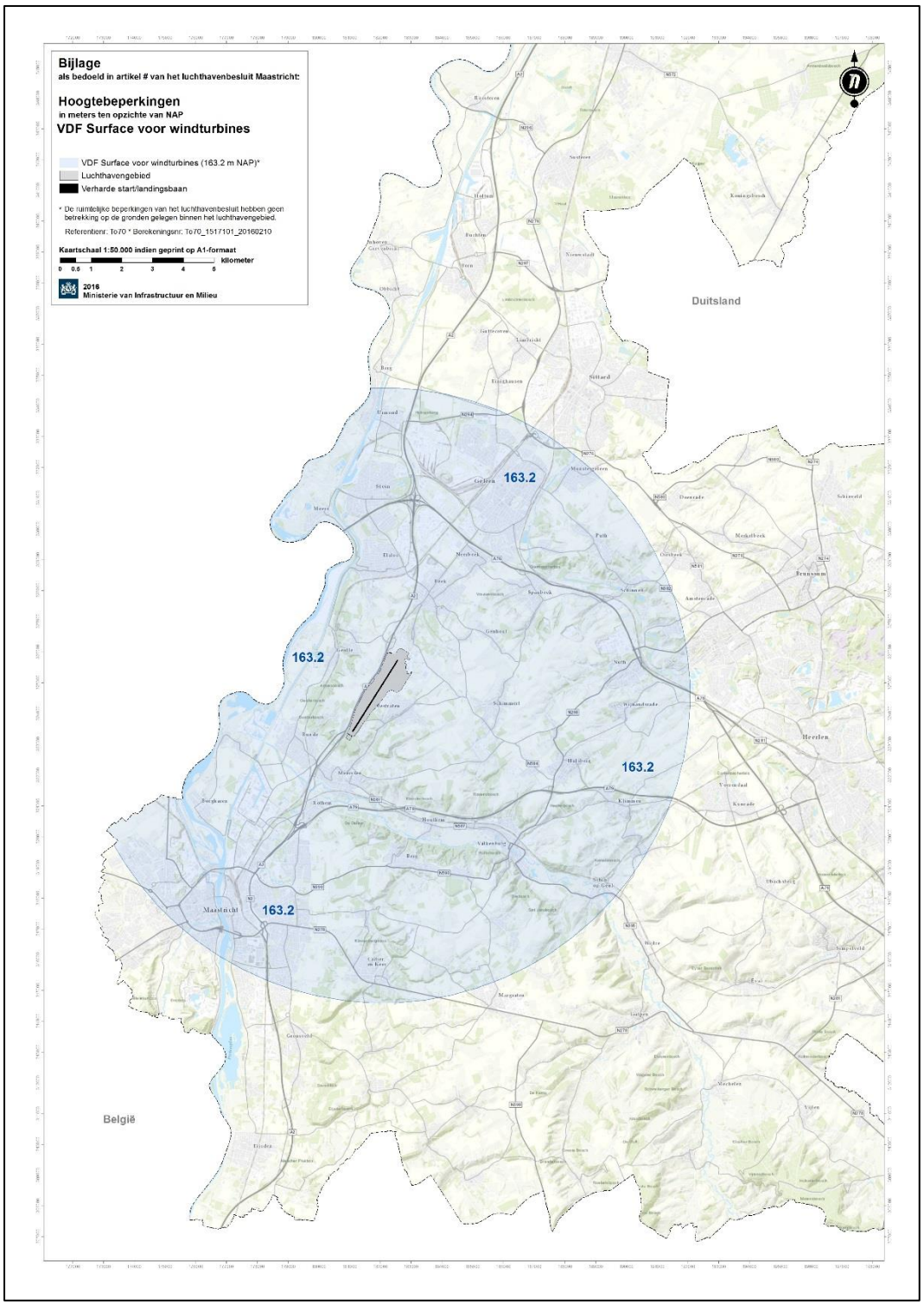
Figuur 19 Kaart van de surface voor zendstation B

Surfaces vanwege de VDF-peiler

Voor de VDF-peiler is een vlak geconstrueerd op basis van parameters uit de Regeling Burgerluchthavens, bijlage 6. Tevens is er een windturbinevlak toegevoegd op basis van de onderstaande parameters uit EUR Doc 015 (third edition), conform de verwachte update van de Regeling Burgerluchthavens, bijlage 6. Dit vlak geldt uitsluitend voor windturbines. Het windturbinevlak wordt enigszins verwarrend aangeduid met de term “2nd cilinder”, terwijl het vlak beter kan worden omschreven als een horizontaal vlak.

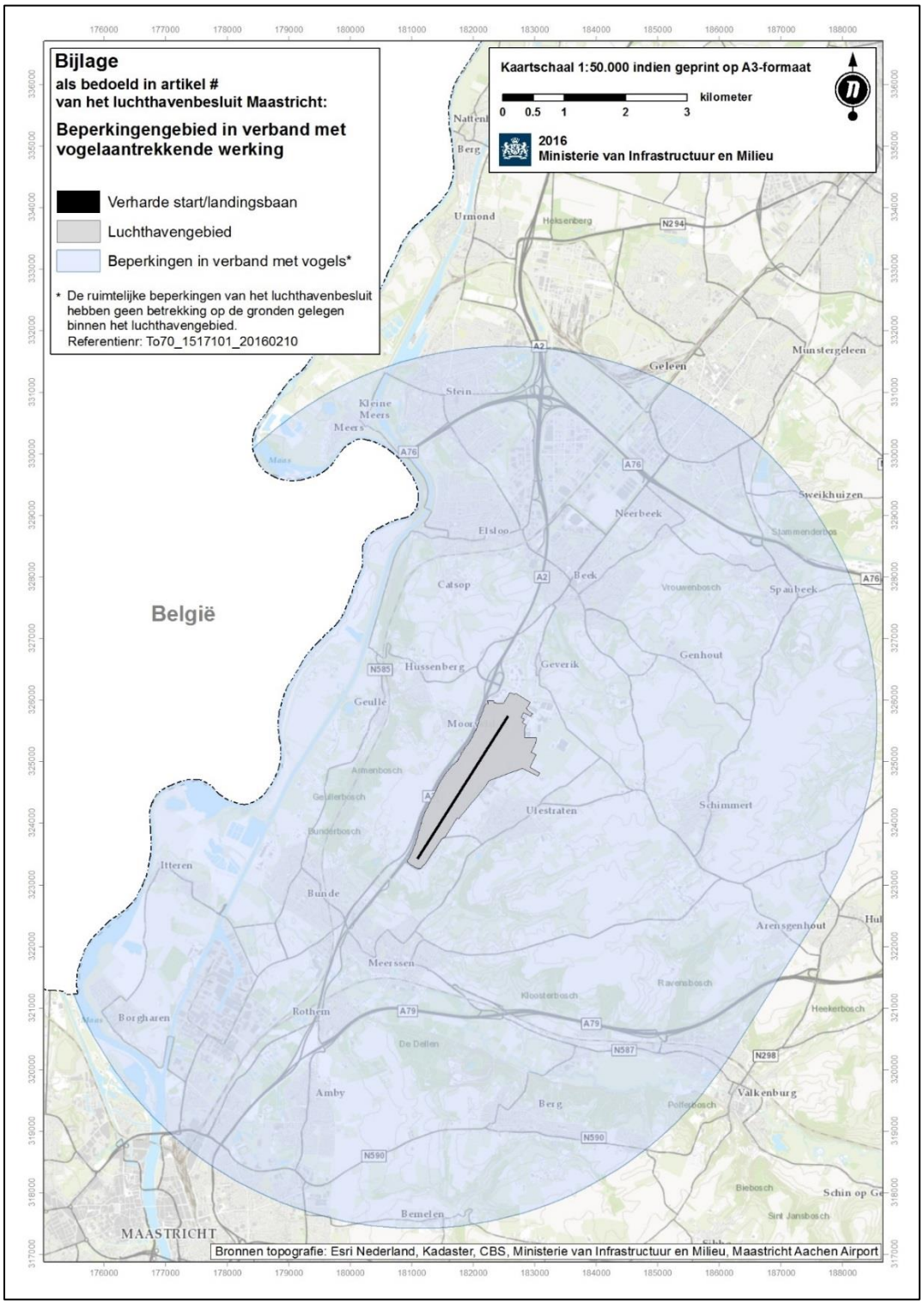


Figuur 20 Kaart van de surface voor de VDF-peiler



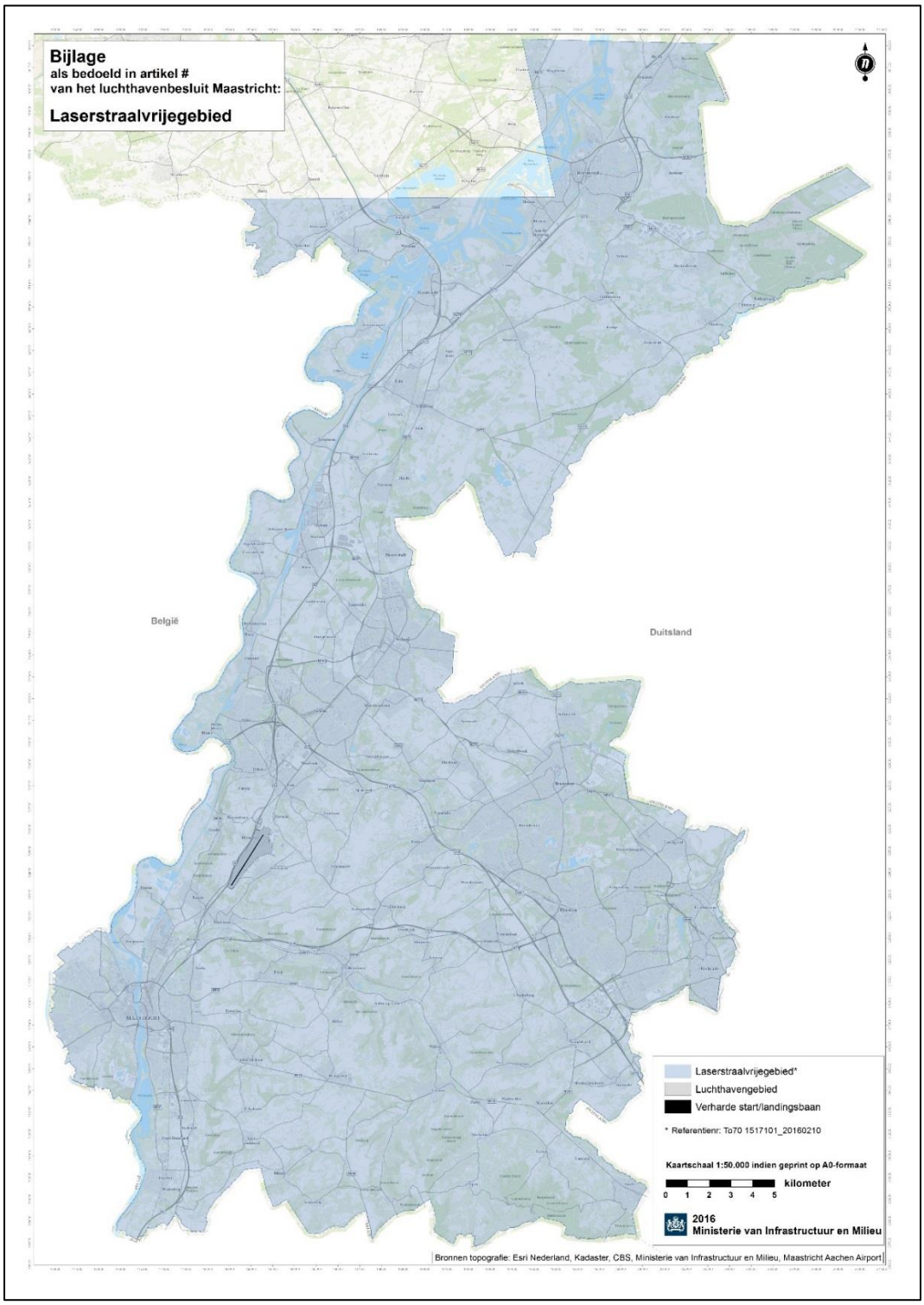
Figuur 21 Kaart van de VDF-surface voor windturbines

2.6 Beperkingengebied vogelaantrekkende bestemmingen



Figuur 22 Kaart van het beperkingengebied in verband met vogelaantrekkende bestemmingen

2.7 Laserstraalvrije gebied



Figuur 23 Kaart van het laserstraalvrije gebied

provincie limburg

Provinciale Staten

Cluster	PP		
Ons kenmerk	DOC-00514658		
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	24 oktober 2023
Bijlage(n)	1	**Verzonden**	24 oktober 2023

Onderwerp
13e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage Maastricht Aachen Airport

Geachte Staten,

Conform artikel 4 van de Regeling Grote Projecten Limburg 2020 doen wij u bijgaand de 13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage voor het groot project Maastricht Aachen Airport toekomen. Maastricht Aachen Airport is een van de projecten die onder de Regeling Grote Projecten gemonitord worden en waarover aan uw Staten gerapporteerd wordt. Het verzoek is om deze stukken te behandelen in de Statencommissie Economie en Samenleving van 24 november 2023.

Wij wijzen u erop dat voor deze voortgangsrapportage de format van de herziene basisrapportage is aangehouden. Op onderdelen sluit deze format niet meer volledig aan bij de actuele situatie van MAA of is de rapportage te uitgebreid door het herhalen van zaken die in het verleden, voor de besluitvorming van uw Staten in juni en december 2022, hebben gespeeld.

In het door uw Staten op 3 juni 2022 aangenomen Amendement 145 (Heldens c.s. inzake ‘Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA’) heeft u besloten om “het huidige Groot Project MAA om te zetten naar ‘Groot Project Transitie MAA’ met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kan worden gemonitord.’’. Wij werken momenteel aan een voorstel tot herziening van de basisrapportage en zullen dit separaat aan u aanbieden.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+ 31 43 389 99 99
www.limburg.nl

provincie limburg

Informerend stuk

1. Onderwerp

13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het groot project Maastricht Aachen Airport (MAA)

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Bijgaande voortgangsrapportage beschrijft de stand van zaken bij het groot project Maastricht Aachen Airport per peildatum 1 juli 2023. Deze 13e voortgangsrapportage beschrijft de ontwikkelingen bij de luchthaven in de periode 1 januari tot en met 30 juni 2023.

3. Bevoegdheid

- Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020
- Autonoom beleid, kerntaak regionale economie en mobiliteit

4. Risico's

Zie bijlage 4 in de bijgevoegde rapportage.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- X Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- X Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Maastricht Aachen Airport is onder product 1.1.4 opgenomen in de Programmabegroting 2023. De NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht is vanaf 15 juli 2014 100% eigendom van de Provincie Limburg. Rapportage over deze deelneming vindt plaats via de paragraaf Verbonden Partijen en in de begroting en jaarrekening, derhalve twee keer per jaar. De kaders met betrekking tot actief aandeelhouderschap, opgenomen in het Uitvoeringskader 'Sturing in Samenwerking 3.0' zijn van toepassing.

7. Meegezonden bijlagen

13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het Groot Project Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 januari 2023), inclusief een versie waarin alle wijzigingen ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage zijn gemarkeerd.

Groot project Maastricht Aachen Airport

13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage, peildatum 1 juli 2023

Maastricht, oktober 2023

Programmateam Maastricht Aachen Airport

Inhoudsopgave

13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het Groot Project Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli 2023) 3

A. Doelstellingen project 4

B. Reikwijdte project 12

C. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van Provinciale Staten 13

D. Planning van het project 14

E. Financiën van het project (provinciale middelen) 16

F. Risico's en risicobeheersing 17

G. Projectbeheer en projectbeheersing 18

Bijlage 1: juridische structuur 20

Bijlage 2: besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten 21

Bijlage 3: overzicht inzet provinciale middelen en financiële stand van zaken per 31 juni 2023 28

Bijlage 4: risico's en risicobeheersing 31

Bijlage 5: lijst van afkortingen 32

Bijlage 6: milieuonderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd met betrekking tot MAA 33

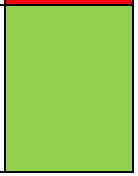
13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het Groot Project Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli 2023)

Op 4 juli 2014 hebben Provinciale Staten het project Maastricht Aachen Airport aangewezen als Groot Project. Daarmee valt dit project onder de Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020. De oorspronkelijke basisrapportage is vastgesteld op 6 februari 2015, en had nog betrekking op de herstructurering van MAA en de concessieverlening. Op 29 september 2017 is de herziene basisrapportage vastgesteld. In de herziene basisrapportage zijn de scope en de doelen van het project geactualiseerd en herijkt. Dit geldt ook voor de daarmee gepaard gaande risico's met bijbehorende beheersmaatregelen. Thans ligt de 13e voortgangsrapportage voor. In amendement 145, dat op 3 juni 2022 door PS is aangenomen, is bepaald dat het huidige Groot Project MAA moet worden omgezet naar 'Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kunnen worden gemonitord.

Ter informatie hierbij een kort overzicht van de stand van zaken conform de 'stoplichtenmethodiek'.

	Score	Toelichting
A. Doelstellingen		Hoewel het concessiecontract in stand is gelaten en de doelstelling strikt genomen daardoor gehaald is, is het exploitatierisico sinds de overname van MAA BV door NV HBLM (indirect) bij de Provincie komen te liggen.
B. Reikwijdte		Ongewijzigd
C. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid PS		
D. Planning		Dit betreft de planning die de transitie van MAA tot een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven volgt. Op onderdelen bepaalt de exploitant dit, de Provincie monitort in de rol van aandeelhouder.
E. Financiën (provinciale middelen)		NEDAB bijdrage is per 1-1-2019 verhoogd en aangevuld op basis van besluitvorming op 16 december 2022. Besluitvorming over het krediet voor de baanrenovatie heeft plaatsgevonden op 3 juni 2022
F. Risico's en risicobeheersing		In de risicobeschrijving zijn ook de risico's met betrekking tot het exploitatieresultaat van de MAA BV meegenomen
G. Projectbeheer en projectbeheersing		In de voortgangsrapportage worden de consequenties van de nieuwe governance voor projectbeheer en projectbeheersing bezien.

mitigerende maatregelen noodzakelijk
heeft de aandacht
ligt op schema

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	Stand van zaken (peildatum 1 juli 2023)
A. Doelstellingen project	Op basis van de besluitvorming van Provinciale Staten in juli 2014 en bij de herziene basisrapportage van april 2017 is het de regionale functie van de luchthaven in stand te houden en te versterken als doel voor publieke betrokken geformuleerd. De Provincie Limburg concentreert zich daarbij op publieke taken. Op basis van de mededeling portefeuillehouder van 8 september 2021 is er een proces en planning vanuit het College van GS aangegeven om in het voorjaar van 2022 te komen tot provinciale besluitvorming over de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Deze basisrapportage kan daar echter niet op vooruit lopen en is opgebouwd vanuit de uitgangspunten, doelstellingen en criteria zoals die in de herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017) door PS zijn bekrachtigd. De hoofd-doelstelling van het project is het realiseren van een duurzame toekomst voor Maastricht Aachen Airport door het middels een concessie laten exploiteren van de luchthaven conform het afgesloten concessiecontract en het beheren en onderhouden van de luchthaveninfrastructuur en het niet-cruciale vastgoed, om hiermee bij te dragen aan de versterking van het (luchthaven)vestigingsklimaat. *Rol Provincie*: ondernemer, partner (aandeelhouder), financier. Nu er een concessienemer en een concessiecontract zijn, zijn rol en positie van de Provincie veranderd (zie bijlage 1 voor juridische structuur). De Provincie is niet meer direct verantwoordelijk voor de prestaties op het gebied van aantallen passagiers of tonnen vracht. Die verantwoordelijkheid ligt inmiddels bij de concessienemer. De indicatoren in de programmabegroting zijn hiermee in overeenstemming gebracht. *Prestatie-indicatoren:* – tot eind looptijd concessie voldoen aan het concessiecontract conform de overeenkomst; – uitvoering onderhoudsplannen, die erop gericht zijn de luchthaveninfrastructuur in zodanige staat te brengen en te houden dat de exploitatie conform de concessie optimaal ondersteund wordt.	*Prestatie-indicatoren:* — Score Tot eind looptijd concessie voldoen aan het concessiecontract conform de overeenkomst —  In lijn met de besluitvorming van PS op 16 december 2022 zal uitvoering worden gegeven aan de plannen in het kader van (achterstallig) onderhoud. Daarmee wordt de luchthaveninfrastructuur in zodanige staat gebracht en gehouden dat de exploitatie conform de concessie optimaal ondersteund wordt. —  Vanaf 1 november 2019 is MAA BV onderdeel van de holding HBLM NV. Hoewel de concessie in stand is gelaten is hiermee het exploitatierisico (indirect) bij de Provincie Limburg als aandeelhouder terecht gekomen. *Vervoersvolumes* – Sinds de start van de concessie op 1 juli 2016 zijn de volumes van vrachtvervoer aanzienlijk toegenomen. Het vrachtverkeer bedroeg in de eerste helft van 2023 15.859 ton, hetgeen ten opzichte van de eerste helft 2022 (54.134) een afname is van 70%. – Het aantal passagiers is in de eerste helft van 2023 met ongeveer 12% afgenomen naar 62.472 passagiers ten opzichte van de eerste helft 2022 (70.672). De lagere cijfers over de eerste helft 2023 worden onder meer verklaard door de baanrenovatie van de start- en landingsbaan. Van 8 mei tot en met 30 juni 2023 is MAA gesloten geweest voor vliegverkeer. *Instandhouding luchthaveninfrastructuur* Voor de instandhouding van de luchthaveninfrastructuur is het planmatig onderhoud in uitvoering genomen aan de hand van een onderhoudsplan. De hiervoor vastgestelde begrotingen zijn leidend. Zie verder bijlage 3 voor stand van zaken met betrekking tot de realisatie van de financiële bestedingen. *Omgevingsfonds (T9227)* In lijn met de besluitvorming door Provinciale Staten op 3 juni en 16 december 2022 zal een Omgevingsfonds in de vorm van een onafhankelijke stichting worden vormgegeven.

Daarnaast monitoren we de prestaties van de concessienemer en zetten die af tegen de door uw Staten uitgesproken ambities. Vanaf de zesde voorgangsrapportage worden alleen de cijfers van het CBS vermeld. Omdat hierdoor de vergelijking met de oorspronkelijk ambitie niet kloppend is, is de streefwaarde hierop aangepast.

Indicatoren	Streefwaarde	Jaar
Passagiersvolume	650.000 pax	2024
Vrachtvolume	200.000 ton	2024
Directe werkgelegenheid	375 fte	2019
Indirecte werkgelegenheid	1275 fte	2019

Vanaf de start van de concessieperiode (1 juli 2016) gaan we met voortschrijdende tweejaarsgemiddelden werken om de vervoerscijfers die de concessienemer realiseert in meerjarig perspectief te kunnen plaatsen, waarbij korte-termijn-fluctuaties niet leidend zijn.

De stichting zal uitvoering geven aan de maatregelen/programma`s als bepaald op 16-12-2022 waartoe ook de vormgeving van een verkoopgarantieregeling bedoeld voor de woningen gelegen binnen de 56 dB(A)-contour (B2 bij Statenvoorstel G-22-054). Op dit moment is nog niet bekend hoeveel eigenaren van woningen daar gebruik van willen maken.

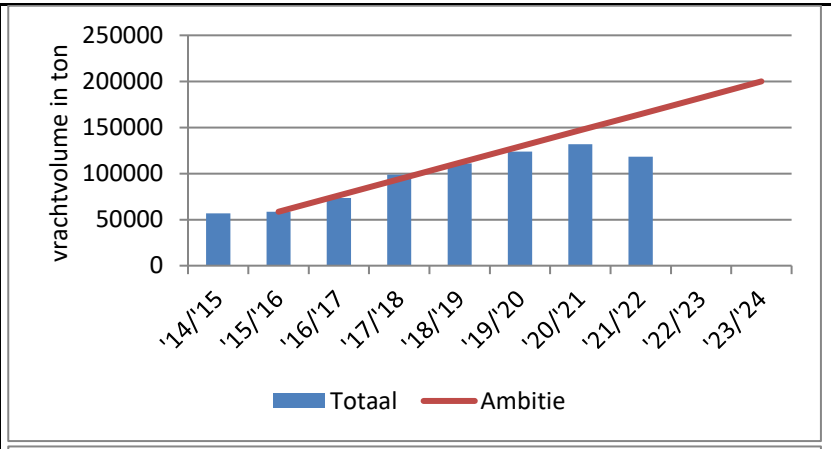
Vervoersontwikkeling

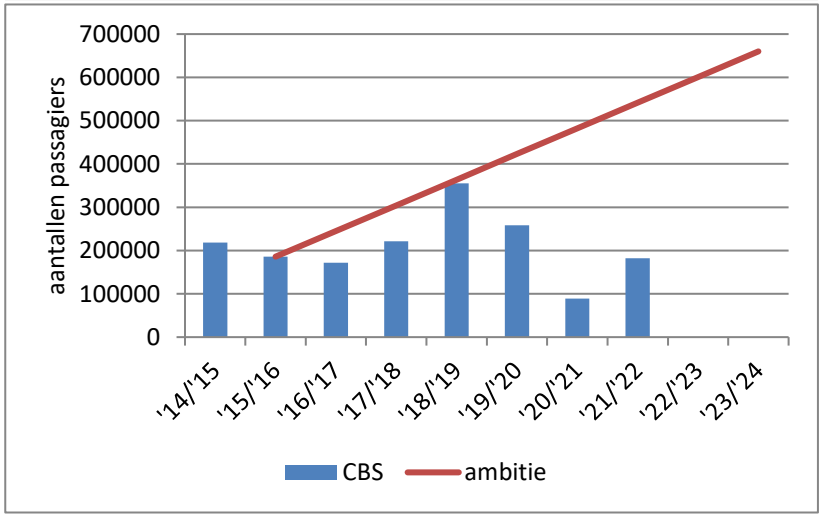
In onderstaande tabel zijn de vervoersontwikkelingen op MAA weergegeven vanaf het jaar dat de luchthaven door de Provincie Limburg is overgenomen.

	Vracht*	Passagiers
2014	56.693	241.473
2015	56.622	195.180
2016	60.480	176.562
2017	86.770	167.544
2018	110.823	275.113
2019	111.457	435.977
2020	135.984	81.080
2021	127.994	97.646
2022	108.219	266.032
Eerste helft 2023	15.859	62.472

*Dit betreft luchtgevlogen vracht zoals geregistreerd door het CBS. Luchthavenvervoer over de weg (‘truck-truck’) wordt niet meer geregistreerd.

In onderstaande grafieken zijn de tweejaarsgemiddelden van de vracht- en passagiersvolumes afgezet tegen de ambities zoals geformuleerd voor MAA op het eind van de concessieperiode. Omdat er geen tussentijdse vervoersvolumes als ambitie zijn geformuleerd, is in bijgaande tabellen een trendlijn van de ambitie weergegeven gerekend vanaf het moment waarop de Provincie Limburg eigenaar van de luchthaven is geworden.


250000
200000
150000
100000
50000
0
vrachtvolume in ton
'14/'15
'15/'16
'16/'17
'17/'18
'18/'19
'19/'20
'20/'21
'21/'22
'22/'23
'23/'24
Totaal
Ambitie


700000
600000
500000
400000
300000
200000
100000
0
aantallen passagiers
'14/'15
'15/'16
'16/'17
'17/'18
'18/'19
'19/'20
'20/'21
'21/'22
'22/'23
'23/'24
CBS
ambitie

	luchtvracht (ton)	passagiers
'14/'15	56.658	218.327
'15/'16	58.551	185.871
'16/'17	73.625	172.053
'17/'18	98.797	221.329
'18/'19	111.140	355.545
'19/'20	123.721	258.529
'20/'21	131.990	89.363
'21/'22	118.107	181.839
'22/'23		
'23/'24		
vervoerscijfers MAA: 2-jaarsgemiddelde		

De vervoerscijfers laten zien dat het vrachtvervoer gelijk oploopt ten opzichte van de ambitie. Voor het passagiersvervoer is sprake van sterke groei in 2018 en 2019.
Vanwege de COVID-19 pandemie is het passagiersvervoer in 2021 weliswaar met 20% ten opzichte van 2020 toegenomen. Ten opzichte van 2019 is de omvang met circa 22% teruggelopen. De aanvankelijke vooruitzichten dat in 2021 een herstel te verwachten zou zijn, zijn vanwege de mondiale situatie en de internationale reisadviezen niet uitgekomen. Corendon heeft haar activiteiten in 2021 overwegend geconcentreerd naar Schiphol.

Werkgelegenheidscijfers
Vanaf de achtste voortgangsrapportage baseren wij de werkgelegenheidscijfers op het onderzoek dat door Ecorys is uitgevoerd. Deze actualisatie wordt op jaarbasis opgesteld.
In het kader van het adviesrapport van de heer Van Geel is door Ecorys nader onderzoek gedaan naar de economische effecten van de luchthaven.
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[1]. Ecorys heeft in het kader van het adviestraject van de heer Van Geel onafhankelijk onderzoek verricht naar de werkgelegenheidseffecten, waarbij de bronbestanden van het E'til en het onderzoek van de Erasmus Universiteit tegen het licht zijn gehouden. Dit heeft geleid tot een aanscherping van de overzichten van bedrijven die binnen de definitie van luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid meegenomen worden in de overzichten. In de E'til cijfers werden regionale effecten in luchtvaart gerelateerde logistieke bedrijvigheid niet meegenomen.
De gehanteerde methode geeft een beeld van het werkgelegenheidseffect van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor. Dat houdt in dat niet alle bedrijven een een-

op-een relatie met de luchthaven hoeven hebben, maar dat de nabijheid of beschikbaarheid van bedrijventerreinen nabij een luchthaven een reden voor vestiging is. Voorbeeld hiervan zijn logistieke bedrijven die naast luchtvracht ook wegvervoer en opslag als activiteit kennen, maar waarbij de nabijheid van de luchthaven de reden voor vesting is.
In de analyse over 2021 hebben wij Ecorys gevraagd naast deze benadering ook in beeld te brengen het werkgelegenheidseffect van de luchthaven waarbij sprake is van een functionele relatie (bijvoorbeeld de vliegtuigonderhoudsbedrijven die een start- en landingsbaan nodig hebben) of een zakelijke relatie met de luchthaven bestaat. Deze tweede methode sluit meer aan bij gegevens die door de Denktank MAA en Alliantie tegen Uitbreiding MAA worden gehanteerd.

Ecorys (zie bijlage bij deze voortgangsrapportage) raamt het totaal op 1.860 werkzame personen (mediaan). Hiervan komen 1.130 werkzame personen voor rekening van de bedrijvigheid op de luchthaven zelf en de aangrenzende bedrijventerreinen. In 2020 ging dit om 1.120 werkzame personen. Daarnaast heeft volgens Ecorys ook een beperkt deel van het wegtransport en aanverwante logistieke bedrijven in de regio baat bij de aanwezigheid van MAA. De hiermee samenhangende (directe) werkgelegenheid raamt Ecorys op 350 werkzame personen. Dat is een daling ten opzichte van 2020 (380 werkzame personen). Per saldo leidt dit tot een geringe afname in het aantal werkzame personen.
Via de inkoop van goederen en diensten en via aanvullende bestedingen van bezoekers, ontstaat in de regio ook indirecte en afgeleide werkgelegenheid. Deze raamt Ecorys op respectievelijk 350 en 30 werkzame personen. Dat is een lichte afname ten opzichte van 2020, toen deze werden geraamd op 370 en 30 werkzame personen.
Op 1 januari 2022 werkten bij de luchthaven 192,5 fte aan eigen personeel en 14,5 fte aan uitzendkrachten. Per 1 januari 2023 bedroegen deze aantallen 203,5 fte respectievelijk 5 fte. Deze gegevens over werkgelegenheid hebben alleen betrekking op de arbeidsplaatsen bij de luchthaven zelf.

Naam terrein	**Direct**	**Indirect**	**Afgeleid**	**Totaal**
Terreingebonden	**1120**	**280**		**1400**
Businesspark Aviation Valley	*110*	*30*		*140*
Kantorenzone Luchthaven (SD)	*140*	*30*		*170*
Maastricht Aachen Airport	*830*	*220*		*1050*
Technoport Europe (TPE)	*40*	*0*		*40*
Wegtransport/ logisitiek regio	*380*	*90*		**470**
Afgeleid	*0*	*0*	*30*	**30**
Totaal	**1500**	**370**	**30**	**1870**

Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport 2020 (regionaal, werkzame personen)

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Terreingebonden	**1130**	**270**		**1400**
Businesspark Aviation Valley	*110*	*30*		*140*
Kantorenzone Luchthaven (SD)	*110*	*30*		*140*
Maastricht Aachen Airport	*890*	*200*		*1090*
Technoport Europe (TPE)	*20*	*0*		*20*
Wegtransport/ logisitiek regio	**350**	**80**		**430**
Afgeleid	*0*	*0*	*30*	**30**
Totaal (incl. Afgeleide werkgelegenheid)	**1480**	**350**	**30**	**1860**

Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport 2021(regionaal, werkzame personen)[2]

Om zicht te krijgen op het verlies aan werkgelegenheid wanneer de luchthaven zou sluiten, is in 2020 door Ecorys voor alle bedrijven op en rond MAA in kaart gebracht of zij luchthavengebonden zijn en of zij een zakelijke relatie hebben met MAA. Vervolgens is voor de bedrijven met een zakelijke relatie met MAA op basis van beschikbare kennis bij diverse betrokken organisaties en relevante eerdere onderzoeken van Ecorys een inschatting gemaakt van het aandeel werkgelegenheid dat gerelateerd is aan de faciliteiten en voorzieningen van MAA. Hierbij is aangenomen dat bedrijven die tenminste voor 75% van de werkgelegenheid afhankelijk zijn van MAA op termijn zullen vertrekken bij een eventuele sluiting van MAA. Voor bedrijven die voor minder dan 75% afhankelijk zijn van MAA wordt aangenomen dat zij ook (kunnen) blijven wanneer MAA zou sluiten.
In totaal heeft Ecorys de directe terreingebonden werkgelegenheid die zal vertrekken in geval van eventuele sluiting van MAA op 550 werkzame personen geraamd. Dat betreft 49% van het totaal van 1.130 luchthavengebonden werkzame personen (mediaan) op de luchthaven zelf en de aangrenzende bedrijventerreinen.

De volgende definities zijn gehanteerd:

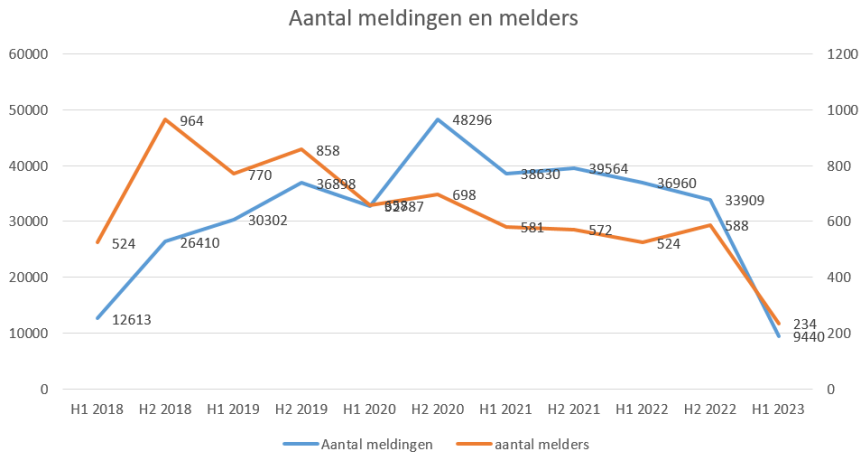
Directe effecten: Het betreft de werkgelegenheid van bedrijven die vanwege de nabijheid van MAA zich hier gevestigd hebben (luchtvaart gerelateerde bedrijven die een functionele of zakelijke relatie met de luchthaven MAA hebben en of luchtvaart gerelateerde bedrijven die zich hier gevestigd hebben op de vanwege de aanwezigheid van de luchthaven ontwikkelde bedrijventerreinen). Voorbeelden hiervan zijn onder andere airtraffic control, bagageafhandeling, baliebezetting ten behoeve van incheck passagiers, douane faciliteiten,

[2] Door afronding op tientallen ontstaan mogelijk verschillen in de optelling

		horecavoorzieningen luchthaven, brandweer/ beveiliging, maar ook de wegvervoerders die direct te koppelen zijn aan de luchtvaart sector in de regio. **Indirecte effecten**: dit zijn de effecten bij toeleverende bedrijven en instellingen (zoals o.a. inkoop van benodigde materialen en/of halfproducten, maar ook schoonmaak, inrichting, catering, kantoorartikelen, etc.). Deze zogeheten achterwaartse effecten kunnen bepaald worden met een zogeheten Input-Output analyse. Dit is een analyse op basis van een tabel van onderlinge (financiële) relaties tussen activiteiten in een regio. Hieruit is bijvoorbeeld af te leiden wat het effect op zakelijke diensten is als de sector luchtvaart meer of juist minder gaat besteden. **Afgeleide effecten** vanwege (het verlies aan) aanvullende bestedingen van bezoekers in de regio. Denk hierbij onder andere aan de (eventuele) uitgaven voor de hotelaccommodatie, het (taxi)vervoer ter plaatse of de bestedingen in de plaatselijke restaurants en/of winkels. Ook voor de afgeleide effecten geldt dat er sprake is van een (indirect) effect bij toeleverende bedrijven. Deze worden eveneens met behulp van een IO-analyse in beeld gebracht. *Meldingen* Op verzoek van Provinciale Staten nemen we in de voortgangsrapportage een verwijzing op naar de website en documenten van de stichting Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL): www.kicl.nl en https://www.kicl.nl/index.php/luchthavens/rapporten/maastricht/ Dit KICL heeft betrekking op alle luchtverkeer boven de provincie. Het KICL is vormgegeven in een separate entiteit en staat los van het programma MAA en/of de luchthaven MAA en tot haar behorende entiteiten. Het totaal aantal vliegbewegingen bedroeg over de eerste helft 2023 3.572 bewegingen. Dat is minder dan over dezelfde periode in 2022 (7147). Het aantal vliegbewegingen medium en groot verkeer bedroeg over de eerste helft 2023 1.116 bewegingen. Dat is minder dan over dezelfde periode in 2022 (2393). Deze teruggang in aantal bewegingen is grotendeels te verklaren door de sluiting van de start- en landingsbaan gedurende twee maanden. Het aantal meldingen van hinder bedroeg over de eerste helft van 2023 9.440 (In dezelfde periode van 2022 bedroeg dat 36.960, hetgeen een afname van circa 74% is). Het aantal melders nam in het eerste half jaar 2023 af ten opzichte van 2022 van 524 naar 234. Dit is een afname van 55%. Het is aannemelijk dat de afname van het aantal meldingen en melders deels samenhangt met de tijdelijke sluiting van de start- en landingsbaan.

Op basis van het meldingenpatroon probeert het KICL een correlatie te leggen tussen de vliegbewegingen en het aantal meldingen.

In bijgaande grafiek en tabel zijn deze gegevens van KICL over de afgelopen 5 jaar weergegeven. Het aantal meldingen loopt in 2018 sterk op. De KICL verklaart een belangrijk deel van de meldingen door het aantal vliegbewegingen van het zogenaamd groot verkeer.



Jaar (per 6 maanden)	*Aantal vliegbewegingen Totaal	*Aantal vliegbewegingen medium/groot	*Aantal vliegbewegingen overig verkeer	**Aantal meldingen hinder	***Aantal melders over hinder
H1 2018	8000	2221	5779	12613	524
H2 2018	7777	3113	4664	26410	964
H1 2019	6945	2980	3965	30302	770
H2 2019	7129	3213	3916	36898	858
H1 2020	5059	2315	2744	32787	658
H2 2020	6605	2924	3681	48296	698
H1 2021	5782	2629	3153	38630	581
H2 2021	7114	2952	4162	39564	572
H1 2022	7147	2393	4754	36960	524
H2 2022	6681	2927	3754	33909	588
H1 2023	3572	1116	2456	9440	234

* bron: MAA en KICL
** bron: KICL
*** melders kunnen voor het jaarcijfer niet bij elkaar worden opgeteld. Een melder die in zowel H1 als in H2 meldingen indient blijft voor het jaarcijfer één melder.

Partijen in de CRO hebben een nadere uitwerking opgesteld om de vermijdbare hinder van de luchthaven beter aan te pakken (zie verder onderdeel D. planning van het project).

		In eerdere voortgangsrapportages werd per half jaar een overzicht gegeven van de geregistreerde vliegtuigtypen. De gegevens werden ontleend aan de rapportages van de door de RUD-ZL verrichte geluidsmetingen. Op voorstel van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) is de RUD-ZL evenwel gestopt met het verrichten van geluidsmetingen omdat de CRO geen meerwaarde zag in het metingen met twee geluidmeetpunten. De CRO is in afwachting van aanbevelingen van het ministerie van I&W om met aanbevelingen te komen voor de inrichting van een nieuw meetsysteem voor MAA. De gegevens over geregistreerde vliegtuigtypen zijn op dit moment niet voorhanden. Dat geldt ook voor de gegevens over gemeten piekniveaus.
	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	**Stand van zaken (peildatum 1 juli 2023)**
B. Reikwijdte project	Conform de besluitvorming van Provinciale Staten d.d. 16 mei 2014 wordt de reikwijdte bepaald door de keuze voor scenario 4 (voorkeursoptie, inclusief passagiers). In dit scenario draagt de Provincie Limburg bij in de kosten van niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB), neemt de eigendom van de luchthaveninfrastructuur over en draagt zorg voor beheer, instandhouding en ontwikkeling hiervan.	De reikwijdte van het project is ongewijzigd.

C. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS	– Een overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van Provinciale Staten is opgenomen in bijlage 2. – De voorstellen die aan uw Staten zijn voorgelegd zijn getoetst aan de uitgangspunten van het kader Sturen in Samenwerking. – In de reguliere planning- en controlcyclus wordt over deelaspecten van het project MAA gerapporteerd in de paragraaf financieringen en in de paragraaf verbonden partijen. – Uw Staten worden twee keer per jaar, in aanvulling op de planning- en controlcyclus, via de Regeling Grote Projecten geïnformeerd over de financiële en inhoudelijke voortgang van het project MAA, de planning en de risicobeheersing. – Indien ontwikkelingen binnen het project MAA hiertoe aanleiding geven, zullen uw Staten geïnformeerd worden via mededelingen portefeuillehouder.	*Besluitvormingsmomenten PS* Een overzicht van de besluitvormingsmomenten van Provinciale Staten is opgenomen in bijlage 2. De eerstvolgende voortgangsrapportage, met als peildatum 1 januari 2024, zal aan uw Staten worden aangeboden in het voorjaar van 2024. Die voortgangsrapportage zal worden gebaseerd op een herziene basisrapportage die najaar 2023 aan uw Staten zal worden voorgelegd. *Besluit PS toekomst MAA* Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten besloten kennis te nemen van het Businessplan ‘Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven’ van MAA BV en MAABI BV en ingestemd met het verstrekken van een NEDAB van € 5,5 miljoen per jaar en een investeringskrediet voor achterstallig onderhoud (in de vorm van een agiostorting) van € 23,9 miljoen. Met het betreffende Statenvoorstel en de daarbij behorende documenten, waaronder genoemd businessplan, hebben Gedeputeerde Staten uitvoering gegeven aan het door Provinciale Staten op 3 juni 2022 aangenomen Amendement 145 ‘Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA’. *Stand van zaken Luchthavenbesluit* MAABI B.V. heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind november 2018 verzocht om de procedure van de lopende aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport stop te zetten. U bent hier op 27 november 2018 door de portefeuillehouder over geïnformeerd. Op verzoek van het ministerie van I&W is gekozen voor een volledige actualisering van de eerder ingediende aanvraag luchthavenbesluit. De procedure voor het verkrijgen van een Luchthavenbesluit is voorjaar 2023 opgestart en dient eind 2024 te zijn afgerond. Op dit moment vinden de (milieu)onderzoeken plaats om te komen tot een nieuwe aanvraag Luchthavenbesluit. De resultaten van de onderzoeken zullen worden verantwoord door middel van een m.e.r.-beoordeling en een daarbij behorend besluit van het ministerie conform planning eind 2023.

D. Planning van het project	In de basisrapportage is aangegeven dat de beoogde eindsituatie in stappen zal worden gerealiseerd: 1. Provincie neemt de hele luchthaven (inclusief vastgoed) in eigendom --> is gerealiseerd per 15 juli 2014. 2. Commerciële exploitatie van de luchthaven moet weer in handen van marktpartijen komen --> is gerealiseerd per 1 juli 2016. 3. Sanering, herstructurering en ontvlechting van de luchthaven om deze geschikt te maken voor exploitatie --> is gerealiseerd. Nu de beoogde eindsituatie is gerealiseerd, is het project MAA in een nieuwe, meer beheersmatige fase gekomen. We werken aan de realisatie van de door Provinciale Staten vastgestelde, langjarige ambities voor de doorontwikkeling van Maastricht Aachen Airport. De door uw Staten geformuleerde ambities ten aanzien van vrachtvolumes en passagiersaantallen voor MAA zijn gedefinieerd als ambities op het eind van de concessieperiode (2026). In het kader van die ambities kan het nodig zijn dat nieuwe functionaliteiten op het vlak van vrachtafhandeling, passagiers-accommodatie en vliegtuigonderhoud ontwikkeld worden.	*Provinciaal inpassingsplan* Het voorontwerp PIP is in januari 2022 gepubliceerd. Hierna zijn zienswijzen ingediend. Deze zijn betrokken bij het opstellen van het ontwerp PIP. Het ontwerp PIP kan evenwel eerst ter visie worden gelegd op het moment dat de ontwerp Wnb-vergunning door het Ministerie van LNV is gepubliceerd. Het moment van terinzagelegging van het ontwerp PIP bepaalt wanneer het definitieve PIP ter vaststelling aan Provinciale Staten kan worden voorgelegd. Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat het PIP voor 1 januari 2023, samen met de ontwerp Omgevingsvergunning milieu (gemeente Beek) en de ontwerp Wnb-vergunning (ministerie LNV) ter inzage zal worden gelegd. *Kaders en ambities* Hoewel het concessiecontract in stand is gelaten en de doelstelling strikt genomen daardoor gehaald is, is het exploitatierisico sinds de overname van MAA BV door HBLM NV (indirect) bij de Provincie komen te liggen. Inmiddels is Schiphol Nederland BV voor 40% aandeelhouder van HBLM geworden. Er wordt toegewerkt naar een situatie waarbij voor MAA nieuwe kaders voorhanden zijn (met name luchthavenbesluit), op basis waarvan met succes naar marktpartijen en of strategische partners gekeken kan worden voor de exploitatie. Dit maakt onderdeel uit van het business plan dat is opgesteld in het kader van de uitwerking van ‘amendement 145’ (3 juni 2022). Dit business plan geeft de kaders voor de doorontwikkeling / transitie van de luchthaven. *Nieuwe functionaliteiten* Met betrekking tot de nieuwe functionaliteiten op het vlak van vrachtafhandeling, passagiersaccommodatie en vliegtuigonderhoud kunnen de volgende ontwikkelingen gemeld worden: – De onderzoeken naar de mogelijkheid om de uitbreiding van de parkeergelegenheid vanuit de markt te financieren worden opgepakt. – Ten behoeve van de verdere verduurzaming van de luchthaven zijn de mogelijkheden voor het plaatsen van zonnepanelen op bestaande gebouwen uitgewerkt. Hiervoor is SDE subsidie aangevraagd.

Vervolg D. Planning van het project		– Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV heeft de opdracht voor renovatie van de start- en landingsbaan najaar 2022 gegund aan Dura Vermeer Infra Regionale Projecten BV. De start van de werkzaamheden aan de start- en landingsbaan is in het voorjaar van 2023 voorzien (renovatie gepland van 8 mei tot en met 30 juni). Mededeling portefeuillehouder d.d. 9 september 2022 (DOC-00330623). De baanrenovatie heeft plaatsgevonden binnen de daarvoor gereserveerde termijn en is voorspoedig en in goede afstemming met de omgeving verlopen. – Ter voorkoming van vortexschade aan daken zijn aan de hand van een tweetal rapporten drie gebieden met het hoogste risicoprofiel bepaald (gemeente Beek) waar overgegaan wordt tot het preventief verankeren van dakpannen ter voorkoming van vortexschade. Start uitvoering regeling eind 2023. – Vastgoed: vergroten verhuurbaarheid Aviation House in voorbereiding (onder meer compartimentering begane grond, plaatsing elektrische laadpalen, upgrade entree).

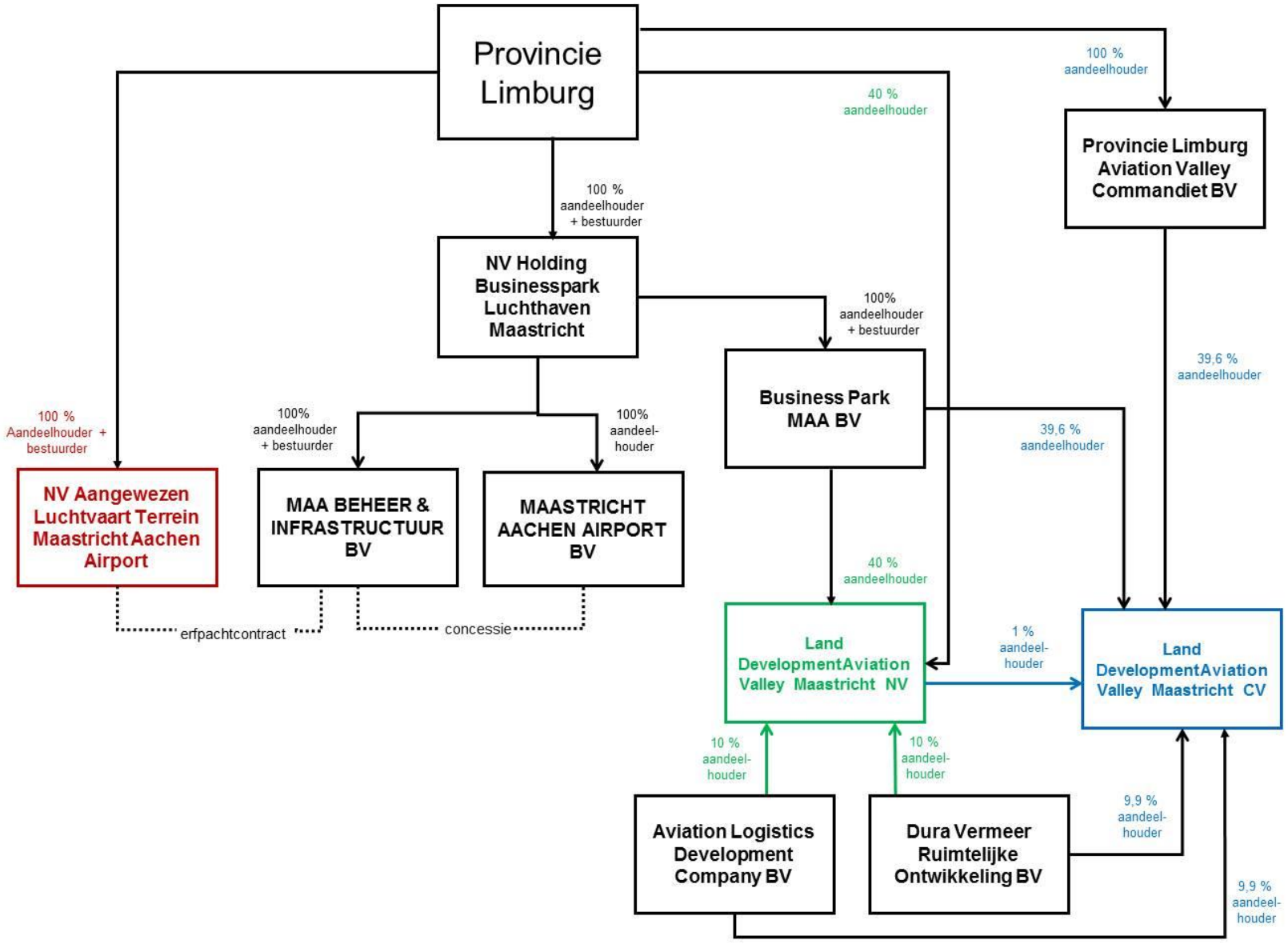
E. Financiën van het project (provinciale middelen) Peildata voor financiën zijn: 30 juni 31 december	Op 16 mei 2014 hebben uw Staten ingestemd met de inzet voor MAA. Op 9 oktober 2015 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de nadere invulling hiervan. Op 30 september 2016 hebben PS besloten om aanbevelingen uit het rapport van de Commissie van onderzoek inzake de 'Vergelijking PS-besluiten 9-10-2015 en 16-5-2014 i.r.t. GS-nota 9-9-2015 betreffende NEDAB-subsidie MAA' te onderschrijven en GS op te dragen om bij elke voortgangsrapportage over het Groot Project MAA conform de Regeling Grote Projecten een compleet en actueel overzicht op te nemen op basis van overzicht 2 uit voorliggend onderzoek. In de toelichting bij de Regeling Grote projecten 2017 ('Werken met de Regeling Grote Projecten 2017', versie 22 februari 2017) staat een voorbeeld van een financiële overzichtstabel opgenomen. Deze zullen wij als basis gebruiken in onze rapportages. Daarnaast hebben uw Staten ingestemd met de wijze van financieel rapporteren in de derde voortgangsrapportage, waarbij een compleet en actueel financieel overzicht is opgenomen. Wij zullen ook dit overzicht blijven hanteren. Daarmee wordt invulling gegeven aan deze aanbeveling.	Een overzicht van de inzet van provinciale middelen en de financiële stand van zaken per 30 juni 2023 is opgenomen in bijlage 3.

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	Stand van zaken (peildatum 1 juli 2023)
F. Risico's en risicobeheersing	De risico's die waren gedefinieerd in de eerste basisrapportage hebben we voor het merendeel kunnen afvoeren. De belangrijkste risico's die nu nog resteren, zijn: 1. tegenvallende vervoersontwikkelingen; 2. voortijdige beëindiging concessie; 3. geen goedkeuring staatssteun voor achterstallig onderhoud; 4. de toerekening van de kosten van de luchtverkeersleiding; 5. het definitief luchthavenbesluit is vertraagd vastgesteld of wijkt af van het aangevraagde luchthavenbesluit. Naast deze project-specifieke risico's zijn uiteraard ook meer algemene risico's te onderscheiden, zoals afbreukrisico's, risico van imagoschade en dergelijke. Een adequaat en goed georganiseerd projectbeheer (zie hierna onderdeel G) zorgt ervoor dat ook deze algemene risico's geborgd zijn. De belangrijkste beheersmaatregelen worden aan de orde gesteld en gemonitord in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van N.V. HBLM, N.V. ALTMAA, MAABI B.V. en MAA B.V. Sinds 1 november 2019 is MAA B.V. een dochteronderneming van N.V. HBLM	Een overzicht van de risico's en de daarbij behorende risicobeheersing is opgenomen in bijlage 4.

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	Stand van zaken (peildatum 1 juli 2023)
G. Projectbeheer en projectbeheersing	*Rol provincie* De Provincie Limburg heeft de rol van ondernemer, partner (aandeelhouder) en financier bij het laten exploiteren van de luchthaven. Daarnaast is zij procesmanager, waarbij zij de realisatie van vervoerscijfers in relatie tot de provinciale ambities en de bijdragen aan de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat monitort. *Projectorganisatie en -administratie* Het projectbeheer en de projectbeheersing voor het project MAA vereist sturen, beheersen, verantwoorden en toezicht. Binnen de provinciale ambtelijke organisatie is een Projectteam MAA ingericht, waarbinnen vanuit verschillende clusters expertise vertegenwoordigd is (inhoudelijk, financieel, juridisch, economisch, vastgoed). Dit projectteam bewaakt de voortgang en de risico's van het project, voert structureel overleg met MAABI en bereidt Algemene vergaderingen van aandeelhouders voor opdat GS daarin standpunten kunnen innemen. Ook is er op regelmatige basis strategisch overleg tussen de programmamanager MAA, de directeur MAA, de directeur MAABI, de verantwoordelijk portefeuillehouder en de verantwoordelijke directeur. In dit overleg wordt gesproken over strategische zaken zoals de wijze en momenten waarop GS en PS geïnvolveerd worden. Daarnaast wordt periodiek externe afstemming gezocht met bestuurders en ambtenaren van gemeenten, met de CRO en klankbordgroep bedrijven.	*Overleggen* – Er vindt structureel voortgangsoverleg plaats tussen de directeur MAABI (concessiegever) en MAA B.V. (concessienemer) over de uitvoering van het concessiecontract. – Periodiek heeft op bestuurlijk niveau afstemming tussen Provincie (als aandeelhouder), MAABI en MAA en vanaf juni 2022 met Schiphol (als beoogd aandeelhouder) plaatsgevonden. – De projectbeheersing heeft plaatsgevonden in het directeurenoverleg tussen programmamanager, directeur MAABI, directeur MAA en verantwoordelijke directeur Provincie Limburg. Na de besluitvorming in Provinciale Staten op 16 december 2022 is een stuurgroep opgericht waar naast de directie van de luchthaven, de directies van Schiphol en provincie in vertegenwoordigd zijn. – Met de direct betrokken gemeenten (Beek, Meerssen en namens de regiogemeenten de gemeente Maastricht) is overleg gevoerd.

Vervolg G. Projectbeheer en projectbeheersing	*Rapportage* – Uw Staten worden twee keer per jaar, in aanvulling op de planning- en controlcyclus, via de Regeling Grote Projecten geïnformeerd over (afwijkingen in) de financiële en inhoudelijke voortgang van het totaal project, de planning en de risicobeheersing. – In de reguliere planning- en controlcyclus (jaarstukken, voorjaarsnota, begroting en afwijkingenrapportages) zal over deelaspecten van het project worden gerapporteerd in de paragraaf financieringen en in de paragraaf verbonden partijen. Over de vaststelling van de daadwerkelijke NEDAB-kosten), inzet van investeringsmiddelen en de jaarcijfers zal na afloop van het boekjaar (sinds de overname van de luchthaven door de Provincie gelijkgesteld aan het kalenderjaar) gerapporteerd worden in de voortgangsrapportage. – De begroting en de jaarstukken van Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V. (MAABI) , N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM), MAA BV, BPMAA BV, PLAC BV en LDAVM, alsmede N.V. Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport (ALTMAA) worden aan GS als aandeelhouder voorgelegd. Sturing vindt plaats via de Algemene vergaderingen van aandeelhouders. Indien zich hierin ontwikkelingen voordoen, die niet passen binnen de door uw Staten voor dit project vastgestelde kaders, worden deze aan uw Staten voorgelegd. – Indien ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven, worden uw Staten geïnformeerd via de mededelingen	De eerstvolgende voortgangsrapportage zal voorjaar 2024 worden aangeboden aan uw Staten. In amendement 145, dat op 3 juni 2022 is aangenomen door PS, is bepaald dat het huidige Groot Project MAA moet worden omgezet naar ‘Transitie MAA’ en dat de basisrapportage per 1 januari 2024 dient te worden herzien om de performance en doelrealisatie te kunnen blijven monitoren. Die voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2024 zal worden gebaseerd op een herziene basisrapportage die najaar 2023 aan uw Staten zal worden voorgelegd.

BIJLAGE 1 JURIDISCHE STRUCTUUR (VANAF 1 NOVEMBER 2019)



BIJLAGE 2 BESLUITVORMINGSMOMENTEN EN BETROKKENHEID PROVINCIALE STATEN (TOT 1 JULI 2023)

PS	17-05-2013	Interpellatiedebat	Tijdens dit interpellatiedebat is gesproken over de actuele stand van zaken bij MAA. De portefeuillehouder heeft toegezegd om in mei/juni 2013 terug te komen in PS met een goede analyse en een duurzaam plan van aanpak waarin een aantal scenario's aangaande een financiële impuls aan de luchthaven MAA zijn uitgewerkt, inclusief het belang van de luchthaven voor de Limburgse economie.
PS	20-06-2013 21-06-2013	Besluitvormend	Er is aan PS voorgesteld om een subsidie te verstrekken van maximaal € 4,5 miljoen in de NEDAB-kosten van de luchthaven en deze te dekken uit het vrije deel van de Algemene Reserve en het college van GS op te dragen om uiterlijk 1 juli 2014 een voorstel voor een duurzame aanpak in lijn met de scenario's aan PS te doen toekomen.
GS	17-12-2013	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de voorbereidingen statenvoorstel MAA
EBD	04-04-2014 10-04-2014 18-04-2014	Informerend Sonderend Besluitvormend	Voorstel van GS is aan de orde geweest in de Statencommissie
CC	12-04-2014 24-06-2014		Advies inzake aanwijzen overname MAA als Groot Project
PS	16-05-2014	Besluitvormend	Besluit van PS om over een periode van 10 jaar gemiddeld € 3 miljoen per jaar (totaal € 30 miljoen) bij te dragen in de NEDAB-kosten, gemiddeld € 1,55 miljoen per jaar bij te dragen in de investeringen ten behoeve van achterstallig onderhoud en het overnemen van de aandelen NV HBLM van OMDV BV. PS geeft GS de opdracht tot het verlenen van een concessie aan één of meer marktpartijen voor de feitelijke exploitatie van de luchthaven.
PS	19-06-2014 20-06-2014	Besluitvormend	PS hebben met haar besluit omtrent de 1e Afwijkingenrapportage bij de behandeling van de Voorjaarsnota (G-14-014) een additioneel bedrag van € 1,5 miljoen ten behoeve van MAA uit de lopende begroting gehaald. Dit als tegemoetkoming aan de wens van PS om zoveel mogelijk uit reguliere middelen te financieren. Daarmee wijzigt het vanuit de Immunisatiereserve te bekostigen bedrag van € 8 miljoen naar € 6,5 miljoen.
GS	01-07-2014	Mededeling portefeuillehouder	GS heeft informatie verstrekt over de instemming van het Ministerie met de overname van HBLM door de Provincie (bevoegdheid op grond van de Provinciewet), de toezegging van de regiogemeenten en de stand van zaken rond de Rijksinvesteringbijdrage.
PS	04-07-2014	Besluitvormend	PS hebben de overname van MAA aangemerkt als Groot Project.
GS	15-07-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de aandelenoverdracht per 15 juli 2014 en de benoeming van de interimmanager en de raad van commissarissen.
GS	07-10-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de Rijksinvesteringsbijdrage in MAA.
GS	04-12-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de aanbesteding concessie MAA.
EBD	16-01-2015	Sonderend	De Statencommissie EBD heeft de gewijzigde basisrapportage overname MAA behandeld.
PS	06-02-2015	Besluitvormend	PS hebben de gewijzigde basisrapportage overname vastgesteld.
FEB	25-09-2015	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de eerste voortgangsrapportage overname MAA behandeld.

PS	09-10-2015	Besluitvormend	PS hebben ingestemd met investering in de passagiersterminal (€1,5 miljoen), de aankoop van de cargoterminal (€7,55 miljoen) en de verhuur daarvan, en met de inzet van € 1,4 miljoen uit de egalisatiereserve doeluitkering bedrijventerreinen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein LDAVM. Daarnaast hebben ze geen wensen en bedenkingen kenbaar gemaakt ten aanzien van het verstrekken van een marktconforme lening voor de ontsluiting van de cargoterminal (€ 2 miljoen).
GS	19-01-2016 (verzonden 21-01-2016)	Informerende brief GS	Mededeling stand van zaken concessietraject en voorlopige gunning aan TCGI.
GS	01-03-2016	Mededeling portefeuillehouder	Laatste stand van zaken aanbestedingstraject, terugtreden Raad van Commissarissen en Provincie statutair bestuurder HBLM B.V. (en daarmee ook van MAA B.V.).
FEB	04-03-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de tweede voortgangsrapportage overname MAA behandeld.
GS	08-03-2016	Informerende brief GS	NEDAB en onderhoud MAA
GS	19-04-2016	Mededeling portefeuillehouder	Schriftelijke beantwoording van vraag inzake overlast (afdoening toezegging 2401).
FEB	21-04-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de informerende brief over NEDAB en onderhoud MAA behandeld.
PS	17-06-2016	Besluitvormend	Voorjaarsnota en Afwijkingenrapportage
FEB	09-09-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de derde voortgangsrapportage overname MAA behandeld.
PS	30-09-2016	Besluitvormend	PS hebben besloten om de navolgende aanbevelingen uit het rapport van de Commissie van (voorbereiding van) onderzoek inzake onderzoek 'Vergelijking PS-besluiten 9-10-2015 en 16-5-2014 i.r.t. GS-nota 9-9-2015 betreffende NEDAB-subsidie MAA' te onderschrijven: 1. GS op te dragen om bij elke voortgangsrapportage over het Groot Project MAA conform de Regeling Grote Projecten een compleet en actueel overzicht op te nemen op basis van overzicht 2 uit voorliggend onderzoek. 2. GS te vragen om te zorgen voor een eenduidige communicatie richting PS door het zorgvuldig formuleren van teksten in documenten voor PS.
FEB	14-04-2017	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de vierde voortgangsrapportage overname MAA vastgesteld.
FEB	14-04-2017	Vraag	Er is toegezegd dat in de voortgangsrapportage een toelichting op de actuele ontwikkelingen rondom MAA en Aviation Valley wordt opgenomen, dit gezien berichten in de media hieromtrent (met name met betrekking tot hotel, bouwvoorschriften en progressie luchthaven zelf (onder andere naar aanleiding van teruglopende belangstelling voor vluchten naar Turkije)).
FEB	02-06-2017	Sonderend	Bespreking herziene basisrapportage Groot Project MAA
GS	20-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake dossier hotelontwikkeling op MAA
GS	27-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Nadere informatie naar aanleiding van vragen in de Statencommissie FEB op 2 juni 2017
GS	27-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Vertrouwelijke inzage voor de leden van de Statencommissie FEB in relevante vertrouwelijke informatie omtrent de juridische kwestie inzake de hotelontwikkeling op MAA
FEB	08-09-2017	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de eerste voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
FEB	08-09-2017	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft het statenvoorstel duurzaamheid (uitwerking motie 677) behandeld.
PS	29-09-2017	Besluitvormend	PS hebben de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.

PS	29-09-2017	Besluitvormend	PS hebben het statenvoorstel duurzaamheid (uitwerking motie 677) vastgesteld.
GS	06-12-2017	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake Tijdelijke Beleidsregel anticiperend handhaven start- en landingsbaan luchthaven Maastricht Aachen Airport.
GS	26-02-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake passagiersterminal Maastricht Aachen Airport.
FEB	06- 04-2018	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de tweede voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
GS	05-06-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake provinciaal inpassingsplan proefdraaiplaats Maastricht Aachen Airport.
PS	22-06-2018	Besluitvormend	1e Afwijkingenrapportage 2018 (betreft bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen en bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur)
GS	03-07-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake mitigerende maatregelen en aantal meldingen te relateren aan gebruik volledige baanlengte
GS	11-09-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake afdoening toezegging 8326 (aspecten klimaat en gezondheid in voortgangsrapportages Maastricht Aachen Airport)
FEB	02-11-2018	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de derde voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
GS	27-11-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake actualisatie aanvraag luchthavenbesluit
GS	26-02-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake vervolg van onderzoek dakpannenschade Maastricht Aachen Airport.
PS	27-03-2019	Informerend	Toezending van de vierde voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage MAA.
GS	26-03-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake afdoening toezegging 8301 geluidsmetingen MAA en afdoening toezegging 8390 raadpleging omwonenden bij omgevingsafspraken MAA.
GS	11-06-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake dialoogfase luchthavenbesluit MAA.
GS	20-08-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake afhandeling dak(pan)schade bij MAA.
GS	20-08-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake vertrekkende vliegtuigen Maastricht Aachen Airport op basis van 2500 meter-baan (afdoen toezegging 8416).
GS	29-08-2019	Informerende brief GS	Aan PS is ter informatie aangeboden, de brief die aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is toegezonden inzake de Luchtvaartnota 2020-2050.
GS	10-09-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake reductie geluidoverlast Maastricht Aachen Airport.
GS	24-09-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake position paper MAA.

GS	29-10-2019	Statenvoorstel	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 toegezonden aan PS
GS	29-10-2019	Informerend stuk	Vijfde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
PS	01-11-2019	Informerend	Informatiebijeenkomst voor statenleden over ontwikkelingen bij MAA
GS	19-11-2019	Mededeling portefeuillehouder	Planning investeringen MAA in 2020 (afdoening toezegging 8498)
FEB	22-11-2019	Sonderend	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 en vijfde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage besproken
GS	03-12-2019	Mededeling portefeuillehouder	Informatie over MAA (afdoening toezegging 8516 en 8518)
FEB	06-12-2019	Sonderend	Besloten bijeenkomst
CC	06-12-2019	Sonderend	Besloten bijeenkomst
PS	12-12-2019 13-12-2019	Besluitvormend	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 besproken. PS besluiten de financiering van de structurele verhoogde NEDAB-bijdrage vanaf 1 januari 2019 te dekken voor € 2.952.143 uit de intensiveringsmiddelen Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt. Daarnaast voor € 2.291.667 dekking te laten plaats vinden door het naar voren halen van de beschikbare restantmiddelen uit de Reserve NEDAB en deze reserve voor dit totaal aan te vullen ten laste van de begrotingsresultaten 2023 en 2024.
GS	21-01-2020	Informerende brief GS	Aan PS is ter informatie aangeboden, de brief die aan de Tweede Kamer is gezonden inzake luchtvrachttaks
GS	21-01-2020	Mededeling portefeuillehouder	Baanrenovatie MAA
GS	21-01-2020	Mededeling portefeuillehouder	Aanstelling verkenner proces provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
GS	20-02-2020	Informerende brief GS	Werkgroep statenleden bij provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
FEB	06-03-2020	Sonderend	Bespreking inrichten werkgroep statenleden bij provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
GS	30-04-2020	Informerend stuk	Zesde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	01-05-2020	Bericht portefeuillehouder	Brief van de heer Van Geel inzake vervolgproces provinciale vertaling luchtvaartnota
GS	26-05-2020	Mededeling portefeuillehouder	Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
GS	5-6-2020	Statenvoorstel Presidium	Verzoek tot opheffing geheimhouding en openbaarmaking n.a.v. een verzoek op grond van de Wob (inzake koopovereenkomst en concessieovereenkomst MAA)
GS	9-7-2020	Mededeling portefeuillehouder	Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
GS	4-11-2020	Informerend stuk	Zevende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS

GS	17-11-2020	Mededeling portefeuillehouder	Raad van Commissarissen bij MAA BV
GS	7-12-2020	Mededeling portefeuillehouder	Definitieve Luchtvaartnota 2020-2050
GS	17-12-2020	Mededeling portefeuillehouder	Financieel overzicht MAA en effect hinder beperkende maatregelen op geluidsoverlast (afdoening toezegging 8846 en 8847)
GS	26-1-2021	Mededeling portefeuillehouder	Advies Pieter van Geel inzake Maastricht Aachen Airport
GS	28-1-2021	Mededeling portefeuillehouder	Planning en uitvoering baanrenovatie Maastricht Aachen Airport
GS	10-2-2021	Sonderend	Sonderende notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”
FEB	12-2-2021	Informerend	Besloten bijeenkomst
GS	22-2-2021	Mededeling portefeuillehouder	Vliegtuigincident MAA op 20 februari 2021
GS	24-2-2021	Mededeling portefeuillehouder	Vertrouwelijke bijeenkomst over Maastricht Aachen Airport op 12 februari 2021
FEB	5-3-2021	Sonderend	Bespreking notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”
GS	2-4-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken procedure van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Proefdraaien Maastricht Aachen Airport
GS	7-4-2021	Mededeling portefeuillehouder	Ontwikkelingen Liège Airport
GS	11-5-2021	Mededeling portefeuillehouder	Noodmaatregel start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport
GS	23-6-2021	Mededeling portefeuillehouder	Voorontwerp PIP MAA Proefdraaien stand van zaken en proces
GS	20-7-2021	Mededeling portefeuillehouder	Nieuwe acties ter versnelling van de aanpak van dakbeschadigingen als gevolg van vliegverkeer
GS	8-9-2021	Mededeling portefeuillehouder	Proces integrale besluitvorming MAA
GS	20-10-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken Maatschappelijke Kosten Baten Analyse voor Maastricht Aachen Airport
GS	9-11-2021	Informerend	Achtste en negende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	11-11-2021	Mededeling portefeuillehouder	Verstrekken gegeven naar aanleiding van verzoek om ambtelijke bijstand Statenfractie PvdA
FEB	18-11-2021	Technische briefing	Technische briefing 1

FEB	10-12-2021	Technische briefing	Technische briefing 2
GS	10-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	PIP MAA (Proefdraaien) Voorontwerp procedure
GS	14-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken acties ter versnelling van de aanpak van dakbeschadigingen als gevolg van vliegverkeer
GS	15-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Proces Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor Maastricht Aachen Airport (MAA)
GS	16-12-2021	Informerende brief	Afschrift van beantwoording brandbrief Denktank-MAA inzake proces Maatschappelijke Kosten Baten Analyse Maastricht Aachen Airport
GS	16-12-2021	Informerende brief	Afschrift van beantwoording brief Alliantie Tegen Uitbreiding MAA inzake Maatschappelijke Kosten Baten Analyse Maastricht Aachen Airport
GS	21-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Samenwerking Maastricht Aachen Airport met Royal Schiphol Group
FEB	14-1-2022	Technische briefing	Technische briefing 3
FEB	14-1-2022	Werkbezoek	Werkbezoek aan Maastricht Aachen Airport, Maastricht Maintenance Boulevard en Vista College/Aviation Compentence Centre
GS	18-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Schriftelijke reactie analyse statenonderzoeker op voortgangsrapportage 8-9 MAA
GS	21-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Maatschappelijk debat over Maastricht Aachen Airport
GS	25-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Terinzagelegging voorontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) Maastricht Aachen Airport
FEB	3-2-2022	Technische briefing	Technische briefing 4
GS	11-2-2022	Mededeling portefeuillehouder	Ondertekening NDA ten behoeve van verkenning samenwerking Maastricht Aachen Airport en Schiphol Nederland BV
GS	16-2-2022	Informerende brief	Terinzagelegging vertrouwelijke informatie inzake Maastricht Aachen Airport
GS	17-2-2022	Mededeling portefeuillehouder	Regeling preventieve maatregelen ter voorkoming dakbeschadiging door vliegtuigen van MAA
GS	7-3-2022	Mededeling portefeuillehouder	Start aanbesteding renovatie start- en landingsbaan
GS	9-3-2022	Sonderende notitie	Toekomst Maastricht Aachen Airport
FEB	24-3-2022	Sonderend	Bespreking sonderende notitie “Toekomst Maastricht Aachen Airport”
GS	1-4-2022	Mededeling portefeuillehouder	Informatie over mogelijke samenwerking Schiphol-MAA

GS	5-4-2022	Mededeling portefeuillehouder	Survey over Maastricht Aachen Airport
GS	20-4-2022	Statenvoorstel	Toekomst Maastricht Aachen Airport
GS	20-4-2022	Informerend	Tiende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	11-5-2022	Mededeling portefeuillehouder	Indicatief bodemonderzoek Maastricht Aachen Airport
FEB	13-5-2022	Sonderend	G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport Tiende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage
FEB	20-5-2022	Sonderend	G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
FEB	25-5-2022	Technische briefing	Technische briefing 5
GS	31-5-2022	Mededeling portefeuillehouder	Afdoening toezeggingen 9133, 9134, 9135, 9136 en 9137
GS	31-5-2022	Statenvoorstel	GEWIJZIGD G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
PS	3-6-2022	Besluitvormend	Behandeling CORRECTIE GEWIJZIGD G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
GS	29-6-2022	Mededeling portefeuillehouder	Afdoening toezeggingen 9139 en 9140
GS	20-07-2022	Informerend	Aanpak invulling amendement 145
GS	19-08-2022	Mededeling portefeuillehouder	Voornemen tot gunning renovatie start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport
GS	18-11-2022	Statenvoorstel	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	18-11-2022	Informerend	G-22-055 Bekrachtiging geheimhouding Term Sheet Maastricht Aachen Airport
FEB	2-12-2022	Statenvoorstel	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	9-12-2022	Mededeling portefeuillehouder	Statenvoorstel G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-12-2022	Informerend	GEWIJZIGD G-22-055 Bekrachtiging geheimhouding Term Sheet Maastricht Aachen Airport
PS	16-12-2022	Besluitvormend	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-3-2023	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken nadere uitwerking samenwerking met Schiphol Nederland BV
GS	23-3-2023	Informerend	11e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	25-4-2023	Informerend	12e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	10-5-2023	Beantwoording	Beantwoorden schriftelijke vragen D66 inzake Schiphol MAA privejets
GS	16-5-2023	Beantwoording	Beantwoorden schriftelijke vragen inzake OVV rapport Vliegincident Meerssen
GS	08-6-2023	Mededeling portefeuillehouder	Toetreding van Schiphol als aandeelhouder van NV HBLM

BIJLAGE 3 OVERZICHT INZET PROVINCIALE MIDDELEN EN FINANCIËLE STAND VAN ZAKEN PER 30 juni 2023

FINANCIEEL OVERZICHT MAASTRICHT AACHEN AIRPORT (MAA)				
Naam	**Beschikbaar**	**Uitbetaald (stand 30-6-2023)**	**Restant**	**PS-besluit**
NEDAB 2023-2029	€ 49.400.000	€ 5.500.000	€ 43.900.000	3-06-2022 16-12-2022
Procesmiddelen MAA inclusief procesmiddelen amendement 145	€ 202.599	€ 202.962	€ -363	
Vortex schade	€ 133.000	€ -	€ 133.000	
Omgevingsfonds 2023 t/m 2027	€ 8.750.000	€ -	€ 8.750.000	16-12-2022
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	€ 15.000.000	€ 9.576.123	€ 5.423.877	16-05-2014 9-10-2015
Bijdragen gemeente Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen*	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000	nvt

* De Provincie Limburg heeft reeds € 4.800.000 ontvangen van de gemeenten, waarvan € 2.400.000 is doorbetaald aan MAA.

Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 400.000	13-12-2019
Lening renovatie start- en landingsbaan	€ 35.200.000	€ -	€ 35.200.000	3-6-2022
Achterstallig onderhoud tbv transitie MAA	€ 23.900.000	€ -	€ 23.900.000	16-12-2022

	PS besluit 16 mei 2014	PS besluit 9 oktober 2015	Voorjaarsnota en afwijkingen-rapportage 17 juni 2016	Gelieerd aan MAA	Uitbetaald per 30 juni 2023
Bestemmingsreserve NEDAB	A: €30 miljoen: Waarvan € 8 miljoen uit immunisatiereserve en € 22 miljoen in 8 jaar op te bouwen via de reguliere begrotingsruimte B: Aanvullend PS besluit d.d. 12 december 2019: € 5.276.576 (betreft additionele toekenning NEDAB ad € 1,2 mln. per jaar m.i.v. 1 januari 2019				€ 28.569.251
Bijdrage MAABI achterstallig onderhoud en investeringen*	€15,535 miljoen: Geactiveerd bij Provincie activeren als “bijdrage aan activa van derden”. De geactiveerde “bijdrage aan activa van derden” afschrijven in 10 gelijke bedragen van € 1.553.500 per jaar	Ingestemd met een upgrading van de passagiersterminal van € 1,5 miljoen. Als onderdeel van de hiernaast ←genoemde €15.535 miljoen			€ 15.457.655
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	€15 miljoen: Over dekking is toen niets besloten, geschiedt pas op het moment dat het aan de orde is	Aankoop cargoloods door Provincie voor €7,55 miljoen. Als onderdeel van de hiernaast ←genoemde € 15 miljoen (revolverend)			€ 9.637.218 Kosten zijn gemaakt voor aankoop en ontsluiting cargoloods, luifel en verduurzaming cargoloods.
		Lening verstrekt van € 2 miljoen door Provincie voor luchtzijdige ontsluiting van aangekochte cargoloods. Uit linksboven genoemde €15 miljoen (revolverend)			€ 2.000.0000 (1e en 2e afroep) In het eerste halfjaar 2020 is verder afgelost op de lening en is een subsidie ontvangen inzake verduur-zaming cargoloods waadoor het net uitbetaald bedrag lager is dan bij VGR6

NEDAB vanaf 2024 structureel opnemen in provinciale (meerjaren)begroting			€ 2,75 miljoen per jaar uit reguliere begrotingsmiddelen		€ 0
Extra investeringsimpuls 2016 *			€ 3,7 miljoen te dekken uit de in het Coalitieakkoord opgenomen middelen vanuit de Immunisatiereserve maatschappelijk rendement, onderdeel Economische Structuurversterking (de zogeheten € 70 miljoen).		€ 3.700.000
Onderhoudskosten en vervangings-investeringen structureel opnemen in de provinciale (meerjaren)begroting*			Per jaar uit reguliere begrotingsmiddelen op basis van op te stellen meerjarige onderhoudsplannen.		€ 2.531.518
Uitbreiding Maastricht Aviation Aircraft Services (MAAS)				Lening verstrekt van € 1 miljoen (revolverend) Subsidie verleend van € 0,2 miljoen (niet revolverend)	€ 1.000.000 lening € 200.000 subsidie

* = middelen zijn weliswaar niet revolverend maar dragen wel bij aan de waardevermeerdering van de luchthaven (bijvoorbeeld nieuw equipment, opgeknapte infrastructuur e.d)

BIJLAGE 4 RISICO'S EN RISICOBEHEERSING PER 1 JULI 2023

Risico	*Oorzaak*	*Gevolg*	*Maatregel*	*Opmerking*	*Score*
Tegenvallende vervoers-ontwikkelingen/ exploitatie-risico	– haperende economische ontwikkeling – te weinig (resultaat) acquisitie	Geen sluitende businesscase voor exploitant	– flankerende acquisitie-inspanning; – lobby Den Haag MAA als alternatief voor Schiphol – kostenbesparingen door het flexibel maken van de m.n. de personeels-kosten	Provinciale Staten hebben 12 december 2019 besloten tot het verhogen van de provinciale bijdrage van de NEDAB-kosten. Er is op dit moment sprake van een gezonde bedrijfsvoering, waarmee tegenvallende vervoersontwikkelingen opgevangen kunnen worden. In het kader van de Luchtvaartnota 2050 wordt met het ministerie van I&W en met de directie van Schiphol gesproken over meer samenhang en samenwerking tussen de luchthavens van nationale betekenis. Inmiddels is bekend dat Schiphol als aandeelhouder zal toetreden tot HBLM. Daarmee ligt het exploitatierisico niet meer volledig bij de Provincie.	
Voortijdige beëindiging concessie	– haperende economische ontwikkeling – te weinig (resultaat) acquisitie	Geen sluitende businesscase	MAABI overlegt met concessienemer	Aan de hand van PS-nota (G-19-036) is door PS besloten MAA BV op te nemen als 100% dochter van de provinciale deelneming HBLM. Tevens is besloten de NEDAB bijdrage te verhogen om de exploitatie van MAA BV te versterken. In het kader van de uitwerking 'amendement 145' is een business plan opgesteld dat op 16 december 2022 in Provinciale Staten is behandeld.	
Hogere kosten luchtverkeers-leiding	Gewijzigde systematiek toedeling kosten luchtverkeers-leiding	Geen sluitende businesscase	Discussie volgen en lobby organiseren	De Staatssecretaris van I&W heeft besloten om de aanvankelijk geplande datum van 1 januari 2020 om de OGA-bekostigingssystematiek af te schaffen, tot nader te bepalen datum uit te stellen. Zij gaat in gesprek met de regio over de verdere invulling en voert een aantal verkenningen uit naar de meest optimale werkwijze. De Provincie Limburg heeft een lobby ingezet richting Kamerleden, gericht op het niet nog verder vergroten van het ongelijke speelveld voor MAA in relatie tot de luchthavens Eindhoven, Weeze en Luik door doorbelasting van de kosten van de luchtverkeersleiding.	
Het definitief luchthaven-besluit is vertraagd vastgesteld of wijkt af van het aangevraagde luchthaven-besluit	– vertraging als gevolg van procedures – (ontwerp) besluit wijkt af van de aanvraag	– vooralsnog geen mogelijkheid om luchtvaart-maatschappijen aan te trekken waarvoor volledig baangebruik nodig is – sluitende business-case kan voor con-cessienemer niet haalbaar worden	– gedegen onderzoeken laten uitvoeren die ten grondslag liggen aan de aanvraag – transparante communicatie met omgeving – intensief contact met Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	MAABI heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om de procedure van de lopende aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport stop te zetten. PS zijn hierover op 27 november 2018 geïnformeerd met een mededeling portefeuillehouder. In de nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit zal er rekening mee worden gehouden dat de meest lawaaiige toestellen die nu van MAA gebruik maken, verminderd en mogelijk uitgefaseerd worden. MAA richt zich daardoor op een zo optimaal mogelijk gebruik van de milieugebruiksruimte. Dat betekent ook dat de toekomstplannen voor MAA bijgesteld worden. Alle belanghebbenden krijgen daarbij de gelegenheid om hun zienswijzen te zijner tijd kenbaar te maken. Voorafgaand aan deze procedure is aan de heer Van Geel gevraagd om tot een zo breed mogelijk gedragen advies te komen over de toekomstige ontwikkelrichting van de luchthaven.	

BIJLAGE 5 LIJST VAN AFKORTINGEN

ALTMAA	N.V. Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport
BPMAA	Businesspark MAA B.V.
CRO	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht
EBD	Statencommissie Economie, Bestuur en Duurzaamheid
FEB	Statencommissie voor Financien, Economische Zaken en Bestuur
GS	Gedeputeerde Staten van Limburg
HBLM	N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
LDAVM	Land Development Aviation Valley Maastricht NV (CV)
MAA	Maastricht Aachen Airport
MAA B.V.	Maastricht Aachen Airport B.V. (concessienemer)
MAABI	Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (concessiegever)
NEDAB	Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang
PAX	Aantal passagiers
PS	Provinciale Staten van Limburg

Bijlage 6

Milieuonderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd met betrekking tot MAA

Het betreft de MER beoordelingsnotitie die in het kader van de aanvraag van het Luchthavenbesluit is opgesteld, met enkele bijlagen:
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 1 Verkeersproductie Maastricht Aachen Airport 2015 en 2025;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 2 Achtergrond-document geluid en externe veiligheid;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 3 Onderzoek stikstofdepositie;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 4 Concept-rapport analyse ruimtelijke plannen rondom Maastricht Aachen Airport.

U kunt deze stukken inzien via de volgende links:

https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie_tcm117-337263.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%201_tcm117-337269.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%202_tcm117-337288.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%203_tcm117-337295.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r.-beoordelingsnotitie%20bijlage%204_tcm117-337297.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r.-beoordelingsbeslissing_tcm117-337220.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Beoordelingsadvies%20Commissie%20m.e.r._tcm117-337219.pdf

In het kader van het landelijke programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid is op 18 december 2019 het adviesrapport ‘ Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven’ uitgebracht. Dit rapport over meten, rekenen en beleven presenteert meerdere aanbevelingen gericht op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes. Ook worden aanbevelingen gedaan om in beleid beter aan te sluiten bij door omwonenden van luchthavens ervaren hinder. Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat gaat een aantal vervolgstappen zetten, die passen in de bredere context van de Luchtvaartnota 2020-2050
U kunt dit rapport inzien via deze link: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/18/vliegtuiggeluid-meten-rekenen-en-beleven

In het kader van het advies van de heer Van Geel zijn de volgende milieuonderzoeken uitgevoerd:
- Stiller en Schoner Maastricht Aachen Airport (NLR);
- Duurzaam en innovatief Maastricht Aachen Airport.

Groot project Maastricht Aachen Airport

13e ~~12e~~ voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage, peildatum 1 juli ~~januari~~ 2023

Maastricht, oktober ~~april~~ 2023

Programmateam Maastricht Aachen Airport

Inhoudsopgave

13e ~~12e~~ voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het Groot Project Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli ~~januari~~ 2023) 3

A. Doelstellingen project 4

B. Reikwijdte project 14

C. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van Provinciale Staten 15

D. Planning van het project 16

E. Financiën van het project (provinciale middelen) 18

F. Risico's en risicobeheersing 19

G. Projectbeheer en projectbeheersing 20

Bijlage 1: juridische structuur 22

Bijlage 2: besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten 23

Bijlage 3: overzicht inzet provinciale middelen en financiële stand van zaken per 31 juni 2023 ~~31 december 2022~~ 30

Bijlage 4: risico's en risicobeheersing 35

Bijlage 5: lijst van afkortingen 36

Bijlage 6: milieuonderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd met betrekking tot MAA 38

13e ~~12e~~ voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage van het Groot Project Maastricht Aachen Airport (peildatum 1 juli ~~januari~~ 2023)

Op 4 juli 2014 hebben Provinciale Staten het project Maastricht Aachen Airport aangewezen als Groot Project. Daarmee valt dit project onder de Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020. De oorspronkelijke basisrapportage is vastgesteld op 6 februari 2015, en had nog betrekking op de herstructurering van MAA en de concessieverlening. Op 29 september 2017 is de herziene basisrapportage vastgesteld. In de herziene basisrapportage zijn de scope en de doelen van het project geactualiseerd en herijkt. Dit geldt ook voor de daarmee gepaard gaande risico's met bijbehorende beheersmaatregelen. Thans ligt de 13e ~~12e~~ voortgangsrapportage voor. In amendement 145, dat op 3 juni 2022 door PS is aangenomen, is bepaald dat het huidige Groot Project MAA moet worden omgezet naar 'Transitie MAA' met daarbij een herziene basisrapportage per 1 januari 2024 waarin de performance en doelrealisatie kunnen worden gemonitord.

Ter informatie hierbij een kort overzicht van de stand van zaken conform de 'stoplichtenmethodiek'.

	Score	Toelichting
A. Doelstellingen		Hoewel het concessiecontract in stand is gelaten en de doelstelling strikt genomen daardoor gehaald is, is het exploitatierisico sinds de overname van MAA BV door NV HBLM (indirect) bij de Provincie komen te liggen.
B. Reikwijdte		Ongewijzigd
C. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid PS		
D. Planning		Dit betreft de planning die de transitie van MAA tot een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven volgt. Op onderdelen bepaalt de exploitant dit, de Provincie monitort in de rol van aandeelhouder.
E. Financiën (provinciale middelen)		NEDAB bijdrage is per 1-1-2019 verhoogd en aangevuld op basis van besluitvorming op 16 december 2022. Besluitvorming over het krediet voor de baanrenovatie heeft plaatsgevonden op 3 juni 2022
F. Risico's en risicobeheersing		In de risicobeschrijving zijn ook de risico's met betrekking tot het exploitatieresultaat van de MAA BV meegenomen
G. Projectbeheer en projectbeheersing		In de voortgangsrapportage worden de consequenties van de nieuwe governance voor projectbeheer en projectbeheersing bezien.

mitigerende maatregelen noodzakelijk
heeft de aandacht
ligt op schema

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	Stand van zaken (peildatum 1 juli ~~januari~~ 2023)
A. Doelstellingen project	Op basis van de besluitvorming van Provinciale Staten in juli 2014 en bij de herziene basisrapportage van april 2017 is het de regionale functie van de luchthaven in stand te houden en te versterken als doel voor publieke betrokken geformuleerd. De Provincie Limburg concentreert zich daarbij op publieke taken. Op basis van de mededeling portefeuillehouder van 8 september 2021 is er een proces en planning vanuit het College van GS aangegeven om in het voorjaar van 2022 te komen tot provinciale besluitvorming over de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Deze basisrapportage kan daar echter niet op vooruit lopen en is opgebouwd vanuit de uitgangspunten, doelstellingen en criteria zoals die in de herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017) door PS zijn bekrachtigd. De hoofd-doelstelling van het project is het realiseren van een duurzame toekomst voor Maastricht Aachen Airport door het middels een concessie laten exploiteren van de luchthaven conform het afgesloten concessiecontract en het beheren en onderhouden van de luchthaveninfrastructuur en het niet-cruciale vastgoed, om hiermee bij te dragen aan de versterking van het (luchthaven)vestigingsklimaat. *Rol Provincie*: ondernemer, partner (aandeelhouder), financier. Nu er een concessienemer en een concessiecontract zijn, zijn rol en positie van de Provincie veranderd (zie bijlage 1 voor juridische structuur). De Provincie is niet meer direct verantwoordelijk voor de prestaties op het gebied van aantallen passagiers of tonnen vracht. Die verantwoordelijkheid ligt inmiddels bij de concessienemer. De indicatoren in de programmabegroting zijn hiermee in overeenstemming gebracht. *Prestatie-indicatoren:* – tot eind looptijd concessie voldoen aan het concessiecontract conform de overeenkomst; – uitvoering onderhoudsplannen, die erop gericht zijn de luchthaveninfrastructuur in zodanige staat te brengen en te houden dat de exploitatie conform de concessie optimaal ondersteund wordt.	<table><tr><td>*Prestatie-indicatoren:*</td><td>Score</td></tr><tr><td>Tot eind looptijd concessie voldoen aan het concessiecontract conform de overeenkomst</td><td></td></tr><tr><td>In lijn met de besluitvorming van PS op 16 december 2022 zal uitvoering worden gegeven aan de plannen in het kader van (achterstallig) onderhoud. Daarmee wordt de luchthaveninfrastructuur in zodanige staat gebracht en gehouden dat de exploitatie conform de concessie optimaal ondersteund wordt.</td><td></td></tr></table> Vanaf 1 november 2019 is MAA BV onderdeel van de holding HBLM NV. Hoewel de concessie in stand is gelaten is hiermee het exploitatierisico (indirect) bij de Provincie Limburg als aandeelhouder terecht gekomen. *Vervoersvolumes* – Sinds de start van de concessie op 1 juli 2016 zijn de volumes van vrachtvervoer aanzienlijk toegenomen. Het vrachtverkeer bedroeg in de eerste helft van 2023 15.859 ton, hetgeen ten opzichte van de eerste helft 2022 (54.134) een afname is van 70%. ~~Het vrachtvervoer bedroeg in de tweede helft van 2022 54.085 ton, hetgeen ten opzichte van de tweede helft van 2021 (66.232) een afname is van 18%.~~ – Het aantal passagiers is in de eerste helft van 2023 met ongeveer 12% afgenomen naar 62.472 passagiers ten opzichte van de eerste helft 2022 (70.672). ~~Het aantal passagiers is in de tweede helft van 2022 met ongeveer 122% toegenomen naar 195.360 passagiers ten opzichte van de tweede helft 2021 (87.625).~~ De lagere cijfers over de eerste helft 2023 worden onder meer verklaard door de baanrenovatie van de start- en landingsbaan. Van 8 mei tot en met 30 juni 2023 is MAA gesloten geweest voor vliegverkeer. *Instandhouding luchthaveninfrastructuur* Voor de instandhouding van de luchthaveninfrastructuur is het planmatig onderhoud in uitvoering genomen aan de hand van een onderhoudsplan. De hiervoor vastgestelde begrotingen zijn leidend. Zie verder bijlage 3 voor stand van zaken met betrekking tot de realisatie van de financiële bestedingen.

Daarnaast monitoren we de prestaties van de concessienemer en zetten die af tegen de door uw Staten uitgesproken ambities. Vanaf de zesde voorgangsrapportage worden alleen de cijfers van het CBS vermeld. Omdat hierdoor de vergelijking met de oorspronkelijk ambitie niet kloppend is, is de streefwaarde hierop aangepast.

Indicatoren	Streefwaarde	Jaar
Passagiersvolume	650.000 pax	2024
Vrachtvolume	200.000 ton	2024
Directe werkgelegenheid	375 fte	2019
Indirecte werkgelegenheid	1275 fte	2019

Vanaf de start van de concessieperiode (1 juli 2016) gaan we met voortschrijdende tweejaarsgemiddelden werken om de vervoerscijfers die de concessienemer realiseert in meerjarig perspectief te kunnen plaatsen, waarbij korte-termijn-fluctuaties niet leidend zijn.

De stichting zal uitvoering geven aan de maatregelen/programma`s als bepaald op 16-12-2022 waartoe ook de vormgeving van een verkoopgarantieregeling bedoeld voor de woningen gelegen binnen de 56 dB(A)-contour (B2 bij Statenvoorstel G-22-054). Op dit moment is nog niet bekend hoeveel eigenaren van woningen daar gebruik van willen maken.

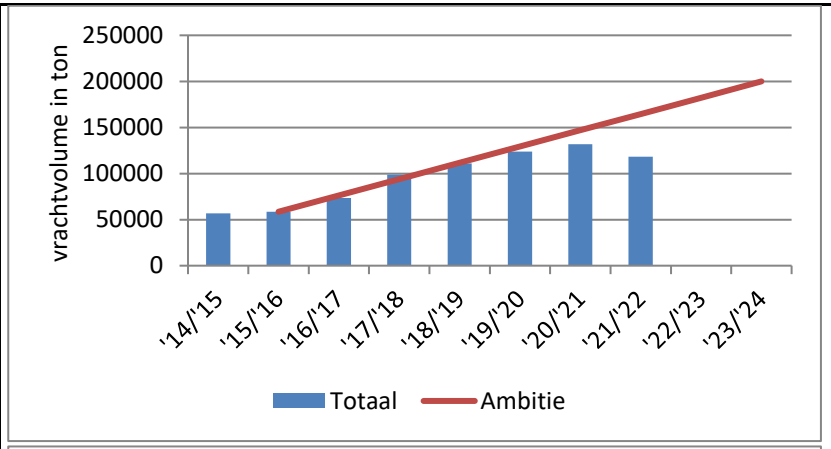
Vervoersontwikkeling

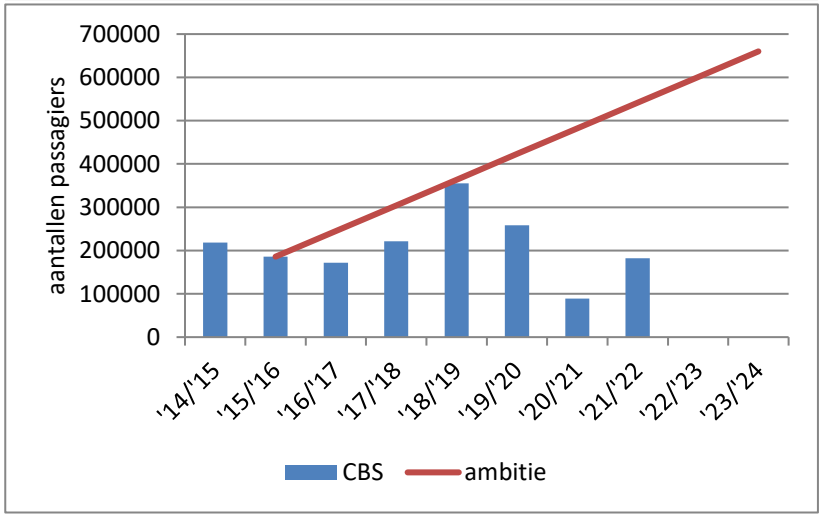
In onderstaande tabel zijn de vervoersontwikkelingen op MAA weergegeven vanaf het jaar dat de luchthaven door de Provincie Limburg is overgenomen.

	Vracht*	Passagiers
2014	56.693	241.473
2015	56.622	195.180
2016	60.480	176.562
2017	86.770	167.544
2018	110.823	275.113
2019	111.457	435.977
2020	135.984	81.080
2021	127.994	97.646
2022	108.219	266.032
Eerste helft 2023	15.859	62.472

*Dit betreft luchtgevlogen vracht zoals geregistreerd door het CBS. Luchthavenvervoer over de weg (‘truck-truck’) wordt niet meer geregistreerd.

In onderstaande grafieken zijn de tweejaarsgemiddelden van de vracht- en passagiersvolumes afgezet tegen de ambities zoals geformuleerd voor MAA op het eind van de concessieperiode. Omdat er geen tussentijdse vervoersvolumes als ambitie zijn geformuleerd, is in bijgaande tabellen een trendlijn van de ambitie weergegeven gerekend vanaf het moment waarop de Provincie Limburg eigenaar van de luchthaven is geworden.


250000
200000
150000
100000
50000
0
vrachtvolume in ton
'14/'15
'15/'16
'16/'17
'17/'18
'18/'19
'19/'20
'20/'21
'21/'22
'22/'23
'23/'24
Totaal
Ambitie


700000
600000
500000
400000
300000
200000
100000
0
aantallen passagiers
'14/'15
'15/'16
'16/'17
'17/'18
'18/'19
'19/'20
'20/'21
'21/'22
'22/'23
'23/'24
CBS
ambitie

	luchtvracht (ton)	passagiers
'14/'15	56.658	218.327
'15/'16	58.551	185.871
'16/'17	73.625	172.053
'17/'18	98.797	221.329
'18/'19	111.140	355.545
'19/'20	123.721	258.529
'20/'21	131.990	89.363
'21/'22	118.107	181.839
'22/'23		
'23/'24		
vervoerscijfers MAA: 2-jaarsgemiddelde		

De vervoerscijfers laten zien dat het vrachtvervoer gelijk oploopt ten opzichte van de ambitie. Voor het passagiersvervoer is sprake van sterke groei in 2018 en 2019.
Vanwege de COVID-19 pandemie is het passagiersvervoer in 2021 weliswaar met 20% ten opzichte van 2020 toegenomen. Ten opzichte van 2019 is de omvang met circa 22% teruggelopen. De aanvankelijke vooruitzichten dat in 2021 een herstel te verwachten zou zijn, zijn vanwege de mondiale situatie en de internationale reisadviezen niet uitgekomen. Corendon heeft haar activiteiten in 2021 overwegend geconcentreerd naar Schiphol.

Werkgelegenheidscijfers
Vanaf de achtste voortgangsrapportage baseren wij de werkgelegenheidscijfers op het onderzoek dat door Ecorys is uitgevoerd. Deze actualisatie wordt op jaarbasis opgesteld.
In het kader van het adviesrapport van de heer Van Geel is door Ecorys nader onderzoek gedaan naar de economische effecten van de luchthaven.
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[1]. Ecorys heeft in het kader van het adviestraject van de heer Van Geel onafhankelijk onderzoek verricht naar de werkgelegenheidseffecten, waarbij de bronbestanden van het E'til en het onderzoek van de Erasmus Universiteit tegen het licht zijn gehouden. Dit heeft geleid tot een aanscherping van de overzichten van bedrijven die binnen de definitie van luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid meegenomen worden in de overzichten. In de E'til cijfers werden regionale effecten in luchtvaart gerelateerde logistieke bedrijvigheid niet meegenomen.
De gehanteerde methode geeft een beeld van het werkgelegenheidseffect van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor. Dat houdt in dat niet alle bedrijven een een-

op-een relatie met de luchthaven hoeven hebben, maar dat de nabijheid of beschikbaarheid van bedrijventerreinen nabij een luchthaven een reden voor vestiging is. Voorbeeld hiervan zijn logistieke bedrijven die naast luchtvracht ook wegvervoer en opslag als activiteit kennen, maar waarbij de nabijheid van de luchthaven de reden voor vesting is.
In de analyse over 2021 hebben wij Ecorys gevraagd naast deze benadering ook in beeld te brengen het werkgelegenheidseffect van de luchthaven waarbij sprake is van een functionele relatie (bijvoorbeeld de vliegtuigonderhoudsbedrijven die een start- en landingsbaan nodig hebben) of een zakelijke relatie met de luchthaven bestaat. Deze tweede methode sluit meer aan bij gegevens die door de Denktank MAA en Alliantie tegen Uitbreiding MAA worden gehanteerd.

Ecorys (zie bijlage bij deze voortgangsrapportage) raamt het totaal op 1.860 werkzame personen (mediaan). Hiervan komen 1.130 werkzame personen voor rekening van de bedrijvigheid op de luchthaven zelf en de aangrenzende bedrijventerreinen. In 2020 ging dit om 1.120 werkzame personen. Daarnaast heeft volgens Ecorys ook een beperkt deel van het wegtransport en aanverwante logistieke bedrijven in de regio baat bij de aanwezigheid van MAA. De hiermee samenhangende (directe) werkgelegenheid raamt Ecorys op 350 werkzame personen. Dat is een daling ten opzichte van 2020 (380 werkzame personen). Per saldo leidt dit tot een geringe afname in het aantal werkzame personen.
Via de inkoop van goederen en diensten en via aanvullende bestedingen van bezoekers, ontstaat in de regio ook indirecte en afgeleide werkgelegenheid. Deze raamt Ecorys op respectievelijk 350 en 30 werkzame personen. Dat is een lichte afname ten opzichte van 2020, toen deze werden geraamd op 370 en 30 werkzame personen.
Op 1 januari 2022 werkten bij de luchthaven 192,5 fte aan eigen personeel en 14,5 fte aan uitzendkrachten. Per 1 januari 2023 bedroegen deze aantallen 203,5 fte respectievelijk 5 fte. ~~Bij de luchthaven werken op dit moment 198 werknemers (peildatum 1-1-2022) exclusief security en 24,02 fulltime personen op uitzendbasis.~~ Deze gegevens over werkgelegenheid hebben alleen betrekking op de arbeidsplaatsen bij de luchthaven zelf.

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Terreingebonden	**1120**	**280**		**1400**
Businesspark Aviation Valley	*110*	*30*		*140*
Kantorenzone Luchthaven (SD)	*140*	*30*		*170*
Maastricht Aachen Airport	*830*	*220*		*1050*
Technoport Europe (TPE)	*40*	*0*		*40*
Wegtransport/ logisitiek regio	*380*	*90*		**470**
Afgeleid	*0*	*0*	*30*	**30**
Totaal	**1500**	**370**	**30**	**1870**

Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport 2020 (regionaal, werkzame personen)

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Terreingebonden	**1130**	**270**		**1400**
Businesspark Aviation Valley	*110*	*30*		*140*
Kantorenzone Luchthaven (SD)	*110*	*30*		*140*
Maastricht Aachen Airport	*890*	*200*		*1090*
Technoport Europe (TPE)	*20*	*0*		*20*
Wegtransport/ logisitiek regio	**350**	**80**		**430**
Afgeleid	*0*	*0*	*30*	**30**
Totaal (incl. Afgeleide werkgelegenheid)	**1480**	**350**	**30**	**1860**

Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport 2021(regionaal, werkzame personen)[2]

Om zicht te krijgen op het verlies aan werkgelegenheid wanneer de luchthaven zou sluiten, is in 2020 door Ecorys voor alle bedrijven op en rond MAA in kaart gebracht of zij luchthavengebonden zijn en of zij een zakelijke relatie hebben met MAA. Vervolgens is voor de bedrijven met een zakelijke relatie met MAA op basis van beschikbare kennis bij diverse betrokken organisaties en relevante eerdere onderzoeken van Ecorys een inschatting gemaakt van het aandeel werkgelegenheid dat gerelateerd is aan de faciliteiten en voorzieningen van MAA. Hierbij is aangenomen dat bedrijven die tenminste voor 75% van de werkgelegenheid afhankelijk zijn van MAA op termijn zullen vertrekken bij een eventuele sluiting van MAA. Voor bedrijven die voor minder dan 75% afhankelijk zijn van MAA wordt aangenomen dat zij ook (kunnen) blijven wanneer MAA zou sluiten.
In totaal heeft ~~raamt~~ Ecorys de directe terreingebonden werkgelegenheid die zal vertrekken in geval van eventuele sluiting van MAA op 550 werkzame personen geraamd. Dat betreft 49% van het totaal van 1.130 luchthavengebonden werkzame personen (mediaan) op de luchthaven zelf en de aangrenzende bedrijventerreinen.

De volgende definities zijn gehanteerd:

Directe effecten: Het betreft de werkgelegenheid van bedrijven die vanwege de nabijheid van MAA zich hier gevestigd hebben (luchtvaart gerelateerde bedrijven die een functionele of zakelijke relatie met de luchthaven MAA hebben en of luchtvaart gerelateerde bedrijven die zich hier gevestigd hebben op de vanwege de aanwezigheid van de luchthaven ontwikkelde bedrijventerreinen). Voorbeelden hiervan zijn onder andere airtraffic control, bagageafhandeling,

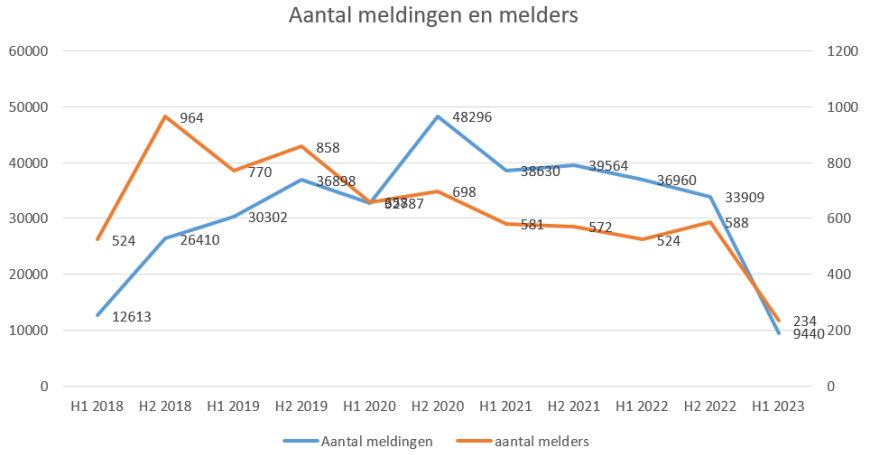
[2] Door afronding op tientallen ontstaan mogelijk verschillen in de optelling

		baliebezetting ten behoeve van incheck passagiers, douane faciliteiten, horecavoorzieningen luchthaven, brandweer/ beveiliging, maar ook de wegvervoerders die direct te koppelen zijn aan de luchtvaart sector in de regio. **Indirecte effecten**: dit zijn de effecten bij toeleverende bedrijven en instellingen (zoals o.a. inkoop van benodigde materialen en/of halfproducten, maar ook schoonmaak, inrichting, catering, kantoorartikelen, etc.). Deze zogeheten achterwaartse effecten kunnen bepaald worden met een zogeheten Input-Output analyse. Dit is een analyse op basis van een tabel van onderlinge (financiële) relaties tussen activiteiten in een regio. Hieruit is bijvoorbeeld af te leiden wat het effect op zakelijke diensten is als de sector luchtvaart meer of juist minder gaat besteden. **Afgeleide effecten** vanwege (het verlies aan) aanvullende bestedingen van bezoekers in de regio. Denk hierbij onder andere aan de (eventuele) uitgaven voor de hotelaccommodatie, het (taxi)vervoer ter plaatse of de bestedingen in de plaatselijke restaurants en/of winkels. Ook voor de afgeleide effecten geldt dat er sprake is van een (indirect) effect bij toeleverende bedrijven. Deze worden eveneens met behulp van een IO-analyse in beeld gebracht. *Meldingen* Op verzoek van Provinciale Staten nemen we in de voortgangsrapportage een verwijzing op naar de website en documenten van de stichting Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL): www.kicl.nl en https://www.kicl.nl/index.php/luchthavens/rapporten/maastricht/ Dit KICL heeft betrekking op alle luchtverkeer boven de provincie. Het KICL is vormgegeven in een separate entiteit en staat los van het programma MAA en/of de luchthaven MAA en tot haar behorende entiteiten. Het totaal aantal vliegbewegingen bedroeg over de eerste helft 2023 3.572 ~~tweede helft 2022 6681~~ bewegingen. Dat is minder dan over dezelfde periode in 2022 (7147) ~~2021 (7114)~~. Het aantal vliegbewegingen medium en groot verkeer bedroeg over de eerste helft 2023 1.116 ~~tweede shelft 2022 2927~~ bewegingen. Dat is minder dan over dezelfde periode in 2022 (2393) ~~2021 (2952)~~. Deze teruggang in aantal bewegingen is grotendeels te verklaren door de sluiting van de start- en landingsbaan gedurende twee maanden. Het aantal meldingen van hinder bedroeg over de eerste ~~tweede~~ helft van 2023 9.440 ~~2022 33.909~~ (In dezelfde periode van 2022 ~~2021~~ bedroeg dat 36.960 ~~39.564~~, hetgeen een afname van circa 74 ~~14~~% is). Het aantal melders nam in het eerste ~~tweede~~ half jaar 2023 ~~2022~~ af ~~toe~~ ten opzichte van 2022 ~~2021~~ van 524 naar 234 ~~van 572 naar 588~~. Dit is een afname ~~toename~~ van 55 ~~3~~%. Het is

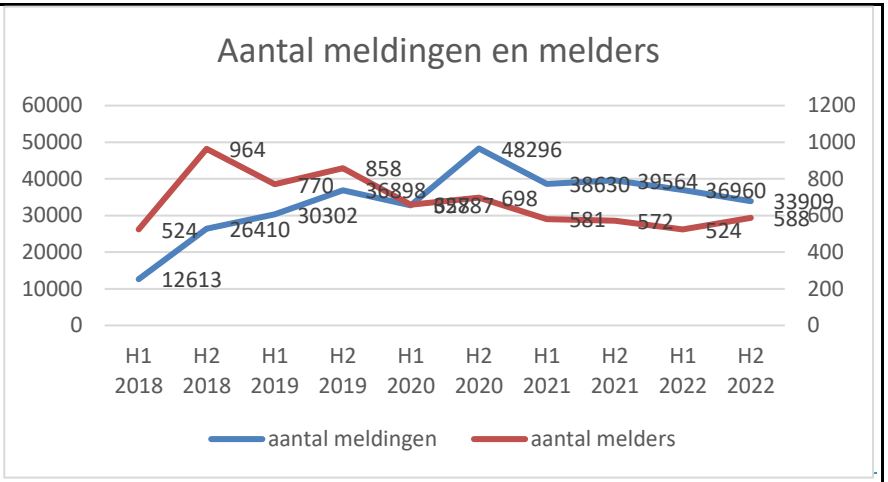
aannemelijk dat de afname van het aantal meldingen en melders deels samenhangt met de tijdelijke sluiting van de start- en landingsbaan.

Op basis van het meldingenpatroon probeert het KICL een correlatie te leggen tussen de vliegbewegingen en het aantal meldingen.

In bijgaande grafiek en tabel zijn deze gegevens van KICL over de afgelopen 5 jaar weergegeven. Het aantal meldingen loopt in 2018 sterk op. De KICL verklaart een belangrijk deel van de meldingen door het aantal vliegbewegingen van het zogenaamd groot verkeer.



Jaar (per 6 maanden)	*Aantal vliegbewegingen Totaal	*Aantal vliegbewegingen medium/groot	*Aantal vliegbewegingen overig verkeer	**Aantal meldingen hinder	***Aantal melders over hinder
H1 2018	8000	2221	5779	12613	524
H2 2018	7777	3113	4664	26410	964
H1 2019	6945	2980	3965	30302	770
H2 2019	7129	3213	3916	36898	858
H1 2020	5059	2315	2744	32787	658
H2 2020	6605	2924	3681	48296	698
H1 2021	5782	2629	3153	38630	581
H2 2021	7114	2952	4162	39564	572
H1 2022	7147	2393	4754	36960	524
H2 2022	6681	2927	3754	33909	588
H1 2023	3572	1116	2456	9440	234



Jaar (per 6 maanden)	*Aantal vliegbewegingen Totaal	*Aantal vliegbewegingen medium/groot	*Aantal vliegbewegingen overig verkeer	**Aantal meldingen hinder	**Aantal melders over hinder
H1 2018	8000	2221	5779	12613	524
H2 2018	7777	3113	4664	26410	964
H1 2019	6945	2980	3965	30302	770
H2 2019	7129	3213	3916	36898	858
H1 2020	5059	2315	2744	32787	658
H2 2020	6605	2924	3681	48296	698
H1 2021	5782	2629	3153	38630	581
H2 2021	7114	2952	4162	39564	572
H1 2022	7147	2393	4754	36960	524
H2 2022	6681	2927	3754	33909	588

* bron: MAA en KICL

** bron: KICL

*** melders kunnen voor het jaarcijfer niet bij elkaar worden opgeteld. Een melder die in zowel H1 als in H2 meldingen indient blijft voor het jaarcijfer één melder.

Partijen in de CRO hebben een nadere uitwerking opgesteld om de vermijdbare hinder van de luchthaven beter aan te pakken (zie verder onderdeel D. planning van het project).

In eerdere voortgangsrapportages werd per half jaar ~~Onderstaand wordt~~ een overzicht gegeven van de geregistreerde vliegtuigtypen ~~van de laatste anderhalf jaar per half jaar~~. De gegevens werden ontleend aan de rapportages van de door de RUD-ZL verrichte ~~uitgebreide analyse van de~~ geluidsmetingen. Op voorstel van de ~~zijn terug te vinden in de rapporten van de RUD-ZL. Deze rapporten zijn~~ Commissie Regionaal Overleg (CRO) is de RUD-ZL evenwel gestopt met het verrichten van geluidsmetingen omdat de CRO geen meerwaarde zag in het metingen met twee geluidmeetpunten ~~nog niet besproken in een vergadering van de CRO. Naar verwachting zullen de rapporten na de juni vergadering van de CRO worden gepubliceerd~~. De CRO is in afwachting van aanbevelingen van het

ministerie van I&W om met aanbevelingen te komen voor de inrichting van een nieuw meetsysteem voor MAA. De gegevens over geregistreerde vliegtuigtypen zijn op dit moment niet voorhanden. Dat geldt ook voor de gegevens over gemeten piekniveaus.

~~(www.cromaastricht.nl)~~

~~*Overzicht geregistreerde vliegtuigtypen per half jaar*~~

Vliegtuigtype 2de helft 2020			
type		**aantal**	**%**
B777-freighter	B77X	585	32
B777-300	B77W	380	20
B737-800	B73H	288	14
A330-200 freighter	A33X	282	10
B747-400 (int)	B744	228	7

Vliegtuigtype 1ste helft 2021			
type		**aantal**	**%**
B777-freighter	B77X	716	25
B777-300	B77W	458	16
A330-200 freighter	A33X	304	12
B787-9	B789	224	12
B747-400 (int)	B744	156	10

Vliegtuigtype 2de helft 2021			
type		**aantal**	**%**
B777-freighter	B77X	984	32
B737-800	B73H	638	21
B777-300	B77W	310	10
B747-400 (int)	B744	204	7
A330-200 freighter	A33x	192	6

~~*Hoogst gemeten piekgeluidniveaus in $L_{Amax,}$ slow per half jaar en meetlocatie*~~

Hoogst gemeten piekgeluidniveaus in $L_{Amax, slow}$				
locatie	**gemeente**	**$L_{Amax, slow}$**		
		2de helft '21	**1ste helft '21**	**2de helft '20**
UB019	Meerssen	84	86	86
UB021	Meerssen	94	95	96
UB075	Meerssen	95	96	95
UB028	Beek	93	95	96
UB032	Beek	100	104	105
UB033	Beek	82	82	84

~~*Piekgeluiden*~~

- ~~Het vliegtuigtype B747-400 (int) komt relatief weinig voor maar is daarentegen over het algemeen de veroorzaker van de hoogste piekgeluidniveaus.~~

		~~• Over de anderhalf jaar geregistreerde piekgeluidniveaus is er op alle meetpunten een afname vastgesteld.~~ ~~• Het verschil in piekgeluid tussen een B747-400 en B777 kan wel 4 dB bedragen.~~ ~~Door omwonenden rondom de luchthaven MAA wordt geluid gemeten met apparatuur, die via de interface van EANS (European Aircraft Noise Services) gepubliceerd wordt. http://www.maa-monitor.nl/~~ ~~Vanuit EANS bestaan er meerjarige meetreeksen. Het Sensornetwerk heeft voor wat betreft de meetreeksen behoorlijk grote aanloopproblemen gekend. Binnenkort zal de rapportage over de eerste helft van 2022 verschijnen.~~
	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	**Stand van zaken (peildatum 1 juli ~~januari~~ 2023)**
B. Reikwijdte project	Conform de besluitvorming van Provinciale Staten d.d. 16 mei 2014 wordt de reikwijdte bepaald door de keuze voor scenario 4 (voorkeursoptie, inclusief passagiers). In dit scenario draagt de Provincie Limburg bij in de kosten van niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB), neemt de eigendom van de luchthaveninfrastructuur over en draagt zorg voor beheer, instandhouding en ontwikkeling hiervan.	De reikwijdte van het project is ongewijzigd.

C. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS	– Een overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van Provinciale Staten is opgenomen in bijlage 2. – De voorstellen die aan uw Staten zijn voorgelegd zijn getoetst aan de uitgangspunten van het kader Sturen in Samenwerking. – In de reguliere planning- en controlcyclus wordt over deelaspecten van het project MAA gerapporteerd in de paragraaf financieringen en in de paragraaf verbonden partijen. – Uw Staten worden twee keer per jaar, in aanvulling op de planning- en controlcyclus, via de Regeling Grote Projecten geïnformeerd over de financiële en inhoudelijke voortgang van het project MAA, de planning en de risicobeheersing. – Indien ontwikkelingen binnen het project MAA hiertoe aanleiding geven, zullen uw Staten geïnformeerd worden via mededelingen portefeuillehouder.	*Besluitvormingsmomenten PS* Een overzicht van de besluitvormingsmomenten van Provinciale Staten is opgenomen in bijlage 2. De eerstvolgende voortgangsrapportage, met als peildatum 1 januari 2024 ~~juli~~ ~~2023~~, zal aan uw Staten worden aangeboden in het voorjaar ~~najaar~~ van 2024 ~~2023~~. Die voortgangsrapportage zal worden gebaseerd op ~~Dan zal tevens~~ een herziene basisrapportage die najaar 2023 ~~worden aangeboden~~ aan uw Staten zal worden voorgelegd. *Besluit PS toekomst MAA* Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten besloten kennis te nemen van het Businessplan ‘Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven’ van MAA BV en MAABI BV en ingestemd met het verstrekken van een NEDAB van € 5,5 miljoen per jaar en een investeringskrediet voor achterstallig onderhoud (in de vorm van een agiostorting) van € 23,9 miljoen. Met het betreffende Statenvoorstel en de daarbij behorende documenten, waaronder genoemd businessplan, hebben Gedeputeerde Staten uitvoering gegeven aan het door Provinciale Staten op 3 juni 2022 aangenomen Amendement 145 ‘Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA’. *Stand van zaken Luchthavenbesluit* ~~Onze deelneming~~ MAABI B.V. heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind november 2018 verzocht om de procedure van de lopende aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport stop te zetten. U bent hier op 27 november 2018 door de portefeuillehouder over geïnformeerd. Op verzoek van het ministerie van I&W is gekozen voor een volledige actualisering van de eerder ingediende aanvraag luchthavenbesluit. De procedure voor het verkrijgen van een Luchthavenbesluit is ~~wordt~~ voorjaar 2023 opgestart en dient eind 2024 te zijn afgerond. Op dit moment vinden de (milieu)onderzoeken plaats om te komen tot een nieuwe aanvraag Luchthavenbesluit. De resultaten van de onderzoeken zullen worden verantwoord door middel van een m.e.r.-beoordeling en een daarbij behorend besluit van het ministerie conform planning eind 2023.

D. Planning van het project	In de basisrapportage is aangegeven dat de beoogde eindsituatie in stappen zal worden gerealiseerd: 1. Provincie neemt de hele luchthaven (inclusief vastgoed) in eigendom --> is gerealiseerd per 15 juli 2014. 2. Commerciële exploitatie van de luchthaven moet weer in handen van marktpartijen komen --> is gerealiseerd per 1 juli 2016. 3. Sanering, herstructurering en ontvlechting van de luchthaven om deze geschikt te maken voor exploitatie --> is gerealiseerd. Nu de beoogde eindsituatie is gerealiseerd, is het project MAA in een nieuwe, meer beheersmatige fase gekomen. We werken aan de realisatie van de door Provinciale Staten vastgestelde, langjarige ambities voor de doorontwikkeling van Maastricht Aachen Airport. De door uw Staten geformuleerde ambities ten aanzien van vrachtvolumes en passagiersaantallen voor MAA zijn gedefinieerd als ambities op het eind van de concessieperiode (2026). In het kader van die ambities kan het nodig zijn dat nieuwe functionaliteiten op het vlak van vrachtafhandeling, passagiers-accommodatie en vliegtuigonderhoud ontwikkeld worden.	*Provinciaal inpassingsplan* Het voorontwerp PIP is in januari 2022 gepubliceerd ~~vastgesteld~~. Hierna zijn zienswijzen ingediend. Deze zijn betrokken bij het opstellen van het ontwerp PIP. Het ontwerp PIP kan evenwel eerst ter visie worden gelegd op het moment dat de ontwerp Wnb-vergunning door het Ministerie van LNV is gepubliceerd. Het moment van terinzagelegging van het ontwerp PIP bepaalt wanneer het definitieve PIP ter vaststelling aan Provinciale Staten kan worden voorgelegd. Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat het PIP voor 1 januari 2023, samen met de ontwerp Omgevingsvergunning milieu (gemeente Beek) en de ontwerp Wnb-vergunning (ministerie LNV) ter inzage zal worden gelegd. *Kaders en ambities* Hoewel het concessiecontract in stand is gelaten en de doelstelling strikt genomen daardoor gehaald is, is het exploitatierisico sinds de overname van MAA BV door HBLM NV (indirect) bij de Provincie komen te liggen. Inmiddels is ~~bekend dat~~ Schiphol Nederland BV voor 40% aandeelhouder van HBLM ~~ge~~zal worden. Er wordt toegewerkt naar een situatie waarbij voor MAA nieuwe kaders voorhanden zijn (met name luchthavenbesluit), op basis waarvan met succes naar marktpartijen en of strategische partners gekeken kan worden voor de exploitatie. Dit maakt onderdeel uit van het business plan dat is opgesteld in het kader van de uitwerking van ‘amendement 145’ (3 juni 2022). Dit business plan geeft de kaders voor de doorontwikkeling / transitie van de luchthaven. *Nieuwe functionaliteiten* Met betrekking tot de nieuwe functionaliteiten op het vlak van vrachtafhandeling, passagiersaccommodatie en vliegtuigonderhoud kunnen de volgende ontwikkelingen gemeld worden: – De onderzoeken naar de mogelijkheid om de uitbreiding van de parkeergelegenheid vanuit de markt te financieren worden opgepakt. – Ten behoeve van de verdere verduurzaming van de luchthaven zijn de mogelijkheden voor het plaatsen van zonnepanelen op bestaande gebouwen uitgewerkt. Hiervoor is SDE subsidie aangevraagd.

Vervolg D. Planning van het project		– Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur BV heeft de opdracht voor renovatie van de start- en landingsbaan najaar 2022 gegund aan Dura Vermeer Infra Regionale Projecten BV. De start van de werkzaamheden aan de start- en landingsbaan is in het voorjaar van 2023 voorzien (renovatie gepland van 8 mei tot en met 30 juni). Mededeling portefeuillehouder d.d. 9 september 2022 (DOC-00330623). De baanrenovatie heeft plaatsgevonden binnen de daarvoor gereserveerde termijn en is voorspoedig en in goede afstemming met de omgeving verlopen. – Ter voorkoming van vortexschade aan daken zijn aan de hand van een tweetal rapporten drie gebieden met het hoogste risicoprofiel bepaald (gemeente Beek) waar overgegaan wordt tot het preventief verankeren van dakpannen ter voorkoming van vortexschade. Start uitvoering regeling ~~medio maart 2022~~ eind 2023. – Vastgoed: vergroten verhuurbaarheid Aviation House in voorbereiding (onder meer compartimentering begane grond, plaatsing elektrische laadpalen, upgrade entree).

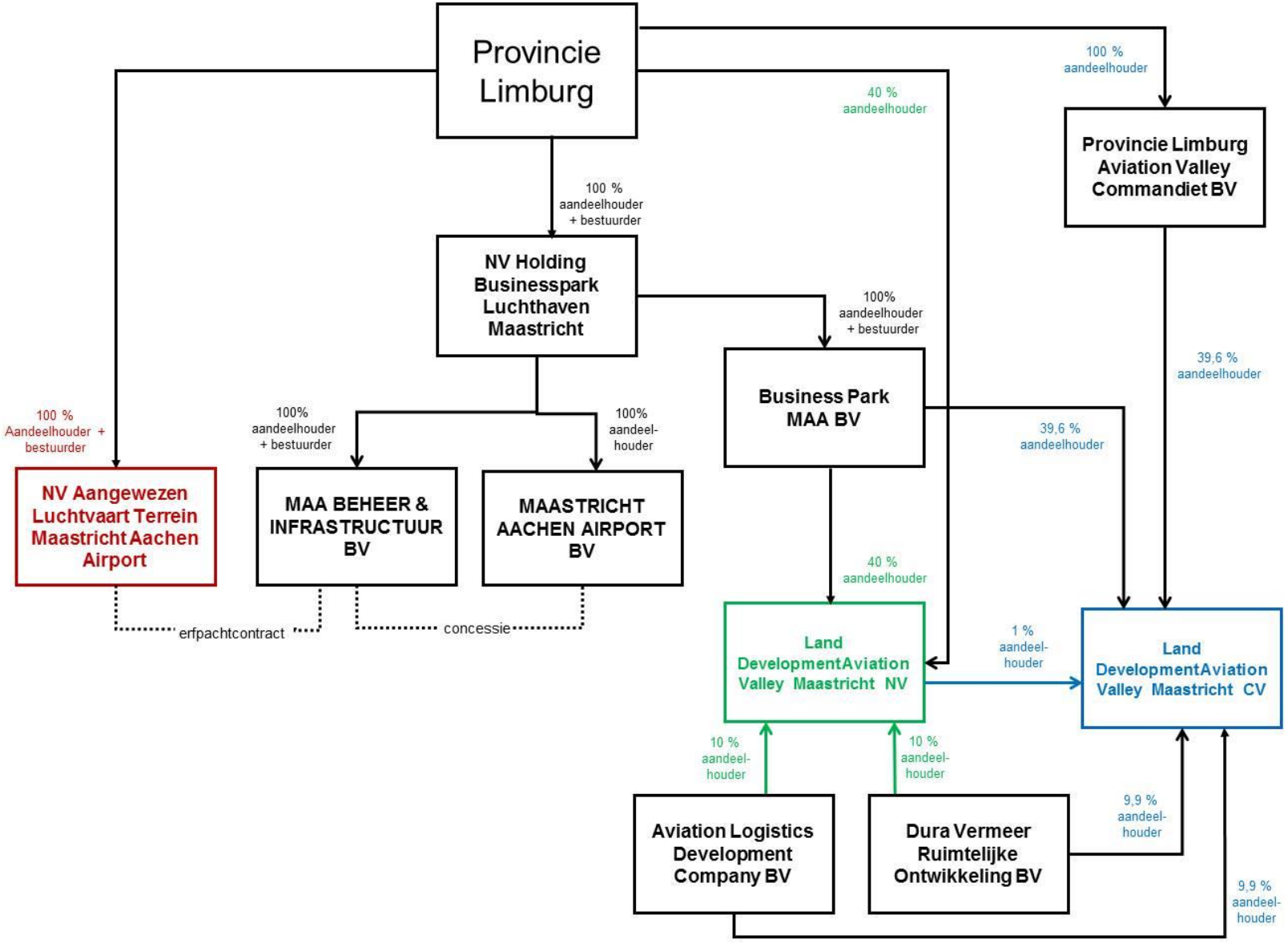
E. Financiën van het project (provinciale middelen) Peildata voor financiën zijn: 30 juni 31 december	Op 16 mei 2014 hebben uw Staten ingestemd met de inzet voor MAA. Op 9 oktober 2015 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de nadere invulling hiervan. Op 30 september 2016 hebben PS besloten om aanbevelingen uit het rapport van de Commissie van onderzoek inzake de 'Vergelijking PS-besluiten 9-10-2015 en 16-5-2014 i.r.t. GS-nota 9-9-2015 betreffende NEDAB-subsidie MAA' te onderschrijven en GS op te dragen om bij elke voortgangsrapportage over het Groot Project MAA conform de Regeling Grote Projecten een compleet en actueel overzicht op te nemen op basis van overzicht 2 uit voorliggend onderzoek. In de toelichting bij de Regeling Grote projecten 2017 ('Werken met de Regeling Grote Projecten 2017', versie 22 februari 2017) staat een voorbeeld van een financiële overzichtstabel opgenomen. Deze zullen wij als basis gebruiken in onze rapportages. Daarnaast hebben uw Staten ingestemd met de wijze van financieel rapporteren in de derde voortgangsrapportage, waarbij een compleet en actueel financieel overzicht is opgenomen. Wij zullen ook dit overzicht blijven hanteren. Daarmee wordt invulling gegeven aan deze aanbeveling.	Een overzicht van de inzet van provinciale middelen en de financiële stand van zaken per ~~31 december 2022~~ 30 juni 2023 is opgenomen in bijlage 3.

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	Stand van zaken (peildatum ~~1 januari 2023~~ 1 juli 2023)
F. Risico's en risicobeheersing	De risico's die waren gedefinieerd in de eerste basisrapportage hebben we voor het merendeel kunnen afvoeren. De belangrijkste risico's die nu nog resteren, zijn: 1. tegenvallende vervoersontwikkelingen; 2. voortijdige beëindiging concessie; 3. geen goedkeuring staatssteun voor achterstallig onderhoud; 4. de toerekening van de kosten van de luchtverkeersleiding; 5. het definitief luchthavenbesluit is vertraagd vastgesteld of wijkt af van het aangevraagde luchthavenbesluit. Naast deze project-specifieke risico's zijn uiteraard ook meer algemene risico's te onderscheiden, zoals afbreukrisico's, risico van imagoschade en dergelijke. Een adequaat en goed georganiseerd projectbeheer (zie hierna onderdeel G) zorgt ervoor dat ook deze algemene risico's geborgd zijn. De belangrijkste beheersmaatregelen worden aan de orde gesteld en gemonitord in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van N.V. HBLM, N.V. ALTMAA, MAABI B.V. en MAA B.V. Sinds 1 november 2019 is MAA B.V. een dochteronderneming van N.V. HBLM	Een overzicht van de risico's en de daarbij behorende risicobeheersing is opgenomen in bijlage 4.

	Herziene basisrapportage (peildatum 15 april 2017)	Stand van zaken (peildatum ~~1 januari 2023~~ 1 juli 2023)
G. Projectbeheer en projectbeheersing	*Rol provincie* De Provincie Limburg heeft de rol van ondernemer, partner (aandeelhouder) en financier bij het laten exploiteren van de luchthaven. Daarnaast is zij procesmanager, waarbij zij de realisatie van vervoerscijfers in relatie tot de provinciale ambities en de bijdragen aan de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat monitort. *Projectorganisatie en -administratie* Het projectbeheer en de projectbeheersing voor het project MAA vereist sturen, beheersen, verantwoorden en toezicht. Binnen de provinciale ambtelijke organisatie is een Projectteam MAA ingericht, waarbinnen vanuit verschillende clusters expertise vertegenwoordigd is (inhoudelijk, financieel, juridisch, economisch, vastgoed). Dit projectteam bewaakt de voortgang en de risico's van het project, voert structureel overleg met MAABI en bereidt Algemene vergaderingen van aandeelhouders voor opdat GS daarin standpunten kunnen innemen. Ook is er op regelmatige basis strategisch overleg tussen de programmamanager MAA, de directeur MAA, de directeur MAABI, de verantwoordelijk portefeuillehouder en de verantwoordelijke directeur. In dit overleg wordt gesproken over strategische zaken zoals de wijze en momenten waarop GS en PS geïnvolveerd worden. Daarnaast wordt periodiek externe afstemming gezocht met bestuurders en ambtenaren van gemeenten, met de CRO en klankbordgroep bedrijven.	*Overleggen* – Er vindt structureel voortgangsoverleg plaats tussen de directeur MAABI (concessiegever) en MAA B.V. (concessienemer) over de uitvoering van het concessiecontract. – Periodiek heeft op bestuurlijk niveau afstemming tussen Provincie (als aandeelhouder), MAABI en MAA en vanaf juni 2022 met Schiphol (als beoogd aandeelhouder) plaatsgevonden. – De projectbeheersing heeft plaatsgevonden in het directeurenoverleg tussen programmamanager, directeur MAABI, directeur MAA en verantwoordelijke directeur Provincie Limburg. Na de besluitvorming in Provinciale Staten op 16 december 2022 is een stuurgroep opgericht waar naast de directie van de luchthaven, de directies van Schiphol en provincie in vertegenwoordigd zijn. – Met de direct betrokken gemeenten (Beek, Meerssen en namens de regiogemeenten de gemeente Maastricht) is overleg gevoerd.

Vervolg G. Projectbeheer en projectbeheersing	*Rapportage* – Uw Staten worden twee keer per jaar, in aanvulling op de planning- en controlcyclus, via de Regeling Grote Projecten geïnformeerd over (afwijkingen in) de financiële en inhoudelijke voortgang van het totaal project, de planning en de risicobeheersing. – In de reguliere planning- en controlcyclus (jaarstukken, voorjaarsnota, begroting en afwijkingenrapportages) zal over deelaspecten van het project worden gerapporteerd in de paragraaf financieringen en in de paragraaf verbonden partijen. Over de vaststelling van de daadwerkelijke NEDAB-kosten), inzet van investeringsmiddelen en de jaarcijfers zal na afloop van het boekjaar (sinds de overname van de luchthaven door de Provincie gelijkgesteld aan het kalenderjaar) gerapporteerd worden in de voortgangsrapportage. – De begroting en de jaarstukken van Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V. (MAABI) , N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM), MAA BV, BPMAA BV, PLAC BV en LDAVM, alsmede N.V. Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport (ALTMAA) worden aan GS als aandeelhouder voorgelegd. Sturing vindt plaats via de Algemene vergaderingen van aandeelhouders. Indien zich hierin ontwikkelingen voordoen, die niet passen binnen de door uw Staten voor dit project vastgestelde kaders, worden deze aan uw Staten voorgelegd. – Indien ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven, worden uw Staten geïnformeerd via de mededelingen	De eerstvolgende voortgangsrapportage zal ~~in het~~ voorjaar ~~najaar~~ ~~van~~ 2024 ~~2023~~ worden aangeboden aan uw Staten. In amendement 145, dat op 3 juni 2022 is aangenomen door PS, is bepaald dat het huidige Groot Project MAA moet worden omgezet naar ‘Transitie MAA’ en dat de basisrapportage per 1 januari 2024 dient te worden herzien om de performance en doelrealisatie te kunnen blijven monitoren. Die voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2024 zal worden gebaseerd op een herziene basisrapportage die najaar 2023 aan uw Staten zal worden voorgelegd.

BIJLAGE 1 JURIDISCHE STRUCTUUR (VANAF 1 NOVEMBER 2019)



BIJLAGE 2 BESLUITVORMINGSMOMENTEN EN BETROKKENHEID PROVINCIALE STATEN (TOT 1 JULI ~~JANUARI~~ 2023)

PS	17-05-2013	Interpellatiedebat	Tijdens dit interpellatiedebat is gesproken over de actuele stand van zaken bij MAA. De portefeuillehouder heeft toegezegd om in mei/juni 2013 terug te komen in PS met een goede analyse en een duurzaam plan van aanpak waarin een aantal scenario's aangaande een financiële impuls aan de luchthaven MAA zijn uitgewerkt, inclusief het belang van de luchthaven voor de Limburgse economie.
PS	20-06-2013 21-06-2013	Besluitvormend	Er is aan PS voorgesteld om een subsidie te verstrekken van maximaal € 4,5 miljoen in de NEDAB-kosten van de luchthaven en deze te dekken uit het vrije deel van de Algemene Reserve en het college van GS op te dragen om uiterlijk 1 juli 2014 een voorstel voor een duurzame aanpak in lijn met de scenario's aan PS te doen toekomen.
GS	17-12-2013	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de voorbereidingen statenvoorstel MAA
EBD	04-04-2014 10-04-2014 18-04-2014	Informerend Sonderend Besluitvormend	Voorstel van GS is aan de orde geweest in de Statencommissie
CC	12-04-2014 24-06-2014		Advies inzake aanwijzen overname MAA als Groot Project
PS	16-05-2014	Besluitvormend	Besluit van PS om over een periode van 10 jaar gemiddeld € 3 miljoen per jaar (totaal € 30 miljoen) bij te dragen in de NEDAB-kosten, gemiddeld € 1,55 miljoen per jaar bij te dragen in de investeringen ten behoeve van achterstallig onderhoud en het overnemen van de aandelen NV HBLM van OMDV BV. PS geeft GS de opdracht tot het verlenen van een concessie aan één of meer marktpartijen voor de feitelijke exploitatie van de luchthaven.
PS	19-06-2014 20-06-2014	Besluitvormend	PS hebben met haar besluit omtrent de 1e Afwijkingenrapportage bij de behandeling van de Voorjaarsnota (G-14-014) een additioneel bedrag van € 1,5 miljoen ten behoeve van MAA uit de lopende begroting gehaald. Dit als tegemoetkoming aan de wens van PS om zoveel mogelijk uit reguliere middelen te financieren. Daarmee wijzigt het vanuit de Immunisatiereserve te bekostigen bedrag van € 8 miljoen naar € 6,5 miljoen.
GS	01-07-2014	Mededeling portefeuillehouder	GS heeft informatie verstrekt over de instemming van het Ministerie met de overname van HBLM door de Provincie (bevoegdheid op grond van de Provinciewet), de toezegging van de regiogemeenten en de stand van zaken rond de Rijksinvesteringbijdrage.
PS	04-07-2014	Besluitvormend	PS hebben de overname van MAA aangemerkt als Groot Project.
GS	15-07-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de aandelenoverdracht per 15 juli 2014 en de benoeming van de interimmanager en de raad van commissarissen.
GS	07-10-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de Rijksinvesteringsbijdrage in MAA.
GS	04-12-2014	Mededeling portefeuillehouder	PS zijn geïnformeerd over de aanbesteding concessie MAA.
EBD	16-01-2015	Sonderend	De Statencommissie EBD heeft de gewijzigde basisrapportage overname MAA behandeld.
PS	06-02-2015	Besluitvormend	PS hebben de gewijzigde basisrapportage overname vastgesteld.
FEB	25-09-2015	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de eerste voortgangsrapportage overname MAA behandeld.

PS	09-10-2015	Besluitvormend	PS hebben ingestemd met investering in de passagiersterminal (€1,5 miljoen), de aankoop van de cargoterminal (€7,55 miljoen) en de verhuur daarvan, en met de inzet van € 1,4 miljoen uit de egalisatiereserve doeluitkering bedrijventerreinen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein LDAVM. Daarnaast hebben ze geen wensen en bedenkingen kenbaar gemaakt ten aanzien van het verstrekken van een marktconforme lening voor de ontsluiting van de cargoterminal (€ 2 miljoen).
GS	19-01-2016 (verzonden 21-01-2016)	Informerende brief GS	Mededeling stand van zaken concessietraject en voorlopige gunning aan TCGI.
GS	01-03-2016	Mededeling portefeuillehouder	Laatste stand van zaken aanbestedingstraject, terugtreden Raad van Commissarissen en Provincie statutair bestuurder HBLM B.V. (en daarmee ook van MAA B.V.).
FEB	04-03-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de tweede voortgangsrapportage overname MAA behandeld.
GS	08-03-2016	Informerende brief GS	NEDAB en onderhoud MAA
GS	19-04-2016	Mededeling portefeuillehouder	Schriftelijke beantwoording van vraag inzake overlast (afdoening toezegging 2401).
FEB	21-04-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de informerende brief over NEDAB en onderhoud MAA behandeld.
PS	17-06-2016	Besluitvormend	Voorjaarsnota en Afwijkingenrapportage
FEB	09-09-2016	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft de derde voortgangsrapportage overname MAA behandeld.
PS	30-09-2016	Besluitvormend	PS hebben besloten om de navolgende aanbevelingen uit het rapport van de Commissie van (voorbereiding van) onderzoek inzake onderzoek 'Vergelijking PS-besluiten 9-10-2015 en 16-5-2014 i.r.t. GS-nota 9-9-2015 betreffende NEDAB-subsidie MAA' te onderschrijven: 1. GS op te dragen om bij elke voortgangsrapportage over het Groot Project MAA conform de Regeling Grote Projecten een compleet en actueel overzicht op te nemen op basis van overzicht 2 uit voorliggend onderzoek. 2. GS te vragen om te zorgen voor een eenduidige communicatie richting PS door het zorgvuldig formuleren van teksten in documenten voor PS.
FEB	14-04-2017	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de vierde voortgangsrapportage overname MAA vastgesteld.
FEB	14-04-2017	Vraag	Er is toegezegd dat in de voortgangsrapportage een toelichting op de actuele ontwikkelingen rondom MAA en Aviation Valley wordt opgenomen, dit gezien berichten in de media hieromtrent (met name met betrekking tot hotel, bouwvoorschriften en progressie luchthaven zelf (onder andere naar aanleiding van teruglopende belangstelling voor vluchten naar Turkije)).
FEB	02-06-2017	Sonderend	Bespreking herziene basisrapportage Groot Project MAA
GS	20-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake dossier hotelontwikkeling op MAA
GS	27-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Nadere informatie naar aanleiding van vragen in de Statencommissie FEB op 2 juni 2017
GS	27-06-2017	Mededeling portefeuillehouder	Vertrouwelijke inzage voor de leden van de Statencommissie FEB in relevante vertrouwelijke informatie omtrent de juridische kwestie inzake de hotelontwikkeling op MAA
FEB	08-09-2017	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de eerste voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
FEB	08-09-2017	Sonderend	De Statencommissie FEB heeft het statenvoorstel duurzaamheid (uitwerking motie 677) behandeld.
PS	29-09-2017	Besluitvormend	PS hebben de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.

PS	29-09-2017	Besluitvormend	PS hebben het statenvoorstel duurzaamheid (uitwerking motie 677) vastgesteld.
GS	06-12-2017	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake Tijdelijke Beleidsregel anticiperend handhaven start- en landingsbaan luchthaven Maastricht Aachen Airport.
GS	26-02-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake passagiersterminal Maastricht Aachen Airport.
FEB	06- 04-2018	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de tweede voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
GS	05-06-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake provinciaal inpassingsplan proefdraaiplaats Maastricht Aachen Airport.
PS	22-06-2018	Besluitvormend	1e Afwijkingenrapportage 2018 (betreft bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen en bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur)
GS	03-07-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake mitigerende maatregelen en aantal meldingen te relateren aan gebruik volledige baanlengte
GS	11-09-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake afdoening toezegging 8326 (aspecten klimaat en gezondheid in voortgangsrapportages Maastricht Aachen Airport)
FEB	02-11-2018	Besluitvormend	De Statencommissie FEB heeft de derde voortgangsrapportage na de herziene basisrapportage MAA vastgesteld.
GS	27-11-2018	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake actualisatie aanvraag luchthavenbesluit
GS	26-02-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling inzake vervolg van onderzoek dakpannenschade Maastricht Aachen Airport.
PS	27-03-2019	Informerend	Toezending van de vierde voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage MAA.
GS	26-03-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake afdoening toezegging 8301 geluidsmetingen MAA en afdoening toezegging 8390 raadpleging omwonenden bij omgevingsafspraken MAA.
GS	11-06-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake dialoogfase luchthavenbesluit MAA.
GS	20-08-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake afhandeling dak(pan)schade bij MAA.
GS	20-08-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake vertrekkende vliegtuigen Maastricht Aachen Airport op basis van 2500 meter-baan (afdoen toezegging 8416).
GS	29-08-2019	Informerende brief GS	Aan PS is ter informatie aangeboden, de brief die aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is toegezonden inzake de Luchtvaartnota 2020-2050.
GS	10-09-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake reductie geluidoverlast Maastricht Aachen Airport.
GS	24-09-2019	Mededeling portefeuillehouder	Mededeling portefeuillehouder inzake position paper MAA.

GS	29-10-2019	Statenvoorstel	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 toegezonden aan PS
GS	29-10-2019	Informerend stuk	Vijfde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
PS	01-11-2019	Informerend	Informatiebijeenkomst voor statenleden over ontwikkelingen bij MAA
GS	19-11-2019	Mededeling portefeuillehouder	Planning investeringen MAA in 2020 (afdoening toezegging 8498)
FEB	22-11-2019	Sonderend	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 en vijfde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage besproken
GS	03-12-2019	Mededeling portefeuillehouder	Informatie over MAA (afdoening toezegging 8516 en 8518)
FEB	06-12-2019	Sonderend	Besloten bijeenkomst
CC	06-12-2019	Sonderend	Besloten bijeenkomst
PS	12-12-2019 13-12-2019	Besluitvormend	Statenvoorstel ontwikkelingen bij MAA G-19-036 besproken. PS besluiten de financiering van de structurele verhoogde NEDAB-bijdrage vanaf 1 januari 2019 te dekken voor € 2.952.143 uit de intensiveringsmiddelen Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt. Daarnaast voor € 2.291.667 dekking te laten plaats vinden door het naar voren halen van de beschikbare restantmiddelen uit de Reserve NEDAB en deze reserve voor dit totaal aan te vullen ten laste van de begrotingsresultaten 2023 en 2024.
GS	21-01-2020	Informerende brief GS	Aan PS is ter informatie aangeboden, de brief die aan de Tweede Kamer is gezonden inzake luchtvrachttaks
GS	21-01-2020	Mededeling portefeuillehouder	Baanrenovatie MAA
GS	21-01-2020	Mededeling portefeuillehouder	Aanstelling verkenner proces provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
GS	20-02-2020	Informerende brief GS	Werkgroep statenleden bij provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
FEB	06-03-2020	Sonderend	Bespreking inrichten werkgroep statenleden bij provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA
GS	30-04-2020	Informerend stuk	Zesde voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	01-05-2020	Bericht portefeuillehouder	Brief van de heer Van Geel inzake vervolgproces provinciale vertaling luchtvaartnota
GS	26-05-2020	Mededeling portefeuillehouder	Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
GS	5-6-2020	Statenvoorstel Presidium	Verzoek tot opheffing geheimhouding en openbaarmaking n.a.v. een verzoek op grond van de Wob (inzake koopovereenkomst en concessieovereenkomst MAA)
GS	9-7-2020	Mededeling portefeuillehouder	Zienswijze Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
GS	4-11-2020	Informerend stuk	Zevende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS

GS	17-11-2020	Mededeling portefeuillehouder	Raad van Commissarissen bij MAA BV
GS	7-12-2020	Mededeling portefeuillehouder	Definitieve Luchtvaartnota 2020-2050
GS	17-12-2020	Mededeling portefeuillehouder	Financieel overzicht MAA en effect hinder beperkende maatregelen op geluidsoverlast (afdoening toezegging 8846 en 8847)
GS	26-1-2021	Mededeling portefeuillehouder	Advies Pieter van Geel inzake Maastricht Aachen Airport
GS	28-1-2021	Mededeling portefeuillehouder	Planning en uitvoering baanrenovatie Maastricht Aachen Airport
GS	10-2-2021	Sonderend	Sonderende notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”
FEB	12-2-2021	Informerend	Besloten bijeenkomst
GS	22-2-2021	Mededeling portefeuillehouder	Vliegtuigincident MAA op 20 februari 2021
GS	24-2-2021	Mededeling portefeuillehouder	Vertrouwelijke bijeenkomst over Maastricht Aachen Airport op 12 februari 2021
FEB	5-3-2021	Sonderend	Bespreking notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”
GS	2-4-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken procedure van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Proefdraaien Maastricht Aachen Airport
GS	7-4-2021	Mededeling portefeuillehouder	Ontwikkelingen Liège Airport
GS	11-5-2021	Mededeling portefeuillehouder	Noodmaatregel start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport
GS	23-6-2021	Mededeling portefeuillehouder	Voorontwerp PIP MAA Proefdraaien stand van zaken en proces
GS	20-7-2021	Mededeling portefeuillehouder	Nieuwe acties ter versnelling van de aanpak van dakbeschadigingen als gevolg van vliegverkeer
GS	8-9-2021	Mededeling portefeuillehouder	Proces integrale besluitvorming MAA
GS	20-10-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken Maatschappelijke Kosten Baten Analyse voor Maastricht Aachen Airport
GS	9-11-2021	Informerend	Achtste en negende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	11-11-2021	Mededeling portefeuillehouder	Verstrekken gegeven naar aanleiding van verzoek om ambtelijke bijstand Statenfractie PvdA
FEB	18-11-2021	Technische briefing	Technische briefing 1

FEB	10-12-2021	Technische briefing	Technische briefing 2
GS	10-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	PIP MAA (Proefdraaien) Voorontwerp procedure
GS	14-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken acties ter versnelling van de aanpak van dakbeschadigingen als gevolg van vliegverkeer
GS	15-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Proces Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor Maastricht Aachen Airport (MAA)
GS	16-12-2021	Informerende brief	Afschrift van beantwoording brandbrief Denktank-MAA inzake proces Maatschappelijke Kosten Baten Analyse Maastricht Aachen Airport
GS	16-12-2021	Informerende brief	Afschrift van beantwoording brief Alliantie Tegen Uitbreiding MAA inzake Maatschappelijke Kosten Baten Analyse Maastricht Aachen Airport
GS	21-12-2021	Mededeling portefeuillehouder	Samenwerking Maastricht Aachen Airport met Royal Schiphol Group
FEB	14-1-2022	Technische briefing	Technische briefing 3
FEB	14-1-2022	Werkbezoek	Werkbezoek aan Maastricht Aachen Airport, Maastricht Maintenance Boulevard en Vista College/Aviation Compentence Centre
GS	18-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Schriftelijke reactie analyse statenonderzoeker op voortgangsrapportage 8-9 MAA
GS	21-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Maatschappelijk debat over Maastricht Aachen Airport
GS	25-1-2022	Mededeling portefeuillehouder	Terinzagelegging voorontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) Maastricht Aachen Airport
FEB	3-2-2022	Technische briefing	Technische briefing 4
GS	11-2-2022	Mededeling portefeuillehouder	Ondertekening NDA ten behoeve van verkenning samenwerking Maastricht Aachen Airport en Schiphol Nederland BV
GS	16-2-2022	Informerende brief	Terinzagelegging vertrouwelijke informatie inzake Maastricht Aachen Airport
GS	17-2-2022	Mededeling portefeuillehouder	Regeling preventieve maatregelen ter voorkoming dakbeschadiging door vliegtuigen van MAA
GS	7-3-2022	Mededeling portefeuillehouder	Start aanbesteding renovatie start- en landingsbaan
GS	9-3-2022	Sonderende notitie	Toekomst Maastricht Aachen Airport
FEB	24-3-2022	Sonderend	Bespreking sonderende notitie “Toekomst Maastricht Aachen Airport”
GS	1-4-2022	Mededeling portefeuillehouder	Informatie over mogelijke samenwerking Schiphol-MAA

GS	5-4-2022	Mededeling portefeuillehouder	Survey over Maastricht Aachen Airport
GS	20-4-2022	Statenvoorstel	Toekomst Maastricht Aachen Airport
GS	20-4-2022	Informerend	Tiende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	11-5-2022	Mededeling portefeuillehouder	Indicatief bodemonderzoek Maastricht Aachen Airport
FEB	13-5-2022	Sonderend	G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport Tiende voortgangsrapportage na herziening basisrapportage
FEB	20-5-2022	Sonderend	G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
FEB	25-5-2022	Technische briefing	Technische briefing 5
GS	31-5-2022	Mededeling portefeuillehouder	Afdoening toezeggingen 9133, 9134, 9135, 9136 en 9137
GS	31-5-2022	Statenvoorstel	GEWIJZIGD G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
PS	3-6-2022	Besluitvormend	Behandeling CORRECTIE GEWIJZIGD G-22-015 Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport
GS	29-6-2022	Mededeling portefeuillehouder	Afdoening toezeggingen 9139 en 9140
GS	20-07-2022	Informerend	Aanpak invulling amendement 145
GS	19-08-2022	Mededeling portefeuillehouder	Voornemen tot gunning renovatie start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport
GS	18-11-2022	Statenvoorstel	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	18-11-2022	Informerend	G-22-055 Bekrachtiging geheimhouding Term Sheet Maastricht Aachen Airport
FEB	2-12-2022	Statenvoorstel	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	9-12-2022	Mededeling portefeuillehouder	Statenvoorstel G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-12-2022	Informerend	GEWIJZIGD G-22-055 Bekrachtiging geheimhouding Term Sheet Maastricht Aachen Airport
PS	16-12-2022	Besluitvormend	G-22-054 Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport
GS	14-3-2023	Mededeling portefeuillehouder	Stand van zaken nadere uitwerking samenwerking met Schiphol Nederland BV
GS	23-3-2023	Informerend	11e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	25-4-2023	Informerend	12e voortgangsrapportage na herziening basisrapportage toegezonden aan PS
GS	10-5-2023	Beantwoording	Beantwoorden schriftelijke vragen D66 inzake Schiphol MAA privejets
GS	16-5-2023	Beantwoording	Beantwoorden schriftelijke vragen inzake OVV rapport Vliegincident Meerssen
GS	08-6-2023	Mededeling portefeuillehouder	Toetreding van Schiphol als aandeelhouder van NV HBLM

BIJLAGE 3 OVERZICHT INZET PROVINCIALE MIDDELEN EN FINANCIËLE STAND VAN ZAKEN PER 30 juni 2023 ~~31 december 2022~~

OUD

FINANCIEEL OVERZICHT MAASTRICHT AACHEN AIRPORT (MAA)

Naam	Beschikbaar	Uitbetaald (stand 31-12-2022)	Restant	PS-besluit
"Eenmalige" bijdragen aan MAA:				
NEDAB kosten t/m 2022	€ 31.631.276	€ 31.354.876	€ 276.400	16-5-2014 12-12-2019 3-6-2022

Beschikbaar bedrag is exclusief de incidentele inhaal NEDAB van € 10,9 mln. (Amendement 145 PS 3-6-2022). Deze wordt in 2023 ter beschikking gesteld.
Vanaf 2023 is er structureel € 5,5 mln. per jaar t.b.v. NEDAB opgenomen in de provinciale meerjarige begroting.

Bijdrage achterstallig onderhoud en investeringen	€ 15.535.000	€ 15.862.655	€ -327.655	16-5-2014
	€ 3.700.000	€ 3.700.000		17-6-2016
	€ 500.000	€ 500.000	€ -	22-6-2018
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	€ 15.000.000	€ 9.576.123	€ 5.423.877	16-05-2014 9-10-2015
Bijdragen gemeente Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen*	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000	nvt

* De Provincie Limburg heeft reeds € 4.400.000 ontvangen van de gemeenten, waarvan € 2.400.000 is doorbetaald aan MAA.

Jaarlijkse bijdrage instandhouding luchthaveninfrastructuur (€ 800.000 gemiddeld per jaar)[1]	€ 3.961.193	€ 5.195.700	€ -1.234.507	22-6-2018
Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 400.000	13-12-2019

Lening renovatie start- en landingsbaan	€ 35.200.000		€ 35.200.000	3-6-2022

1) De jaarlijkse bijdrage instandhouding luchthaven infrastructuur bedraagt gemiddeld € 800.000 per jaar, en wordt op basis van de onderhoudsplanning van MAABI B.V. bevoorschot. T/m 2022 is in lijn met de onderhoudsplanning, meer uitgegeven aan onderhoud dan gemiddeld begroot, hetgeen de komende jaren wordt genivelleerd.

Nieuw

FINANCIEEL OVERZICHT MAASTRICHT AACHEN AIRPORT (MAA)				
Naam	**Beschikbaar**	**Uitbetaald (stand 30-6-2023)**	**Restant**	**PS-besluit**
NEDAB 2023-2029	€ 49.400.000	€ 5.500.000	€ 43.900.000	3-06-2022 16-12-2022
Procesmiddelen MAA inclusief procesmiddelen amendement 145	€ 202.599	€ 202.962	€ -363	
Vortex schade	€ 133.000	€ -	€ 133.000	
Omgevingsfonds 2023 t/m 2027	€ 8.750.000	€ -	€ 8.750.000	16-12-2022
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	€ 15.000.000	€ 9.576.123	€ 5.423.877	16-05-2014 9-10-2015
Bijdragen gemeente Maastricht, Beek, Sittard-Geleen en Heerlen*	€ 6.000.000	€ 2.400.000	€ 3.600.000	nvt
* De Provincie Limburg heeft reeds € 4.800.000 ontvangen van de gemeenten, waarvan € 2.400.000 is doorbetaald aan MAA.				
Bijdrage beveiligings en omgevingsmaatregelen	€ 1.900.000	€ 1.500.000	€ 400.000	13-12-2019
Lening renovatie start- en landingsbaan	€ 35.200.000	€ -	€ 35.200.000	3-6-2022
Achterstallig onderhoud tbv transitie MAA	€ 23.900.000	€ -	€ 23.900.000	16-12-2022

	PS besluit 16 mei 2014	**PS besluit 9 oktober 2015**	**Voorjaarsnota en afwijkingen-rapportage 17 juni 2016**	**Gelieerd aan MAA**	**Uitbetaald per 30 juni 2023 ~~31 december 2022~~**
Bestemmingsreserve NEDAB	A: €30 miljoen: Waarvan € 8 miljoen uit immunisatiereserve en € 22 miljoen in 8 jaar op te bouwen via de reguliere begrotingsruimte B: Aanvullend PS besluit d.d. 12 december 2019: € 5.276.576 (betreft additionele toekenning NEDAB ad € 1,2 mln. per jaar m.i.v. 1 januari 2019				€ 28.569.251

Bijdrage MAABI achterstallig onderhoud en investeringen*	€15,535 miljoen: Geactiveerd bij Provincie activeren als “bijdrage aan activa van derden”. De geactiveerde “bijdrage aan activa van derden” afschrijven in 10 gelijke bedragen van € 1.553.500 per jaar	Ingestemd met een upgrading van de passagiersterminal van € 1,5 miljoen. Als onderdeel van de hiernaast ←genoemde €15.535 miljoen			€ 15.457.655
Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA	€15 miljoen: Over dekking is toen niets besloten, geschiedt pas op het moment dat het aan de orde is	Aankoop cargoloods door Provincie voor €7,55 miljoen. Als onderdeel van de hiernaast ←genoemde € 15 miljoen (revolverend)			€ 9.637.218 Kosten zijn gemaakt voor aankoop en ontsluiting cargoloods, luifel en verduurzaming cargoloods.
		Lening verstrekt van € 2 miljoen door Provincie voor luchtzijdige ontsluiting van aangekochte cargoloods. Uit linksboven genoemde €15 miljoen (revolverend)			€ 2.000.0000 (1e en 2e afroep) In het eerste halfjaar 2020 is verder afgelost op de lening en is een subsidie ontvangen inzake verduur-zaming cargoloods waadoor het net uitbetaald bedrag lager is dan bij VGR6
NEDAB vanaf 2024 structureel opnemen in provinciale (meerjaren)begroting			€ 2,75 miljoen per jaar uit reguliere begrotingsmiddelen		€ 0
Extra investeringsimpuls 2016 *			€ 3,7 miljoen te dekken uit de in het Coalitieakkoord opgenomen middelen vanuit de Immunisatiereserve maatschappelijk rendement, onderdeel Economische Structuurversterking (de zogeheten		€ 3.700.000

			€ 70 miljoen).		
Onderhoudskosten en vervangings-investeringen structureel opnemen in de provinciale (meerjaren)begroting*			Per jaar uit reguliere begrotingsmiddelen op basis van op te stellen meerjarige onderhoudsplannen.		€ 2.531.518
Uitbreiding Maastricht Aviation Aircraft Services (MAAS)				Lening verstrekt van € 1 miljoen (revolverend) Subsidie verleend van € 0,2 miljoen (niet revolverend)	€ 1.000.000 lening € 200.000 subsidie

* = middelen zijn weliswaar niet revolverend maar dragen wel bij aan de waardevermeerdering van de luchthaven (bijvoorbeeld nieuw equipment, opgeknapte infrastructuur e.d)

BIJLAGE 4 RISICO'S EN RISICOBEHEERSING PER 1 JULI ~~JANUARI~~ 2023

Risico	*Oorzaak*	*Gevolg*	*Maatregel*	*Opmerking*	*Score*
Tegenvallende vervoers-ontwikkelingen/ exploitatie-risico	– haperende economische ontwikkeling – te weinig (resultaat) acquisitie	Geen sluitende businesscase voor exploitant	– flankerende acquisitie-inspanning; – lobby Den Haag MAA als alternatief voor Schiphol – kostenbesparingen door het flexibel maken van de m.n. de personeels-kosten	Provinciale Staten hebben 12 december 2019 besloten tot het verhogen van de provinciale bijdrage van de NEDAB-kosten. Er is op dit moment sprake van een gezonde bedrijfsvoering, waarmee tegenvallende vervoersontwikkelingen opgevangen kunnen worden. In het kader van de Luchtvaartnota 2050 wordt met het ministerie van I&W en met de directie van Schiphol gesproken over meer samenhang en samenwerking tussen de luchthavens van nationale betekenis. Inmiddels is bekend dat Schiphol als aandeelhouder zal toetreden tot HBLM. Daarmee ligt het exploitatierisico niet meer volledig bij de Provincie.	
Voortijdige beëindiging concessie	– haperende economische ontwikkeling – te weinig (resultaat) acquisitie	Geen sluitende businesscase	MAABI overlegt met concessienemer	Aan de hand van PS-nota (G-19-036) is door PS besloten MAA BV op te nemen als 100% dochter van de provinciale deelneming HBLM. Tevens is besloten de NEDAB bijdrage te verhogen om de exploitatie van MAA BV te versterken. In het kader van de uitwerking 'amendement 145' is een business plan opgesteld dat op 16 december 2022 in Provinciale Staten is behandeld.	

Hogere kosten luchtverkeers-leiding	Gewijzigde systematiek toedeling kosten luchtverkeers-leiding	Geen sluitende businesscase	Discussie volgen en lobby organiseren	De Staatssecretaris van I&W heeft besloten om de aanvankelijk geplande datum van 1 januari 2020 om de OGA-bekostigingssystematiek af te schaffen, tot nader te bepalen datum uit te stellen. Zij gaat in gesprek met de regio over de verdere invulling en voert een aantal verkenningen uit naar de meest optimale werkwijze. De Provincie Limburg heeft een lobby ingezet richting Kamerleden, gericht op het niet nog verder vergroten van het ongelijke speelveld voor MAA in relatie tot de luchthavens Eindhoven, Weeze en Luik door doorbelasting van de kosten van de luchtverkeersleiding.	
Het definitief luchthaven-besluit is vertraagd vastgesteld of wijkt af van het aangevraagde luchthaven-besluit	– vertraging als gevolg van procedures – (ontwerp) besluit wijkt af van de aanvraag	– vooralsnog geen mogelijkheid om luchtvaart-maatschappijen aan te trekken waarvoor volledig baangebruik nodig is – sluitende business-case kan voor con-cessienemer niet haalbaar worden	– gedegen onderzoeken laten uitvoeren die ten grondslag liggen aan de aanvraag – transparante communicatie met omgeving – intensief contact met Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	MAABI heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om de procedure van de lopende aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport stop te zetten. PS zijn hierover op 27 november 2018 geïnformeerd met een mededeling portefeuillehouder. In de nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit zal er rekening mee worden gehouden dat de meest lawaaiige toestellen die nu van MAA gebruik maken, verminderd en mogelijk uitgefaseerd worden. MAA richt zich daardoor op een zo optimaal mogelijk gebruik van de milieugebruiksruimte. Dat betekent ook dat de toekomstplannen voor MAA bijgesteld worden. Alle belanghebbenden krijgen daarbij de gelegenheid om hun zienswijzen te zijner tijd kenbaar te maken. Voorafgaand aan deze procedure is aan de heer Van Geel gevraagd om tot een zo breed mogelijk gedragen advies te komen over de toekomstige ontwikkelrichting van de luchthaven.	

BIJLAGE 5 LIJST VAN AFKORTINGEN

ALTMAA	N.V. Aangewezen luchthaventerrein Maastricht Aachen Airport
BPMAA	Businesspark MAA B.V.
CRO	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht
EBD	Statencommissie Economie, Bestuur en Duurzaamheid
FEB	Statencommissie voor Financien, Economische Zaken en Bestuur
GS	Gedeputeerde Staten van Limburg
HBLM	N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
LDAVM	Land Development Aviation Valley Maastricht NV (CV)
MAA	Maastricht Aachen Airport
MAA B.V.	Maastricht Aachen Airport B.V. (concessienemer)
MAABI	Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur B.V. (concessiegever)
NEDAB	Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang

PAX	Aantal passagiers
PS	Provinciale Staten van Limburg

Bijlage 6

Milieuonderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd met betrekking tot MAA

Het betreft de MER beoordelingsnotitie die in het kader van de aanvraag van het Luchthavenbesluit is opgesteld, met enkele bijlagen:
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 1 Verkeersproductie Maastricht Aachen Airport 2015 en 2025;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 2 Achtergrond-document geluid en externe veiligheid;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 3 Onderzoek stikstofdepositie;
- Milieueffectrapport / beoordelingsnotitie bijlage 4 Concept-rapport analyse ruimtelijke plannen rondom Maastricht Aachen Airport.

U kunt deze stukken inzien via de volgende links:

https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie_tcm117-337263.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%201_tcm117-337269.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%202_tcm117-337288.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r-beoordelingsnotitie-bijlage%203_tcm117-337295.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r.-beoordelingsnotitie%20bijlage%204_tcm117-337297.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/M.e.r.-beoordelingsbeslissing_tcm117-337220.pdf
https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Beoordelingsadvies%20Commissie%20m.e.r._tcm117-337219.pdf

In het kader van het landelijke programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid is op 18 december 2019 het adviesrapport ‘ Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven’ uitgebracht. Dit rapport over meten, rekenen en beleven presenteert meerdere aanbevelingen gericht op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes. Ook worden aanbevelingen gedaan om in beleid beter aan te sluiten bij door omwonenden van luchthavens ervaren hinder. Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat gaat een aantal vervolgstappen zetten, die passen in de bredere context van de Luchtvaartnota 2020-2050
U kunt dit rapport inzien via deze link: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/18/vliegtuiggeluid-meten-rekenen-en-beleven

In het kader van het advies van de heer Van Geel zijn de volgende milieuonderzoeken uitgevoerd:
- Stiller en Schoner Maastricht Aachen Airport (NLR);
- Duurzaam en innovatief Maastricht Aachen Airport.

Van: Alliantie pleinAIR Maastricht <alliantie@pleinairmaastricht.nl>
Verzonden: donderdag 16 november 2023 09:08
Aan: _postbus <postbus@prvlimburg.nl>
Onderwerp: Bericht voor PS

Aan Provinciale Staten van Limburg,

Op 24-11-23 wordt in de Commissie Economie en Samenleving de 13de Voortgangsrapportage MAA besproken. In die rapportage staat o.a. op pagina 7 "*De vervoerscijfers laten zien dat het vrachtvervoer gelijk oploopt ten opzichte van de ambitie.*" Uit bijgevoegde Nieuwsbrief van de Alliantie pleinAIR Maastricht blijkt o.a. dat het vrachtvervoer sinds 2020 versnelt daalt en dat de daling inmiddels opgelopen is naar meer dan 70% op jaarbasis.

Deze nieuwsbrief en de achterliggende notities bevatten nog meer informatie die van belang is bij de bespreking van de Voortgangsrapportage.

Deze nieuwsbrief staat ook op internet: https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Nieuwsbrief12-nov23-Omzet.pdf

--
Met vriendelijke groeten,
namens de Alliantie pleinAIR Maastricht
Wim Derks
Secretaris/Penningmeester van
Alliantie en van Stichting GUVB

pleinAIR maastricht

Nieuwsbrief #12
pleinAIR Maastricht

November 2023

alliantie pleinAIR maastricht

Deze nieuwsbrief, een uitgave van Alliantie pleinAIR Maastricht, verschijnt wanneer hier aanleiding toe is.
De Alliantie is altijd bereid om met politici van alle partijen in gesprek te gaan over MAA. Neem hiertoe contact op d.m.v. onderstaand e-mailadres.
contact@pleinairmaastricht.nl www.pleinairmaastricht.nl www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg

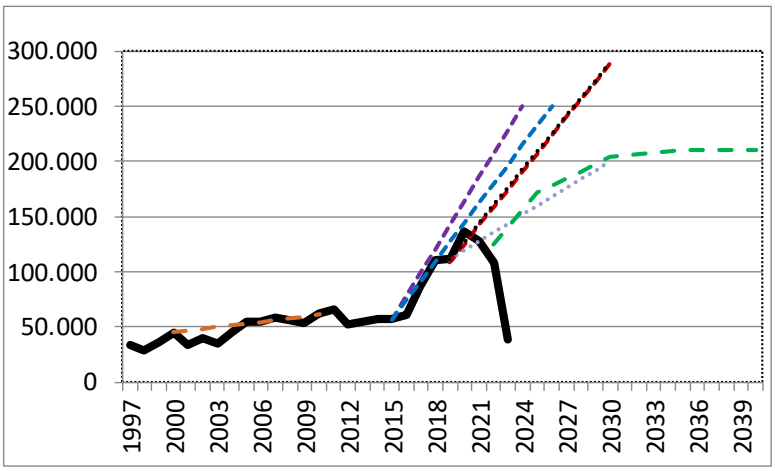
Dramatische daling omzet en andere aspecten van MAA

01 Vrachtvervoer

Het luchtvrachtvervoer is van levensbelang voor MAA. Tijdens de coronacrisis was er tijdelijk sprake van veel vracht, maar nu bevindt de vracht op MAA zich in een duikvlucht. De huidige daling op jaarbasis (ongeveer -70%) zal wel minder worden, maar het einde van de daling is nog niet in zicht.

Voor nadere toelichting over de inhoud van deze nieuwsbrief, zie https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf

Tonnen vracht MAA, realisatie sinds 1997 en diverse prognoses;
2023 gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie



Nu is er een daling van -70% vrachtvervoer, en het einde van de daling is nog niet in zicht.

02 Passagiersvervoer

Het passagiersvervoer herstelt zich in Nederland geleidelijk na de coronacrisis, maar bij MAA is in juli 2023 een daling op jaarbasis ingezet (ongeveer -15%).

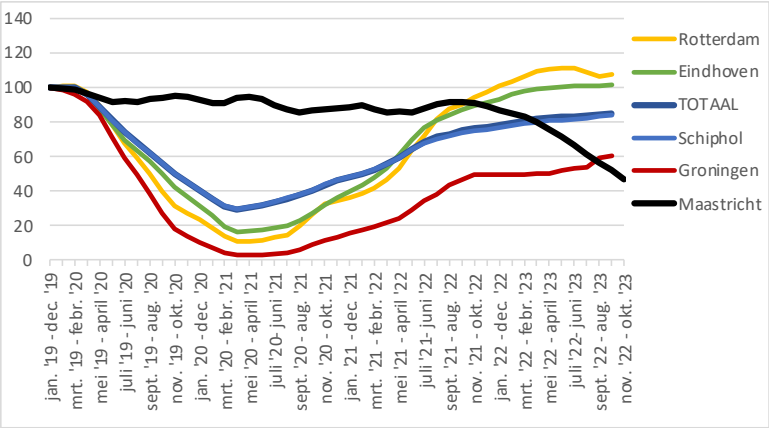
Het passagiersvervoer daalt met ongeveer -15%.

03 Omzet

De omzet bij de Nederlandse luchthavens herstelt zich of is zelfs al hersteld na de coronacrisis, maar bij MAA zit de omzet in een dalende lijn (op jaarbasis ongeveer -55%). In 2023 wordt de omzet bij MAA zeer waarschijnlijk het laagste sinds 1998

>>

Omzet (Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht), per 12 maanden, 2019=100;
2023 bij MAA gecorrigeerd voor tijdelijke sluiting voor baanrenovatie



Omzet is gedaald met 55%.

04 Werkgelegenheid

Werkgelegenheid is geen argument meer om een bedrijf overeind te houden, omdat er een structureel tekort aan arbeidskrachten bestaat als gevolg van de vergrijzing.
Onderzoeksbureau Ecorys, dat voor de provincie Limburg de werkgelegenheid op MAA bijhoudt, schat dat bij sluiting van MAA ongeveer 550 personen hun werk verliezen. Het in opdracht van de provincie Limburg uitgevoerde onderzoek (MKBA) uit 2022 schat het netto-verlies aan arbeidsplaatsen bij sluiting van MAA op tussen de 216 en 267. Overigens heeft de Alliantie pleinAIR Maastricht felle kritiek op de berekening van de werkgelegenheid bij MAA door Ecorys. Zie: https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/11-dec2022.-over-Ecorysrapport2.pdf

Het nettoverlies aan arbeidsplaatsen bij sluiting van MAA ligt tussen 216 en 267 . Een alternatieve invulling van het terrein zal vele banen meer opleveren.

05 Aantal ernstig gehinderden

Het aantal ernstig gehinderden is veel groter dan waarvan tot nu toe is uitgegaan volgens recent onderzoek van de GGD. Het maximaal aantal is niet het berekende aantal van 5.600 maar ligt veel hoger, mogelijk zelfs meer dan 28.000. In de gemeenten Meerssen ervaart 23% en in de gemeente Beek 19% ernstige geluidhinder door vliegverkeer van MAA.. Dit zijn al extreem hoge percentages maar gemiddelden. In sommige wijken loopt het percentage op tot ruim 35%. Zie o.a. https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Aantal-ernstig-gehinderden-door-MAA-2-11-22.pdf

Uit een recent onderzoek van de **GGD** kwam naar voren dat het aantal ernstig gehinderden veel groter is dan tot nu toe aangenomen.

06 Luchtverontreiniging

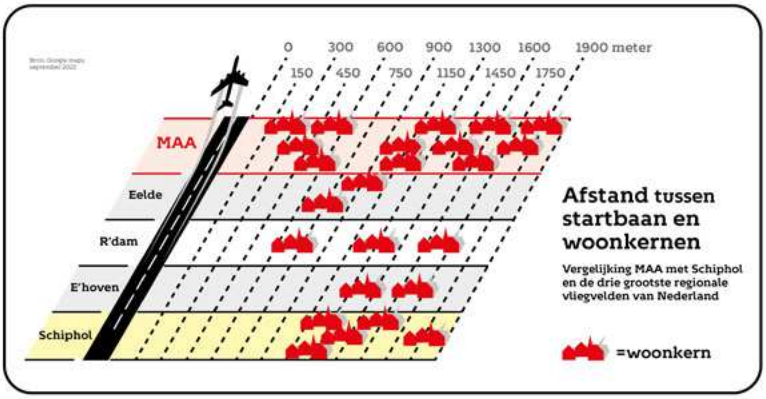
Bij luchtverontreiniging werd tot nu toe geen rekening gehouden met het zeer schadelijke ultrafijnstof. Uit metingen blijkt dat de uitstoot daarvan extreem hoog is. Zie o.a. https://eenvandaag.avrotros.nl/item/grote-zorgen-over-hoeveelheid-ultrafijnstof-rond-vliegveld-maastricht-bij-opstijgen-en-landen-vliegtuigen/ (27-7-23) en het rapport waarop

>>

deze uitzending is gebaseerd: https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/dgmr-Fijnstofmetingen-Analyse-29-9-23.pdf Ook de uitstoot van Zeer Zorgwekkende (lees: kankerverwekkende) Stoffen (ZZS) is nooit meegenomen. Gebleken is dat op MAA de uitstoot van sommige hiervan de norm voor de industrie tientallen malen overschrijden.

Hinder en gezondheidsschade door MAA zijn extra groot omdat MAA uitzonderlijk dicht bij woonkernen ligt. Zie o.a.https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/WelofGeenSubsidieMAA-dec-2021DEF.pdf

Hinder en gezondheidsschade door MAA zijn extra groot omdat MAA uitzonderlijk dicht bij woonkernen ligt.



07 MAA, subsidie-slurpend bedrijf

MAA, een subsidie-slurpend bedrijf. Sinds medio 2014 is meer dan € 210 miljoen subsidie toegezegd, waarvan in ieder geval al € 80 miljoen is uitbetaald per 30-12-21. Dat is € 9 miljoen per jaar. Dit betreft zowel incidentele als structurele jaarlijkse subsidie.
De structurele jaarlijkse subsidie (NEDAB) is nu € 5,5 miljoen. Dit houdt in dat per instandgehouden arbeidsplaats er € 23.000 aan subsidie verstrekt wordt, alleen al via de NEDAB. De kosten voor achterstallig onderhoud en investeringen zijn hier niet bij inbegrepen. Zie o.a. https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf
De Provincie gaat haar subsidiebeleid kritisch bekijken. Daar mag MAA dan ook wel bij betrokken worden.

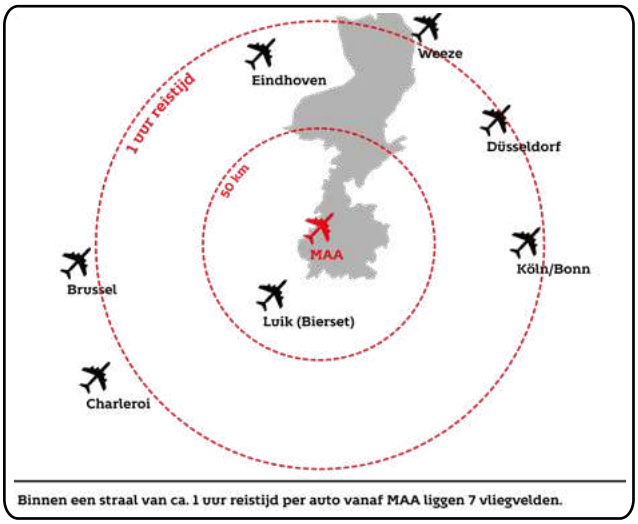
Aan MAA is € 210 miljoen subsidie toegezegd.
Per arbeidsplaats ontvangt MAA € 23.000,- subsidie.
Exclusief kosten achterstallig onderhoud.

09 Regio is beter af zonder MAA

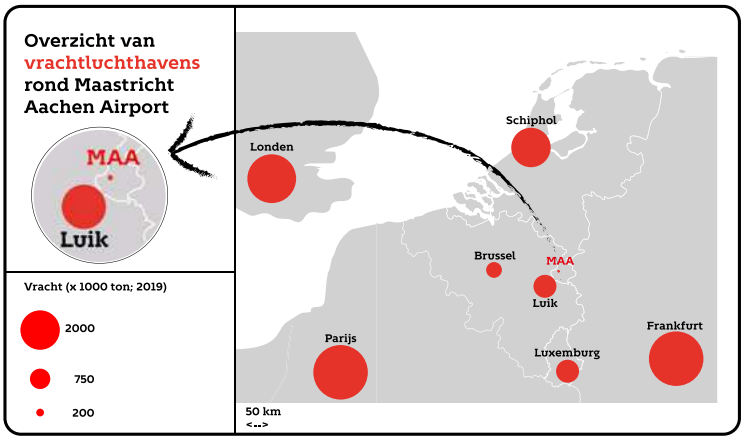
De regio is beter af zonder luchthaven blijkt uit een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit 2022 in opdracht van de Provincie. Zie o.a. https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf

10 MAA is overbodig

MAA is een overbodig vliegveld omdat 7 luchthavens op minder dan een uur rijden liggen. Zie o.a. https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/WelofGeenSubsidieMAA-dec-2021DEF.pdf



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



11 Alternatieve invulling MAA terrein

Er zijn aantrekkelijke alternatieve invullingen mogelijk na sluiting van MAA, die wel waardevol zijn voor de regio.
Zie o.a. https://pleinairmaastricht.nl/

PleinAIR is een alternatief voor het terrein van MAA waar Limburg en de Limburgers veel baat bij zullen hebben. Het biedt tal van mogelijkheden om de 'nieuwe economie' te stimuleren.

12 MAA juridisch niet in orde

Er is nog geen nieuwe exploitatievergunning (luchthavenbesluit). Er is nog geen natuurvergunning, hoewel MAA op plaats 6 staat bij de grootste uitstoters van stikstof in Limburg. Die vergunning is ruim 2,5 jaar geleden aangevraagd. Kennelijk zit hier een groot probleem. Er lopen drie juridische procedures betreffende de ontbrekende natuurvergunning.
De veiligheidszone ligt gedeeltelijk buiten het luchthaventerrein. Dat is in strijd met internationale regels. Binnenkort start daarover een juridische procedure.

MAA handelt in strijd met de internationale wet- en regelgevingen.

13 Conclusie

Gezien de dramatische daling van de luchtvracht, gezien het ontbreken van enige lijnverbinding na het wegvallen van de verbinding met Londen en gezien het karakter van het resterende passagiersvervoer (toeristen wegbrengen naar verre bestemmingen) is het duidelijk dat MAA geen meerwaarde heeft voor de regio. Ook uit de MKBA van de Provincie blijkt dat de regio beter af is als MAA sluit.
MAA is geen basisinfrastructuur, zoals destijds gesteld werd om de subsidiestroom te rechtvaardigen, maar MAA is een vervuilend, overlast gevend en subsidie-slurpend overbodig bedrijf.

provincie limburg | Limburgs Parlement

Informerend stuk

16 november 2023

1. Onderwerp

Analyse van voortgangsrapportage 13 (VGR 13) Maastricht Aachen Airport (MAA).

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

VGR 13 van het Groot Project MAA, met peildatum 1-7-2023, is op 24-10-2023 aan PS aangeboden en is door de Griffie in controle-technisch opzicht geanalyseerd. De analyse heeft als doel om de betreffende Statencommissie (in voorliggend geval is dit de Statencommissie ESA) te ondersteunen bij het verkrijgen van inzicht in (de voortgang van) een Groot Project.

Algemeen

De start- en landingsbaan is van 8 mei tot 30 juni gerenoveerd. Het vliegveld was gesloten. De cijfers van de eerste helft van 2023 zijn daarom niet goed te vergelijken met andere perioden.

A. Informatie-elementen RGP 2020

Voor VGR 13 geldt dat:

- de indeling aansluit op de vorige voortgangsrapportages.
- alle in de RGP 2020 genoemde informatie-elementen door GS zijn beschreven.
- er is een versie waarin de gewijzigde teksten ten opzichte van de vorige versie zichtbaar zijn.
- GS hebben de stoplichtenmethodiek (Toezegging 2246) in VGR 13 toegepast op pagina 3 en 4 en in Bijlage 4 op pagina 32 en 33.

In de bijlage van de analyse is een overzicht opgenomen met de wijze waarop GS uitvoering geven aan de openstaande toezeggingen en moties (peildatum 9 november 2023; (toezeggingen en moties ingediend bij de begrotingsbehandeling zijn niet opgenomen).

Paginanummers in deze analyse verwijzen naar de versie van VGR 13 waarin de wijzigingen ten opzichte van VGR 12 niet zichtbaar zijn.

B. Inhoudelijke bevindingen

Bij amendement 145 hebben Provinciale Staten besloten tot een herziene basisrapportage per 1 januari 2024. Deze herziene basisrapportage wordt najaar 2023 sonderend besproken met de Statencommissie. Met de herziene basisrapportage kan de performance en doelrealisatie van 'Transitie MAA' worden gemonitord. Ook zal er onder meer aandacht worden geschonken aan de werkgelegenheidscijfers (Toezegging 9270). GS heeft aangegeven ernaar te streven om het voorstel voor herziening van de basisrapportage begin december 2023 aan PS te kunnen aanbieden. VGR 13 is de laatste VGR met de huidige opzet.

Actualisatie VGR 13

Het is in VGR 13 niet overal duidelijk waar teksten zijn geactualiseerd en waar niet:

- Bijlage 1 juridische structuur bevat de *oude structuur*. De 40% aandelen van Schiphol zijn niet opgenomen.
  De organisatiestructuur en governance van luchthaven MAA wijzigt per 1 september 2023 en is daarom niet opgenomen
- Bijlage 3: overzicht inzet provinciale middelen en financiële stand van zaken per 30 juni 2023. De tabel op pagina 28 bevat de *nieuwe situatie* op basis van de besluitvorming door PS op 16 december 2022. Overzichten vanuit de oude besluiten zijn niet meer opgenomen. In de VGR's stonden tot nu toe overzichten vanaf 2014.
  Het is de vraag of het overzicht van de inzet van de provinciale middelen in de herziene basisrapportage wordt opgezet vanaf de transitie MAA of dat er (aanvullend) ook een overzicht wordt opgenomen met de cumulatieve bedragen vanaf 2014.
- Bijlage 4 risico's en risicobeheersing. Deze bijlage is *niet geactualiseerd*. Bij de risico's is niet aangegeven of ze wel of niet meer relevant zijn of dat er ontwikkelingen zijn.

Bijlage 3 en de aansluiting bij de begroting van de provincie

De bedragen in bijlage 3 VGR 13 en de bedragen in de afwijkingenrapportage 2023 (opgenomen in de Voorjaarsnota 2023) van de provincie sluiten niet op elkaar aan. Bij het gesprek met de organisatie over de feitencontrole is aangegeven dat VGR 12 en de afwijkingenrapportage op elkaar aansluiten.
De bedragen in VGR 13 sluiten niet één op één aan bij de begroting 2024. Dat kan komen omdat de VGR peildatum 1 juli 2023 heeft.
De relatie tussen de P&C-documenten en de VGR kan niet gemakkelijk worden gelegd. In de herziene basisrapportage kan de relatie tussen de VGR en de P&C-documenten duidelijker worden opgenomen, bijvoorbeeld door het onderdeel 'financiën' in de VGR zo op te zetten dat de bedragen uit de begroting, afwijkingenrapportages en jaarstukken er in terugkomen. Als dat niet kan kunnen de eventuele verschillen in de bedragen inzichtelijk worden uitgelegd.

Tekstuele opmerkingen

Er staan enkele kleine telfouten op p. 8 en 9[1] in de tabellen Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport 2020 (regionaal, werkzame personen). In het gesprek met de organisatie voor de feitencontrole is aangegeven dat deze niet kunnen worden gecorrieerd, omdat ze zijn overgenomen uit het Ecorys rapport. In de herziene basisrapportage wordt een andere systematiek voorgesteld.

Planning, p. 14

- "Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat het PIP voor 1 januari 2023, samen met de ontwerp Omgevingsvergunning milieu (gemeente Beek) en de ontwerp Wnb-vergunning (ministerie LNV) ter inzage zal worden gelegd." 2023 moet 2024 zijn.

[1] In de tabel op blz. 8 zijn de 30 fte bij 'afgeleid' niet meegenomen in de telling van de totalen. In de tabel op blz. 9 is er een verschil van 10 fte in de telling van 'indirect' en daarmee in het totaal.

- "Ten behoeve van de verdere verduurzaming van de luchthaven zijn de mogelijkheden voor het plaatsen van zonnepanelen op bestaande gebouwen uitgewerkt. Hiervoor is SDE subsidie aangevraagd". De aanvraag is op de peildatum van VGR 13 nog niet ingediend. De tekst is hier nog niet op aangepast.

3. Bevoegdheid

Conform de RGP 2020 (artikel 7) analyseert de Griffie de door GS verstrekte informatie in een voortgangsrapportage o.a. door deze te toetsen aan de in artikel 5 van de RGP 2020 geformuleerde uitgangspunten.
In de betreffende Statencommissie (in voorliggend geval is dit de Statencommissie ESA) wordt de voortgangsrapportage geagendeerd en vindt (inhoudelijke) behandeling van de voortgangsrapportage van GS plaats (uitsluitend ten aanzien van eventuele wijzigingen/afwijkingen in de voortgang). De voorliggende analyse van de Griffie kan hierbij worden betrokken.

4. Risico's

Het project Maastricht Aachen Airport is aangewezen als Groot Project omdat PS van mening zijn dat er aanmerkelijke (financiële) risico's voor de Provincie Limburg aan verbonden zijn en de reguliere controle- en verantwoordingsinstrumenten ontoereikend worden geacht. Middels voortgangsrapportages wordt periodiek verantwoording afgelegd waarbij de eisen uit de RGP 2020 leidend zijn.
Het risico van een ontoereikende voortgangsrapportage kan zijn dat PS op enig moment onverwachts kunnen worden geconfronteerd met voorstellen om extra financiële middelen en/of kredieten beschikbaar te stellen.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

- □ Paragraaf Projecten
- □ Paragraaf Financieringen
- X Paragraaf Verbonden Partijen
- □ Paragraaf Bedrijfsvoering
- X Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

GS overleggen twee maal per jaar (peildata: 1 januari en 1 juli) een voortgangsrapportage voor het Groot Project Maastricht Aachen Airport. PS houden hiermee zicht op onder andere de financiële, inhoudelijke, risico-technische en organisatorische ontwikkelingen van dit project. De voortgangsrapportages bieden ruimte om de stand van zaken ten aanzien van de verschillende risico's die onderkend worden bij het project te beschrijven in samenhang met risico-beperkende maatregelen.

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Maastricht Aachen Airport is in de programmabegroting 2023 opgenomen bij programma 1. Regionale economie, onder product 1.1.4. Maastricht Aachen Airport: duurzame luchthaven met minder ernstig gehinderden.

De volgende verbonden partijen zijn opgenomen in de paragraaf verbonden partijen en bijbehorende bijlage:

- Aangewezen Luchtvaartterrein Maastricht-Aachen Airport N.V.
- Holding Businesspark Luchthaven Maastricht N.V
- Land Development AviationValley Maastricht C.V.
- Land Development AviationValley Maastricht N.V.
- Provincie Limburg AviationValley Commandiet B.V.

7. Meegezonden bijlagen

Bijlage ‘Overzicht van de analyse van de wijze waarop GS uitvoering geven aan openstaande toezeggingen en moties van GS’ (peildatum 9 november 2023).

Bijlage
Overzicht van de analyse van de wijze waar op GS uitvoering geven aan de openstaande toezeggingen en moties (bron: Ibabs, peildatum 9 november 2023)

Omschrijving toezegging	Stand van zaken actuele openstaande toezeggingen (peildatum 9 november 2023)	Constatering bij de analyse door de Griffie
Toezegging 9270 (9-6-2023) Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS uitvoering geven aan de in amendement 145 geformuleerde wens van PS om per 1-1-2024 een herziene basisrapportage te ontvangen waarmee de performance en doelrealisatie van 'Transitie MAA' kan worden gemonitord. De opzet voor deze herziene basisrapportage zal sonderend met de Statencommissie worden besproken waarna de nieuwe opzet van de basisrapportage vanaf 1-1-2024 zal worden gehanteerd. In deze nieuwe systematiek zal onder meer aandacht worden geschonken aan de werkgelegenheidscijfers. Termijn sonderende bespreking is najaar 2023. Deze wordt in de voorraadagenda opgenomen en zo mogelijk gecombineerd met toezegging 9271.	30-08-2023 De herziene basisrapportage najaar 2023, samen met de voortgangsrapportage met als peildatum 1 juli 2023, aan de Statencommissie ESA voor te leggen 7-11-2023 Wij streven ernaar om het voorstel voor herziening van de basisrapportage begin december 2023 aan PS te kunnen aanbieden.	In de aanbiedingsbrief van VGR 13 geeft GS aan: *"Wij werken momenteel aan een voorstel tot herziening van de basisrapportage en zullen dit separaat aan u aanbieden."* Op p. 13 VGR 13 is aangegeven dat een herziene basisrapportage najaar 2023 PS zal worden voorgelegd
Toezegging 9271 (9-6-2023) Gedeputeerde Satijn zegt toe dat GS zich zullen beraden over de mogelijkheid / wenselijkheid om de bedrijven op en rond de luchthaven aan te sporen om in financiële zin bij te dragen aan het 'Omgevingsfonds MAA' en dat de Statencommissie	30-08-2023 Op het moment dat de Stichting Omgevingsfonds is opgericht en er duidelijkheid bestaat over de werkwijze en verdere invulling van de stichting zullen wij PS informeren over zowel de invulling als over het betrekken van de bedrijvigheid	In VGR 13 is geen informatie over deze toezegging opgenomen. Op pagina 4/5 VGR 13 is de planning voor het omgevingsfonds opgenomen (zie toezegging 9227).

zal worden geïnformeerd over de invulling van het 'Omgevingsfonds MAA'.	bij het fonds andere dan de MRO-bedrijven die al een toezegging hebben gedaan. 27-9-2023 Zie MP van 26 september 2023 (GS DOC-549667)	
Toezegging 9227 (16-12-2022) Gedeputeerde Satijn zegt toe Provinciale Staten te informeren over hoeveel mensen/woningen worden uitgekocht inzake het omgevingsfonds en over het aantal gemeenten dat wel of niet participeert in de 12e Voortgangsrapportages MAA.	30-08-2023 Sprake van samenhang met toezegging 9271. Voorstel om deze samen te voegen en afdoening te laten plaatsvinden op basis van 9271. 27-9-2023 zie MP van 26 september 2023 (GS DOC-549667).	Op p. 4/5 van VGR 13 is het volgende over toezegging 9227 opgenomen: *"In lijn met de besluitvorming door Provinciale Staten op 3 juni en 16 december 2022 zal een Omgevingsfonds in de vorm van een onafhankelijke stichting worden vormgegeven. De stichting zal uitvoering geven aan de maatregelen/programma`s als bepaald op 16-12-2022 waartoe ook de vormgeving van een verkoopgarantieregeling bedoeld voor de woningen gelegen binnen de 56 dB(A)-contour (B2 bij Statenvoorstel G-22-054). Op dit moment is nog niet bekend hoeveel eigenaren van woningen daar gebruik van willen maken."*
Toezegging 9218 (2-12-2022) De kosten van een 3-zijdige GRE aan de A2-kant van de luchthaven zullen in het kader van de procedure van het 'PIP Proefdraaien' nader worden gespecificeerd.	7-11-2023 Zie MP van 9-12-2022 (GS DOC-00387173).	In VGR 13 is geen informatie over deze toezegging opgenomen. Op pagina 14 wordt ingegaan op de procedure voor het PIP (zie motie 2948).

Omschrijving Motie	Stand van zaken actuele openstaande toezeggingen (peildatum 9 november 2023)	Constatering bij de analyse door de Griffie
Motie 2948 (16-12-2022) • Het voorstel PIP proefdraaien Maastricht-Aachen airport ongeacht de dan geldende richtlijnen conform de omgevingswet voor te leggen aan Provinciale Staten; • De doorrekening van de GRE 3-zijdig WEST conform toezegging 9218 voor te leggen aan Provinciale Staten bij de behandeling van het voorstel PIP Proefdraaien; • Indien aan de orde andere doorgerekende alternatieve afschermingsmaatregelen voor te leggen aan Provinciale Staten; • Bij de doorrekeningen tevens een aantal dekkingsvoorstellen voor te leggen aan Provinciale Staten; • Zo snel als mogelijk te starten met de gesprekken met alle betrokken partners om de omgevingsbewuste investering dekkend te krijgen;	24-3-2023 Ontwerp PIP kan eerst ter visie worden gelegd op het moment dat de ontwerp Wnb vergunning door het Ministerie van LNV is gepubliceerd. Vervolgens kan worden bepaald wanneer het PIP aan PS zal worden voorgelegd. 7-11-2023 Het ministerie van LNV is voornemens om de ontwerp Wnb-vergunning nog dit jaar te publiceren. Wanneer dit het geval is, kan het ontwerp PIP eveneens nog dit jaar ter inzage worden gelegd en de planning voor de verdere procedure worden opgesteld.	Op p 14 In VGR 13 is opgenomen dat het ontwerp PIP ter visie kan worden gelegd op het moment dat de ontwerp Wnb-vergunning door het Ministerie van LNV is gepubliceerd. GS geven aan dat de verwachting is dat het PIP voor 1 januari 2024, samen met de ontwerp Omgevingsvergunning milieu (gemeente Beek) en de ontwerp Wnb-vergunning (ministerie LNV) ter inzage zal worden gelegd.
Motie 2946 (16-12-2022) Het omgevingsfonds alleen maar in te zetten om hinderbeperkende maatregelen te nemen zoals	30-08-2023 Een onafhankelijke externe kwartiermaker is thans bezig met het oprichten en inrichten van de stichting die het omgevingsfonds gaat beheren. Die stichting zal voor de uitvoering van haar programma's	In VGR 13 is geen informatie over deze motie opgenomen.

uitkoop, isolatie, veiligheidsmaatregelen en ter vergoeding van vortex schade	in de vorm van een subsidie de provinciale bijdrage in het fonds afroepen. In de subsidievoorwaarden zal de door PS gestelde beperking worden meegenomen. 27-9-2023 Zie MP van 26 september 2023 (GS DOC-549667).	Op pagina 4/5 VGR 13 is de planning voor het omgevingsfonds opgenomen (zie ook toezegging 9227 eerder in deze bijlage).

Van: Alliantie pleinAIR Maastricht <alliantie@pleinairmaastricht.nl>
Verzonden: woensdag 22 november 2023 10:47
Aan: _postbus <postbus@prvlimburg.nl>
Onderwerp: Bericht voor PS

Aan Provinciale Staten

Onderwerp: Bericht over de gevaren van fijnstof en ultrafijnstof voor omwonenden van en medewerkers op MAA van toxicoloog professor Paul Borm.

Vrijdag 24 november 2023 is er een vergadering van de Commissie Economie en Samenleving (ESA) van PS.

Daarbij wordt bij Agendapunt 8 Regionale economie 8.1 de 13de Voortgangsrapportage MAA behandeld.

Ten behoeve van de benodigde informatie over MAA heeft de inhalatie-toxicoloog professor Paul Borm een boodschap (ong. 8 min.) voor u ingesproken over de gevaren van (ultra)fijnstof:

https://www.youtube.com/watch?v=1YNGdcFvmJU

Wilt u deze informatie betrekken bij de bespreking van de voortgangsrapportage MAA?

--
Met vriendelijke groeten,
namens de Alliantie pleinAIR Maastricht
Wim Derks
Secretaris/Penningmeester van
Alliantie en van Stichting GUVB

pleinAIR maastricht

Inspreektekst van dhr. Sprangers commissievergadering E&S 24-11-23

Geachte Statenleden,

Wanneer een onderzoeksrapport verklaart dat bij sluiting van een bedrijf 550 banen verloren zullen gaan, wat is volgens u dan de werkgelegenheid die dit bedrijf genereert?
Zijn het er dan 1.860, dus drieënhalf maal zoveel, zoals GS ons al jaren wil doen geloven t.a.v. MAA, of 550?
Het objectieve feit is dat het hier 550 jobs betreft.
Niet méér, wel minder, want volgens de in opdracht van de Provincie zélf gehouden én genegéérde MKBA, zouden bij sluiting netto ongeveer 240 arbeidsplaatsen verdwijnen. Hierbij is dan nog geen rekening gehouden met het structurele tekort aan werknemers in tal van sectoren.

Wanneer we die 240 arbeidsplaatsen afzetten tegen alleen al de jaarlijkse subsidie van € 5,5 miljoen, dan blijkt dat elke arbeidsplaats jaarlijks met
23.000 euro gesubsidieerd wordt. **23.000 euro!**

Geachte Staten,
Vindt u het nog van deze tijd dat Limburg economisch én maatschappelijk onrendabele werkgelegenheid in stand houdt met een subsidie per werknemer van € 23.000,- p.j.?! En dit is dan nog zonder de subsidies voor achterstallig onderhoud en investeringen.

Volgens de laatste cijfers staan er zo'n 30.000 vacatures open in heel Limburg waarvan in Zuid-Limburg bijna de helft van dit aantal.

Hoe is GS aan het aantal van 1.860 WP gekomen?
Het ingeschakelde onderzoeksbureau Ecorys, heeft hiertoe gebruik gemaakt van een methodiek waarvan de Integriteits-commissie van de Erasmus Universiteit Rotterdam verklaard heeft dat die **niet** geschikt is voor MAA. Want die methodiek is afgeleid van de Havenmonitor en 1 op 1 overgezet op MAA.
T.a.v. MAA betreft het echter a) een andere sector, namelijk luchtvaart, en b) een totaal andere schaal.
De hoeveelheid vracht die momenteel op MAA verladen wordt bedraagt ééntienduizendste van de vracht die in de haven van Rotterdam verladen wordt.
0,01%!

Daarom heeft de Integriteitscommissie o.l.v. professor Kaptein de resultaten van de op MAA toegepaste methodiek "**onbetrouwbaar**" genoemd.
Zij schreef - citaat -:
"Zowel de relatief kleine omvang van MAA als de aanwezigheid van luchthavens in de nabijheid van Maastricht maken een dieper, meer evidence-based, onderzoek noodzakelijk - dus een onderzoek op basis van feiten - om tot een wetenschappelijk betrouwbare bepaling van de directe werkgelegenheid te komen."

Ecorys heeft haar onderzoek inderdaad gebaseerd op tabellen, statistieken, aannames, formules en veronderstellingen.

En **niet** op feiten.

Geachte Staten,
Wie heeft het volgens **u** bij het rechte eind?
GS met haar vooringenomen standpunten of de Integriteitscommissie van de Erasmus Universiteit Rotterdam o.l.v. een professor?

Om tot die verzonnen 1.860 te geraken heeft men van - op één na - alle meegenomen bedrijven de **volledige** werkgelegenheid meegeteld. Dit leidt tot de absurde situatie dat bijv. **alle** personen die werkzaam zijn bij de marechaussee en de douane aan MAA worden toegerekend. Dit terwijl de activiteiten t.b.v. MAA volgens de marechaussee zelf verre ondergeschikt zijn aan bijv. grensbewaking en tegengaan mensenhandel.

De onderzoekers van de al eerder genoemde MKBA kwamen tot de conclusie dat van **zeker twee** bedrijven de werkgelegenheid **onterecht** in het getal 1.860 was opgenomen. Het gaat hier om **ruim 400 WP**. Het aantal van 1.860 is hiervoor **nooit** gecorrigeerd en dat is GS kwalijk te nemen.

In de Voortgangsrapportage wordt gewag gemaakt van de l**uchthaven als vestigingsfactor**. Het noemen van de daadwérkelijke vestigingsfactor, de uitstekende weg-, rail en scheepvaartverbindingen met binnen en buitenland, wordt gewoon weggelaten. Terwijl dit, als je bedrijven hierover benadert, van doorslaggevende betekenis is.
In het wegvervoer naar en van MAA gaat het trouwens maar om slechts 4 bedrijven met een zeer beperkte werkgelegenheid van bij elkaar minder dan 50 WP.

Dat getal van 1.860 kwam tot stand doordat Ecorys meetelde:

- bedrijven die louter bulk vervoeren,
- bedrijven die nooit op MAA gesignaleerd zijn,
- bedrijven die handelen in schroot en afval,
- bedrijven die expliciet verklaren geen zakelijke relatie met MAA te hebben
- bedrijven die zand vervoeren
- bedrijven die uitgeschreven zijn bij de KvK
- bedrijven die telefonisch én digitaal onbereikbaar zijn.

Bovendien zijn tientallen eenmens-bedrijven meegenomen.
Deze zijn op MAA nooit waargenomen tijdens een langdurig **citizens science** onderzoek. Dan kun je dat getal van 1.860 toch niet serieus nemen… .

Citizens science
In 2020 hebben omwonenden van MAA gedurende 11 weken tweemaal per dag op willekeurige tijdstippen gedurende twee uur op de laad- en loslocaties foto's gemaakt van alle op dat moment aanwezige vrachtwagens en hun kentekens. Deze gegevens zijn in database verwerkt.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de periodes 16 mei - 19 juli en 1 - 19 september 2020.

De uitkomst van dit citizens science onderzoek was dat het overgrote deel van het wegvervoer geschiedt door buitenlandse vervoerders en dat de bijdrage vanuit de regio haast verwaarloosbaar is (nauwelijks 5%).

Overigens stond Ecorys niet bepaald open voor **kritiek**. Dat bleek toen ondergetekende het waagde om één lastige vraag te stellen: het kontakt werd direct en definitief verbroken.

Geachte Staten,
Ik heb begrepen dat u **meer dualisme** wil tussen Staten en College… .
Hier is uw kans! Grijp hem alstublieft!

Maak aan de bestaande dwaling van 1.860 WP door MAA gebaseerd op onjuiste informatie en wensdenken <u>eindelijk</u> voorgoed een einde door vanaf nu alleen nog het getal van 550 WP te hanteren!!

Ik dank u voor uw aandacht.

Inspreken 24-11-23 Commissie Economie en Samenleving (ESA) van PS
Groot project Maastricht Aachen Airport, 13e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage, peildatum 1 juli 2023

Wim Derks, Alliantie pleinAIR Maastricht, alliantie@pleinairmaastricht.nl

Geachte leden van Provinciale Staten

Aan de orde is de 13de voortgangsrapportage MAA.
Op pagina 5 van de voortgangsrapportage worden de **streefwaarden voor 2024** van passagiers en vracht genoemd (650.000 passagiers en 200.000 ton vracht).
In de 12 maanden vóór 1 juli 2023 waren de gerealiseerde hoeveelheden passagiers en vracht meer dan de helft lager dan de streefcijfers voor 2024, ook na correctie voor de tijdelijke sluiting voor de baanrenovatie (in de orde van grootte van slechts 40% van de streefwaarden voor 2024). (Zie tabel onder de tekst.)

In 2021, dus ver voor 1 juli 2023, is een de **daling van de vracht** begonnen. Het dalingstempo nam toe en was op 1 juli 2023 al opgelopen naar ongeveer **-40%** op jaarbasis.
Op pagina 7 van de voortgangsrapportage staat desondanks het volgende: “De vervoerscijfers laten zien dat het vrachtvervoer gelijk oploopt ten opzichte van de ambitie.” Dit klopt dus helemaal niet, want de ambitie is groei, terwijl er in werkelijkheid een sterke daling plaats vindt.

De hoeveelheid omzet (gewogen optelling van aantal passagiers en tonnen vracht) daalde op 1 juli al met meer dan **-30%** op jaarbasis.

Inmiddels is ook het aantal **passagiers gaan dalen op jaarbasis** terwijl het aantal passagiers in Nederland en wereldwijd toeneemt.
Het dalingstempo van **vracht** is inmiddels opgelopen naar ongeveer **-70%** op jaarbasis.

Op pagina 13 van de voortgangsrapportage staat: “Indien ontwikkelingen binnen het project MAA hiertoe aanleiding geven, zullen uw **Staten geïnformeerd** worden via mededelingen portefeuillehouder.”
De dramatische daling van de omzet, een daling waarvan het einde nog niet in zicht is, zou toch aanleiding moeten zijn om de Staten daarover actief te informeren.

Op pagina 31 in BIJLAGE 4 RISICO’S EN RISICOBEHEERSING PER 1 JULI 2023 wordt het **risico** van tegenvallende vervoersontwikkelingen genoemd en het exploitatie-risico. In de kolom *Maatregelen* wordt “**flankerende acquisitie-inspanning**” genoemd. In een wereld waar de hoeveelheid luchtvracht daalt en waar de concurrentie tussen vliegvelden zeer groot is, waar de marges in de tarieven zeer klein zijn, is het de vraag of die extra acquisitie-inspanning iets kan opleveren.
Overigens is er geen enkele luchtvaartmaatschappij met een structurele relatie met MAA. Luchtvaartmaatschappijen kunnen komen, maar kunnen op korte termijn ook weer vertrekken.

In de kolom *Maatregelen* staat ook: “**lobby Den Haag MAA als alternatief voor Schiphol**”.
De wereld van de luchtvaart is toch een vrije markt. Daar kun en mag je niet in sturen.

In de kolom *Opmerkingen* staat: “Er is op dit moment sprake van een **gezonde bedrijfsvoering**, waarmee tegenvallende vervoersontwikkelingen opgevangen kunnen worden.” Op **1 juli** was er op jaarbasis sprake van een omzetdaling van **-30%.** Was de bedrijfsvoering op 1 juli inderdaad nog zo gezond dat dit opgevangen kan worden? Inmiddels is de **omzetdaling** op jaarbasis opgelopen naar ongeveer **-60%.** Het einde van de omzetdaling is nog niet in zicht. De omzet op jaarbasis is inmiddels gedaald tot ongeveer een **kwart** van de streefwaarde van 2024.

Mijns inziens stevent MAA af op faillissement. Ik ben wel een econoom, maar geen bedrijfseconoom. Ik heb gisteren gesproken met iemand die wel veerstand heeft van de exploitatie van luchthavens. Hij bevestigde dat MAA met deze ontwikkeling van de omzet afstevent op faillissement.

Ik ga afronden.
Het is duidelijk dat de voortgangsrapportage van 1 juli een **veel te rooskleurig beeld** geeft van de situatie van MAA.
Het is duidelijk dat de situatie bij MAA **na 1 juli nog sterk verslechterd** is.
De Provinciale Staten en de kiezers hebben **recht op eerlijke en actuele informatie** over MAA, waaraan jaarlijks 5,5 miljoen euro structurele subsidie gegeven wordt.
Ik wens u veel **wijsheid** bij de behandeling van dit agendapunt.

Streefwaarden en realisatie

	Passagiers Aantal	Vracht Tonnen	Omzet WLU
Streefwaarde 2024	650.000	200.000	2.650.000
Hoogste aantal tot nu toe			
Jaar	2019	2020	
Aantal	435.977	135.984	
In % streefwaarde	67%	68%	
1-7-22 tot 1-7-23			
Realisatie	257.832	69.944	957.272
Gecorrigeerd	293.713	74.207	1.035.783
In % streefwaarde			
Realisatie	40%	35%	36%
Gecorrigeerd	45%	37%	39%
1-11-22 tot 1-11-23			
Realisatie	230.240	41.670	646.940
Gecorrigeerd	266.121	45.933	725.451
Realisatie	35%	21%	24%
Gecorrigeerd	41%	23%	27%

Omzet: WLU, Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht
Bronnen
Streefwaarde: Pagina 5 van 13de Voortgangsrapportage
Grafieken met streefwaarden op pagina 6
Realisatie: CBS en MAA
Correctie voor tijdelijke sluiting: Alliantie pleinAIR Maastricht

provincie limburg

Provinciale Staten

Cluster	PP	**Maastricht**	24 oktober 2023
Ons kenmerk	DOC-00558344	**Verzonden**	27 oktober 2023
Bijlage(n)	3		

Onderwerp
3e en 4e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildata 1 januari én 1 juli 2023)

Geachte Staten,

Op 18 december 2020 heeft u het Provinciale Inpassingsplan (PIP) “Uitbreiding VDL Nedcar” en het daaraan verbonden budgettaire kader vastgesteld en bij amendement 100 besloten het project “Uitbreiding VDL Nedcar” aan te wijzen als Groot Project in het kader van de Regeling Grote Projecten.

Bijgevoegd doen wij u toekomen de derde én vierde Voortgangsrapportage “Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar”, met als peildata 1 januari en 1 juli 2023.

Als gevolg van ontwikkelingen binnen het dossier VDL Nedcar, en het traject van beoordeling van het verzoek van VDL Nedcar van begin 2023 (om over te gaan tot gunning van de infrastructurele werkzaamheden op basis van de in het Addendum bij de Anterieure Overeenkomst aangegeven voorwaarden),heeft het opstellen van de derde voortgangsrapportage enige vertraging opgelopen. Als gevolg daarvan worden de derde en vierde Voortgangsrapportage, bij wijze van uitzondering, gelijktijdig aan u toegestuurd.

Na de peildatum van de vierde Voortgangsrapportage (1 juli 2023) hebben zich met betrekking tot VDL Nedcar nog ontwikkelingen voorgedaan waar in de rapportage geen aandacht aan wordt besteed. Volledigheidshalve staan we daar in dit schrijven bij stil.

<u>‘Not yet go’ besluit</u>
Op 10 juli 2023 hebben wij, mede met het oog op Toezegging 9269, een openbare informatiesessie georganiseerd waar de heer Paul van Vuuren, lid van de hoofddirectie van VDL Groep, een presentatie heeft gehouden over verleden, heden en toekomst van VDL Nedcar. Voor deze bijeenkomst waren ook raadsleden van de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren uitgenodigd.

Na afloop van de openbare bijeenkomst heeft er, mede in het licht van Toezegging 9288, een besloten vergadering van de Statencommissie ESA plaatsgevonden. Een dag later zijn wij tot het oordeel gekomen dat nog niet aan alle in het Addendum bij de Anterieure Overeenkomst genoemde criteria voor een ‘go’-besluit wordt voldaan en dat er op dit moment sprake is van een ‘not yet go’ voor wat betreft de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van VDL Nedcar. Bij mededelingen portefeuillehouder d.d. 18 juli 2023 (GS DOC-00523771) en 20 juli 2023 (GS DOC-00524601) hebben wij uw Staten over ons besluit en het daarop volgend overleg met VDL Nedcar geïnformeerd.

Op 24 augustus jl. hebben wij uw Staten met een mededeling portefeuillehouder en een vertrouwelijke samenvatting geïnformeerd over de uitkomsten van het door PwC uitgevoerde onderzoek (GS DOC-00536488).

Ontwikkelingen werkgelegenheid

Op 1 juni jl. heeft VDL Nedcar aangekondigd over te gaan tot ontslag van een groot aantal personeelsleden per 1 november, de datum waarop de productie wordt afgeschaald. Recent is de betroffen medewerkers (zo’n 1.000 uitzendkrachten en 300 eigen medewerkers) ontslag aangezegd.

De provincie neemt deel aan het publiek/private consortium dat zich inzet voor de ontslagen medewerkers die ondersteuning nodig hebben bij het vinden van een nieuwe baan. Het consortium voorziet tevens in dienstverlening aan werkgevers met vacatures die interessant kunnen zijn voor deze groep medewerkers. Deze activiteiten worden uitgevoerd in het kader van ‘Arbeidsmarkt en Onderwijs’. De activiteiten binnen het Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar zijn gericht op de door VDL Nedcar geboden structurele werkgelegenheid op lange termijn.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

provincie limburg

Informerend stuk

1. **Onderwerp**
   Derde en Vierde Voortgangsrapportage Regeling Grote projecten Duurzame verankering VDL Nedcar.

2. **Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat**
   Bijgaande derde en vierde voortgangsrapportage beschrijven de stand van zaken bij het groot project Duurzame verankering VDL Nedcar per peildatum 1 januari 2023 en 1 juli 2023.

3. **Bevoegdheid**
   - Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020.
   - Autonoom beleid, kerntaak regionale economie en mobiliteit.

4. **Risico's**
   Zie onderdelen A6 van voorliggende voortgangsrapportages.

5. **Periodieke informatie/sturingsinformatie**
   ☐ **Via Jaarstukken en Begroting**
   - ☐ Paragraaf Projecten
   - ☐ Paragraaf Financieringen
   - ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
   - ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
   - X Programmaverantwoording

   X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. **Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**
   De uitbreiding VDL Nedcar is opgenomen onder Begrotingsprogramma 3.4 Ruimtelijke dynamiek en kwaliteit, product 3.4.3. Werklocaties.

7. **Meegezonden bijlagen**
   Derde en Vierde Voortgangsrapportage Regeling Grote projecten Duurzame verankering VDL Nedcar.

Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar

3e Voortgangsrapportage
(peildatum 1 januari 2023)

Maastricht, juni 2023

Inhoud

A. 3e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildatum 1 januari 2023) 3
A1. Inleiding 3
A2. Doelstelling(en) en reikwijdte van het programma 4
A3. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS 10
A4. Planning 11
A5. Financiën 11
A6. Risico's en risicobeheersing 15
A7. Projectbeheer en projectbeheersing 16

B. Voortgang deelproject infra uitbreiding 17
B1. Inleiding 17
B2. Doelstelling(en) en reikwijdte 17
B3. Projectscope 18
B4. Raakvlakprojecten 19
B5. Kritische prestatie indicatoren 20
B6. Planning 22
B7. Financiën 23
B8. Risico's en risicobeheersing 25
B9. Projectbeheer en projectbeheersing 27
B10. Projectorganisatie 28

C. Voortgang deelproject Afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan 29
C1. Planning 29
C2. Financiën 29
C3. Risico's en risicobeheersing 30

D. Voortgang deelproject Grondzaken 31
D1. Inleiding 31
D2. Projectscope 31
D3. Raakvlakprojecten 31
D4. Kritische prestatie indicatoren 32
D5. Planning 32
D6. Financiën 32
D7. Risico's en risicobeheersing 34
D8. Overzicht minnelijke verwervingstraject 36

Bijlage 1 Formulering 'go/ not yet go' moment 37

Bijlage 2 Overzichtsplanning 38

A. 3e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildatum 1 januari 2023)

Leeswijzer
Het Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar heeft betrekking op zowel een gebiedsontwikkeling als een economische ontwikkeling. Beide ontwikkelingen kennen deelprojecten.(zie het schema in de paragraaf “Doelstelling(en) en reikwijdte van het project”. Ten behoeve van een goede leesbaarheid van deze derde Voortgangs-rapportage is de rapportage als volgt opgebouwd:
A: Voortgang op programmaniveau.
B: Deelproject Uitbreiding Infra
C: Deelproject Afronden en monitoren Provinciaal Inpassingsplan
D: Deelproject Grondzaken

Het is evident dat het deelproject Uitbreiding Infra het meest omvangrijk is. Om die reden is niet alleen onderdeel A maar ook onderdeel B opgebouwd conform het format Regeling Grote Projecten. Onderdelen C en D zijn beperkter en bevatten alleen de op die onderdelen betreffende informatie die niet in onderdeel A aan de orde is gekomen. Op pagina 13 is een financieel overzicht toegevoegd dat voldoet aan de wens van PS om dit te kunnen lezen als een op zichzelf staand stuk (Toezegging 8958).

A1. Inleiding

PS hebben op 18 december 2020 het provinciaal inpassingsplan (PIP) “Uitbreiding VDL Nedcar” en het daaraan verbonden budgettaire kader vastgesteld. Bij gelijke datum hebben PS besloten (amendement 100) het project “Duurzame verankering VDL Nedcar” aan te wijzen als Groot Project in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP).PS hebben op 5 november 2021 de basisrapportage vastgesteld. Conform artikel 2 van de Regeling Grote Projecten 2020 zal aan Provinciale Staten elke zes maanden een voortgangsrapportage worden aangeboden. PS ontvangen (conform PS besluit d.d. 18 december 2020) elke zes maanden - of vaker indien PS dat noodzakelijk achten – een voortgangsrapportage. De peilmomenten van de voortgangsrapportages zijn vooralsnog jaarlijks 1 januari en 1 juli van het betreffende jaar. Bij de behandeling van de basisrapportage in de commissie FEB is de voorkeur uitgesproken voor behandeling van de voortgangsrapportages in de commissie FEB. De eerste Voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2022 is door de statencommissie Financiën Economische Zaken en Bestuur op 19 mei 2022 behandeld. De tweede Voortgangsrapportage met als peildatum 1 juli 2022 is op 7 oktober 2022 door de Statencommissie FEB behandeld. Thans ligt de derde voortgangsrappportage voor met als peildatum 1 januari 2023.

Op 8 februari 2022 is het PIP en de daarmee samenhangende besluiten onherroepelijk geworden.

De aanpassing van de provinciale infrastructuur maakt onderdeel uit van de duurzame verankering van VDL Nedcar. Zoals bij PS bekend is, wordt de voortgang van provinciale infraprojecten gerapporteerd middels de halfjaarlijkse Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (verder IPML rapportage). Deze kent eveneens de peilmomenten 1 januari en 1 juli.Over de uitbreiding van de infra ten behoeve van het project VDL Nedcar wordt in onderdeel B van onderhavige rapportage uitgebreider en conform het format Regeling Grote Projecten gerapporteerd. Conform de wens van PS is dit een zelfstandig leesbaar onderdeel. In de IPML rapportage wordt op hoofdlijnen gerapporteerd.

‘Go’ moment
In het addendum bij de anterieure overeenkomst tussen de provincie en VDL Nedcar is op voorstel van Provinciale Staten een ‘go’ moment opgenomen voor de feitelijke gunning van de infrastructurele aanpassingen (zie bijlage 1). Op het moment dat dit speelt, zullen wij PS op de hoogte stellen.

A2. Doelstelling(en) en reikwijdte van het programma

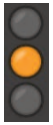
Het doel van het project is het duurzaam verankeren- en het inbedden van VDL NedCar in de economische structuur van Limburg. Dit doen we door het versterken van de ruimtelijke en economische (infra)structuur voor de automotive/maakindustrie.

Doelstellingen / thema's / indicatoren

NB In de voortgangsrapportages zal over de voortgang van de indicatoren gerapporteerd worden conform de "stoplichtenmethodiek".



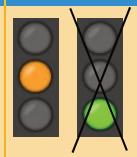
Doelbereik op schema



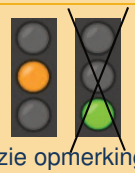
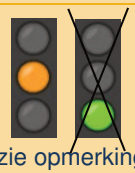
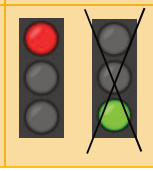
Risico op vertraging doelbereik

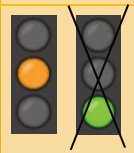


Doelbereik loopt achter

Thema	Indicator	Basisrapportage 01-01-2021	Peildatum 01-01-2023	Resultaatdoelstelling/ streefwaarde	Doelbereik
1. Acquisitie van nieuwe opdrachtgever(s)	n.v.t.	In geval van relevante ontwikkelingen worden PS vertrouwelijk geïnformeerd	De commissie FEB is op 8 juli 2022 door de directie van VDL en VDL Nedcar vertrouwelijk geïnformeerd.	n.v.t.	
2. Ontwikkeling werkgelegenheid	Aantal arbeidsplaatsen	4650	3950 ~~3925~~	6000 – 6500 (ambitie)	
3. Natuurcompensatie wettelijk en bovenwettelijk als gevolg van fabrieksuitbreiding en infrastructurele aanpassingen [1]	3a. Percentage realisatie *wettelijke compensatie* in ha's door VDL Nedcar aan de noordkant van de beoogde fabrieksuitbreiding	0%	100%	8,98 ha (=100% fysieke compensatie aan de noordkant van de fabriek) in 2021	

[1] VDL Nedcar moet als gevolgd van de fabrieksuitbreiding 15,43 ha wettelijke goud groene natuur(compensatie) realiseren voor de aantasting van 8,44 ha goud groene natuur. Hiervan gaat zij fysiek aan de noordkant van de beoogde fabrieksuitbreiding 8,98 ha realiseren. 6,45 ha heeft zij financieel afgekochtvoor een bedrag €583.744,-. Dat zal door de provincie worden gerealiseerd. Als gevolg van de aanpassingen aan de provinciale infrastructuur wordt er 2,68 ha goud groene natuur aangetast. Hiervoor moet wettelijk 5,49 ha goud groene natuur gerealiseerd worden. Verder worden in het kader van de uitbreiding van VDL Nedcar 4,5 ha bovenwettelijke compensatie voorzien bij Holtum

	3b. Percentage realisatie *wettelijke compensatie* in ha's als gevolg van de fabrieksuitbreiding en infrastructuur aanpassingen nabij de kern *Nieuwstadt*	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	6,45 ha ** (=100% realisatie *wettelijke* compensatie fabrieksuitbreiding en aanleg infrastructuur bij deze kern). Voorzien is inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (minnelijke verwerving)	 zie opmerking onder tabel *
	3c. Percentage realisatie *wettelijke compensatie* in ha's als gevolgd van de fabrieksuitbreiding en infrastructuur aanpassingen nabij de kern Holtum	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	5,49 ha (=100% realisatie *wettelijke* compensatie fabrieksuitbreiding en aanleg infrastructuur bij deze kern). Voorzien is inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (minnelijke verwerving)	 zie opmerking onder tabel *
	3d. Percentage realisatie in ha's van de *boven-wettelijke compensatie* fabrieksuitbreiding en infra-structuur aanpassingen nabij de kern Holtum	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	4,5 ha (=100% *bovenwettelijke* compensatie). Voorzien is inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (minnelijke verwerving)	 zie opmerking onder tabel *
4. Vernietiging bestaande natuur uitbreiding fabriek en aanleg infrastructuur	4a. Vernietiging in ha's goud groene natuur als gevolg van fabrieksuitbreiding in ha's	0 ha	95 %	Voorzien is 8,44 ha in 2022	 zie opmerking onder de tabel **
	4b. Vernietiging in ha's goud groene natuur als gevolg van infrastructurele aanpassingen	0 ha	0%	Voorzien is 2,68 ha in 2022	

<table>
<tr>
<td>5. Ontwikkeling luchtkwaliteit [2]</td>
<td>Concentraties luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht: fijnstof en stikstofdioxide</td>
<td>Uit de MER en deelrapportages luchtkwaliteit blijkt dat de wettelijke grenswaarden al worden nageleefd</td>
<td>Voldoet per aan de wettelijke grenswaarden</td>
<td>Blijven voldoen aan wettelijke grenswaarden. Te weten:
<table>
<tr><th>Stof</th><th>Soort norm</th><th>Concen-tratie</th></tr>
<tr><td>NO_2</td><td>Jaargemiddelde</td><td>40 µg/m^3</td></tr>
<tr><td>NO_2</td><td>Uurgemiddelde (mag max. 18 keer per jaar worden overschreden)*</td><td>200 µg/m^3</td></tr>
<tr><td>PM_{10}</td><td>Jaargemiddelde**</td><td>40 µg/m^3</td></tr>
<tr><td>PM_{10}</td><td>Daggemiddelde (mag max. 35 keer per jaar worden overschreden)</td><td>50 µg/m^3</td></tr>
<tr><td>$PM_{2,5}$</td><td>Jaargemiddelde</td><td>25 µg/m^3</td></tr>
<tr><td>$PM_{2,5}$</td><td>Jaargemiddelde</td><td>20 µg/m^3</td></tr>
</table>
</td>
<td>  </td>
</tr>
<tr>
<td>6. Maatschappelijke compensatie</td>
<td>Besteding in euro’s van de leefbaarheidsfondsen</td>
<td>Fase planvorming</td>
<td>GS hebben op 21 juni 2022 ingestemd met de in samenspraak met beide gemeenten opgestelde afsprakenkaders.
Beide gemeenten hebben de afsprakenkaders tot nog toe echter nog niet geaccordeerd, omdat zij op onderdelen aanpassingen wensen door te voeren. Ambtelijk loopt hier overleg over. Dit heeft onder meer tot gevolg dat de leefbaarheidsfondsen nog niet zijn ingesteld.</td>
<td>Kern Holtum: € 300.000,-
Kern Nieuwstadt € 300.000,-</td>
<td>  </td>
</tr>
<tr>
<td>7. Compensatie geluid</td>
<td>7a. Geluidreducerend asfalt (GRA) op gemeentelijke wegen</td>
<td>Fase van planvorming
Planning wordt uitgewerkt</td>
<td>Geluidreducerend afsalt wordt niet meer aangelegd omdat de gemeente Echt-Susteren deze wegen inricht als 30 km weg wat nog effectiever is als geluidreducerende maatregel</td>
<td>Deze indicator komt te vervallen</td>
<td>  </td>
</tr>
</table>

[2] De luchtkwaliteitsnormen zijn gericht op verschillende stoffen, waarvan stikstofdioxide en fijn stof de meeste kritieke zijn. Fijn stof wordt vaak afgekort tot PM, wat afkomstig is van de Engelse afkorting voor 'Particulate Matter'. Naast de grenswaarden voor PM10 (fijn stof kleiner dan 10 µm) gelden er aparte grenswaarden voor PM2,5, fijnstof kleiner dan 2,5 µm. Stikstofdioxide wordt aangeduid met NO2. De luchtkwaliteit in de kernen van Holtum en Nieuwstadt wordt doorlopend– door het RIVM gemonitord met de NSL-Monitoringstool (op basis van berekeningen)

	7b. Geluidreducerend asfalt (GRA) provinciale weg N276	Fase van planvorming Planning wordt uitgewerkt	Bij 'go' zal aanleg van infrastructuur starten en wordt de provinciale weg omgelegd	GRA over een afstand van 1.200 op provinciale N276: 530 meter op bestaande gedeelte N276 (tussen aansluiting Aan de Linde en N279) en 670 meter op toekomstige randweg	
	7c. Gevelisolatieonderzoek en indien nodig gevelisolatie bij 67 woningen	Fase van planvorming Planning wordt uitgewerkt	Er is hier sprake van twee fasen: 1. Het onderzoek ; 2. indien nodig gevelisolatie maatregelen aan max. 67 woningen <u>Stand van zaken 1:</u> Gevelisolatieonderzoek afgerond. Uit het onderzoek blijkt dat bij vijf woningen in Nieuwstadt maatregelen getroffen moeten worden om ervoor te zorgen dat ook na uitbreiding van VDL Nedcar, conform het PIP, wordt voldaan aan de wettelijke binnenwaarde voor geluid <u>Stand van zaken 2:</u> De eigenaren van de vijf woningen in Nieuwstadt waar geluidsisolerende maatregelen aan de gevels nodig zijn, hebben ingestemd met een aanbod voor het uitvoeren van maatregelen. Deze maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd bij 4 van de 5 woningen. Bij 1 woning is de gevelisolatie ook nagenoeg afgerond op 1 te vervangen kozijn na. Nadat dit kozijn geleverd en geplaatst is kan het onderdeel gevelisolatie afgerond worden.	Gevelisolatieonderzoek bij 66 woningen in Nieuwstadt en 1 woning in Born ter bepaling van noodzaak aanvullende isolatie maatregelen. Gevelisolatiemaatregelen bij **maximaal** 67 woningen (GS besluit 66 hogere grenswaarden d.d. 8 dec 2020 en GS besluit 1 hogere grenswaarde d.d. 26 augustus 2021). Aantal woningen en maatregelpakket per woning volgt uit gevelisolatieonderzoek	

Duurzaamheid	M2's zonnepanelen op bestaande en nieuwe daken	Businesscase bestaande daken in ontwikkeling	Fase 1 (2276 panelen a 370Wp is 0,842MWp op Afterlines) gerealiseerd en in bedrijf Fase 2 (9936 panelen a 405Wp is 4,024MWp op Hal E) gerealiseerd en in bedrijf Fase 3 (3.168 panelen a 405Wp is 1,283MWp op deel HAL F) is technisch gereed. Totaal geïnstalleerd vermogen is 0,842+4,024+1,283=6,149MWp.	Inspanningsverplichting voor VDL Nedcar om 1. Een concrete businesscase uit te werken voor de plaatsing van zonnepanelen op bestaande daken 2. Bij het ontwerp van dakconstructies voor nieuwe gebouwen expliciet rekening te houden met de mogelijk heden tot plaatsing van zonnepanelen Separaat daaraan een uit te werken business case uit te werken voor de plaatsing van zonnepanelen op alle nieuwe daken	

* Opmerking bij 3b,3c en 3d:
Hoewel er voor de realisatie vanaf peildatum 1 januari 2023 nog 4 jaar beschikbaar is voor realisatie zijn de stoplichten hier op oranje gezet vanwege het risico op vertraging.
Wij zijn bezig met een aanscherping van de aankoopstrategie die bestaat uit het aanspreken en mede verantwoordelijk maken van mede overheden om overheidsgronden beschikbaar te stellen/in te zetten. Daarnaast wordt bezien of het zoekgebied voor natuurcompenstie kan worden vergroot om voldoende gronden te kunnen verwerven. Dit gebeurt in overleg met de twee gemeenten.

Een kwalitatieve opgave van de natuurcompensatie kan niet worden gemeld, omdat er op het peilmoment nog geen sprake was van gerealiseerde natuurcompensatie. Zodra dit aan de orde is zal een kwalitatieve duiding worden opgenomen.

Opmerking bij 4a. Voor de fabrieksuitbreiding zou 8,44 ha van het Sterrebos gekapt worden. Zo'n 5% van het te kappen deel van het bos, is vooralsnog niet gekapt vanwege de aangetroffen aanwezigheid van een bosuil (broedplaats).

In totaal gaat het om 29,12 ha compensatie waarvan 8,98 ha gerealiseerd wordt aan de noordkant van de fabrieksuitbreiding, 10,14 ha bij Nieuwstadt en 10 ha bij Holtum.
Schematisch samengevat:

	Omschrijving	Totaal te compenseren (in hectares)	Totaal te compenseren in natura	Totaal financieel te compenseren
1. Wettelijke natuurcompensatie	1a. VDL Nedcar fabrieksuitbreiding wettelijke compensatie	15,43	8,98 (noordkant fabriek)	6,45
	1b. Wettelijke compensatie infrastructurele aanpassingen provincie	5,49	0	5,49
	1c. Wettelijke compensatie verbreding A2*	3,70	0	3,70
	Subtotaal wettelijke natuurcompensatie	*24,62*	*8,98*	*15,64*
2. Bovenwettelijke natuurcompensatie	2a. 4,5 ha bovenwettelijk bij Holtum	4,50	4,50	0
	Totaal te compenseren	**29,12**	**13,48**	**15,64**

* 3,7 ha wettelijke compensatie van de A2-verbreding wordt ook gerealiseerd bij Nieuwstadt door de Provincie

De reikwijdte van het programma

Doel

Duurzaam verankeren- en het inbedden van VDL NedCar in de economische structuur van Limburg door het versterken van de ruimtelijke en economische infrastructuur voor de automotive/maakindustrie, als randvoorwaarde voor de duurzame doorontwikkeling van VDL Nedcar.
Voor de verankering is een economische doorontwikkeling met de elementen acquisitie, duurzame innovatie en arbeidsmarkt nodig, geflankeerd door een Gebiedsontwikkeling met ruimtelijk-logistieke maatregelen, bestaande uit uitbreidingsruimte voor bedrijfsfuncties, bereikbaarheid en compensatiemaatregelen in de omgeving.

Effect: economische structuurversterking, bedrijfsinvesteringen/ productie in de automotive/maakindustrie en werkgelegenheid.

Gebiedsontwikkeling:
Realiseren van de uitgangspunten van het gecoördineerd PIP en de aanleg van infrastructuur.

Economische doorontwikkeling:
Integraal plan

Afronden en monitoren gecoördineerd PIP

Realisering Infrastructuur

Afhandeling grondtransacties

Acquisitie

Ondersteunen VDL Nedcar bij werving van nieuwe OEM-ers.

Doorontwikkeling productie
Ondersteunen innovatieve, duurzame doorgroei van de huidige productielocatie

Arbeidsmarkt
Verbinden arbeidsmarktpartijen, anticiperend op noodscenario.

Samenhang

Governance: samenwerking partners
Aanvraag Groeifonds
Communicatie: publiek en bestuurlijke gremia
Verantwoording: RGP

Uitvoering

Uitvoering

A3. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS

Genomen PS besluiten

18 april 2019:	Coördinatiebesluit PS om de voorbereiding van het PIP (het planologisch mogelijk maken van de fabrieksuitbreiding en de aanpassing van de infrastructuur) te coördineren met de daarvoor benodigde vergunningen en besluiten
28 juni 2019:	PS besluit voor het aanwenden van de immunisatiereserve voor € 24,8 mln. ter dekking van de provinciale bijdrage in de Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar.
18 december: 2020	PS besluit vaststelling PIP PIP “Uitbreiding VDL Nedcar”, het daaraan verbonden budgettaire kader en de daarbij behorende vergunningen en besluiten
5 november: 2021	PS besluit ikv 2e afwijkingenrapportage 2021: reservering van € 600.000 (€ 400.000 ontwikkelopgave natuur / € 100.000 sociale agenda / € 100.000 restant stedelijke ontwikkeling) in het kader van het PIP Uitbreiding VDL Nedcar
5 november: 2021	PS besluit vaststelling basisrapportage groot project duurzame verankering VDL Nedcar
17 december: 2021	PS besluit om bovenstaande € 600.000,- te dekken uit de reserve bereikbaarheids-middelen (zie Amendement 91 van Wageningen)

Toekomstige besluitvorming/betrokkenheid door PS

1. PS worden twee maal per jaar via de Regeling Grote Projecten gerapporteerd over de financiële en inhoudelijke voortgang van het totaal programma, de planning en de risicobeheersing.
2. PS worden twee keer per jaar via de halfjaarlijkse IPML rapportage geïnformeerd over de voortgang van de infra.
3. PS worden tussentijds geïnformeerd over de diverse processtappen al dan niet in combinatie met hetgeen in bovenstaande besluitvormingsmomenten en/of moties en toezeggingen is opgenomen.
4. PS zal tussentijds geïnformeerd worden over de ‘not yet go’ voor de feitelijke gunning van de infrastructurele aanpassingen op het moment dat dit aan de orde is.
5. In de reguliere P&C-cyclus wordt over deelaspecten van het programma in de paragraaf financieringen gerapporteerd.

A4. Planning

Planning van de grondverwerving

Verandering ten opzichte van de planning zoals opgenomen in het kredietbesluit van december 2020:

De onteigeningsprocedure voor de gronden is opgesplitst in een administratieve procedure en een gerechtelijke procedure. Op 15 december 2021 is de Kroon verzocht gronden aan te wijzen ter onteigening. Het ontwerp Koninklijk Besluit (KB) van de Kroon heeft ter inzage gelegen van 1 september tot en met 12 oktober 2022. Op 2 november 2022 heeft een hoorzitting plaatsgevonden. Het Koninklijk Besluit is momenteel nog niet genomen door de Kroon. Voor het verkrijgen van een positief Koninklijk Besluit is een 'go' van VDL cruciaal. De uiterste termijn voor het Koninklijk Besluit is 12 april 2023.
De gerechtelijke procedure kan pas worden gestart nadat de Kroon middels een Koninklijk Besluit (hierna: 'KB') formeel toestemming heeft gegeven.

Gezien de ontwikkelingen bij de grondverwerving is de verwachting dat een aantal voor de uitbreiding van de infrastructuur benodigde gronden mogelijk niet minnelijk verworven kan worden. In het negatieve scenario zijn deze pas eind 2026 onteigend en heeft dat effect op de planvoorbereiding en realisatie van het infra project. Indien de Kroon (door het uitblijven van de 'go') geen positief KB zou nemen, zal het project vertraging oplopen aangezien de onteigeningsprocedure dan na de 'go' opnieuw dient te worden doorlopen.

In bijlage 2 van deze rapportage is de bijgewerkte overzichtsplanning toegevoegd.

Planning van de infra

Dat er nog geen zekerheid is over de toekomst van VDL Nedcar in de vorm van een 'go' heeft gevolgen voor de planvoorbereiding voor de aanpassing van de infrastructuur. Deze planvoorbereiding hangt nauw samen met de fabrieksuitbreiding. Het bouwteam zal evenwel de planvoorbereiding zover als mogelijk afronden. De planvoorbereiding kan worden afgerond zodra er sprake van een 'go' is. Op dat moment wordt duidelijk of en zo ja in welke mate er gevolgen voor de planning zijn.

Vervallen tekst uit 2e voortgangsrapportage

~~De planning van de voorbereidingen voor de infra loopt 3 maanden langer door. Er is meer voorbereidingstijd nodig om tot een gedegen uitvoeringsontwerp, -contract en bijbehorende uitvoeringsprijs te komen. De aannemer heeft aangegeven dat hij niet de volledig 2 jaar nodig heeft om de hele uitvoering te realiseren en daarom heeft een langere planvoorbereiding geen invloed op de deadline voor de uitvoering gereed uiterlijk eind 2024.~~

Voorbereidingsfase:

- Voorbereidingen infra: 1e kwartaal 2021 - ~~4e kwartaal 2022~~ 1e kwartaal 2023
- Aanbesteding en gunning ~~4e kwartaal 2022 – 1e kwartaal 2023~~ Nadat er een 'go' is

Realisatiefase:

- Aanpassing infrastructuur ~~2e kwartaal 2023 – 2024~~ Start nadat er een 'go' is. Afronding (voorshands) voor 1 januari 2025

Planning uitbreiding van de fabriek : Hangt samen met het acquisitietraject van VDL Nedcar. Hierover worden PS als dat aan de orde is vertrouwelijk geïnformeerd. Na een succesvolle acquisitie wordt een planning ten aanzien van de uitbreiding van de fabriek in de voortgangsrapportages opgenomen.

A5. Financiën

Op pagina 14 staat het financieel totaaloverzicht van het programma per 1 januari 2023. In de eerste vier kolommen is het totaal van de actuele kosten (begroot en verplicht) opgenomen. In het afgelopen half jaar zijn met name uitgaven geweest op het deelproject infra uitbreiding en zijn de planvoorbereidingskosten 3,8 miljoen hoger dan in de tweede voortgangsrapportage.

De twee belangrijkste issues voor het programma die de meeste invloed hebben op de te verwachten / begrote kosten zijn vertraging bij de ‘go’ en de extreme prijsstijgingen in het afgelopen jaar. Het uitblijven van het ‘go’ heeft invloed op de grondverwerving en de planvoorbereiding en daarmee op de opdrachtverlening en uitvoering van de infra aanpassing. De prijsstijgingen zullen naar verwachting (deels) doorwerken in de uitvoeringskosten van de infrastructurele aanpassingen. In onderdelen B, C en D van deze rapportage wordt hier per deelproject verder op in gegaan.

In de periode van 01 januari tm 31 december 2021 zijn enkele aanpassingen doorgevoerd in het beschikbare krediet zonder dat deze invloed hebben op het besluit van PS van 18 december 2020, i.c. Met het doorvoeren van deze aanpassingen stijgt het totale budget voor het programma van € 73,9 mln. naar €77,9 mln (zowel aan de kostenkant als aan de dekkingskant, m.a.w. er is geen sprake van extra benodigd budget). Hieronder zijn de aanpassingen toegelicht. Op de volgende pagina is een bijgewerkt totaaloverzicht opgenomen:

1. In de projectbegroting van december 2020 is de grondaankoop en verkoop netto opgenomen. Om de voortgang van de aan- en verkopen beter (financieel) te volgen is deze post uitgesplitst in grondaankosten (aan de kostenkant) en grondverkopen aan de bijdrage kant. Deze wijziging moet nog in de begroting worden doorgevoerd. Een en ander houdt in dat de grondverwerving begroot wordt op € 2.146.000 en de grondverkoop op € 4.880.813,- ;
2. Er worden extra grondopbrengsten verwacht o.b.v. vastgesteld grondaan- en –verkoopplan ter hoogte van € 357.445,-. Aan de dekkingskant zijn deze inkomsten toegevoegd aan ‘b. Grondtransacties gebiedsontwikkeling’ ten behoeve van een risicovoorziening voor grondtransacties.
3. In de 2e Afwijkingenrapportage 2021 is € 600.000 (400k ontwikkelopgave natuur / 100k sociale agenda / 100k restant stedelijke ontwikkeling) gereserveerd in het kader van het PIP. In de Provinciale Staten vergadering van 17 december 2021 is besloten om deze € 600.000,- te dekken uit de reserve bereikbaarheidsmiddelen;
4. Bijdrage van € 450.000,- van de gemeente Echt-Susteren voor het bovenwettelijke fietspad. Aan de dekkingskant is deze bijdrage apart opgenomen, aan de kosten kant is deze onderdeel van ‘Realisatiekosten (P50)’. Overeenkomst daartoe met de gemeente Echt Susteren is in voorbereiding.

Op de volgende pagina is een tabel opgenomen met daarin een totaaloverzicht van de kosten en dekking voor het programma.

Totaaloverzicht kosten en dekking per 01-01-2023

Onderstaand overzicht is onderdeel van het PS besluit d.d. 18-12-2020; G-20-076. Productnummer: A30205 Onderhoud, beheer en rehabilitaties provinciale wegen.
Onderstaande tabel geeft de situatie op 1 januari 2023 weer:

Kosten	Begroot	Verplicht	Beschikbaar	Dekking	totaal	subtotaal	totaal gerealiseerd
Planvoorbereidingskosten [1]	€4.758.196	€4.431.145 ~~€1.637.831~~	€327.051 ~~€3.120.365~~	**1. Provincie Limburg**	**€51.759.454**		
Realisatiekosten (P50) [2]	€53.934.070	€98.230 ~~€98.210~~	€53.835.840 ~~€53.835.860~~	a. Investering uit immunisatiereserve		€24.771.428	€24.771.428
Bovenwettelijke maatregelen [3]	€1.557.011	€0	€1.557.011	b. Grondtransacties gebiedsontwikkeling [6]		€5.238.258	€0
Wettelijke maatregelen VDL [4] Nedcar	€750.000	€87.956 ~~€87.683~~	€662.044 ~~€662.317~~	c. Restant rail terminal		€693.759	€693.759
Programmareserve [5]	€10.997.721	€101.164 ~~€83.063~~	€10.896.557 ~~€10.914.658~~	d. Ten laste van de toekomstige begrotingsruimte		€19.556.009	€19.556.009
Grondzaken [12]	€5.999.571	€54.715 ~~€57.935~~	€5.944.856 ~~€5.941.636~~	e. Reserve bereikbaarheidsmiddelen [7]		€600.000	€600.000
				f. Fietsplan (bovenwettelijk fietspad)		€450.000	€450.000
				g. Bijdrage E-S bovenwettelijk fietspad Susteren		€450.000	€0
				2. VDL Nedcar	**€11.937.114**		
				a. Bijdrage VDL Nedcar kosten WRO/BRO [11]		€6.000.000	€0
				b. Prijsindexering bijdrage VDL Nedcar aan OGK [11]		€892.114	€0
				c. Kosten commissie MER, rekening VDL Nedcar		€45.000	€45.000
				d. Extra bijdrage VDL Nedcar [11]		€5.000.000	€0
				3. Ministerie EZK [10]	**€9.300.000**		
				a. bijdrage vanuit GREX IPS/yard [8]		€5.000.000	€0
				b. resultaat afhankelijke bijdrage vanuit GREX IPS/Yard [9]		€1.800.000	€0
				c. extra bijdrage		€2.500.000	€2.500.000
				4. Bijdrage I&W [10]	**€5.000.000**		€0
Totaal	**€ 77.996.569**	€4.773.210 ~~**€ 1.964.722**~~	€73.223.359 ~~**€76.031.847**~~	**Totaal**	**€77.996.568**		**€48.616.196**

Onderstaand wordt per post een toelichting gegegeven op de wijzigingen van de begroting. Met uitzondering van de de budgetair neutrale wijzigingen van de brutering grondverwerving (€ 2.146.000,-), bijdrage VDL in indexatiekosten en MER kosten (€ 892.114 en € 45.000) zijn deze verwerkt in provinciale begroting. De hiervoor genoemde posten zijn verwerkt bij de 1e afwijkingenrapportage van 2022.

1) Bedrag zoals opgenomen in de basisrapportage (€ 4.720.711,-) is opgehoogd met meerwerkkosten Antea, PIP/onderzoeken/WABO, volgend uit AO € 37.485,-
2) Inclusief risicoreservering van € 6.461.142 voor onder meer de toprisico's zoals nader beschreven in hoofdstuk B8. In het bedrag zijn opgenomen ten opzichte van de basisrapportage:
   - Voorziening kostprijsverhogende BTW (bijdrage I&W) € 867.769,-
   - Deel Gemeente E-S bovenwettelijk fietspad Susteren Oude Rijksweg – Randweg € 450.000,-
   - € 5.999.571,- is uit dit bedrag gehaald en apart opgenomen voor deelproject grondzaken
3) Inclusief de prijsindexering bovenwettelijke kosten excl. leefbaarheidsfonds € 144.747,-
4) Betreft geluidsmaatregelen a.g.v. fabrieksuitbreiding (gevelisolatie, geluidreducerend asfalt gemeentelijke wegen). Voortgangsrapportage via Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar
5) De projectreserve is bestemd voor de opslag naar P85-niveau € 6.455.790 en opslag onvoorzien overige kosten € 4.184.486, totaal € 10.640.276. Dit budget wordt nu ophoogd met het bedrag van de voor risico opslag grondverwervingskosten (gebaseerd op aanvullende grondopbrengsten) van € 357.445,- tot € 10.997.721
6) Oorspronkelijk bedrag van € 2.734.813,- is opgehoogd met € 2.146.000,- (opbrengst grondverkopen) en € 357.445,- (aanvullende grondopbrengsten o.b.v. vastgesteld grondaan- en –verkoopplan), totaal € 5.238.258,-
7) Deze € 600.000,- komt uit het bedrag dat als gevolg van het Amendement 91 van Wageningen landschappelijke inpassing in de Bereikbaarheidsmiddelen zit
8) Toezegging gebaseerd op verwacht resultaat GREX, gesprekken over onvoorwaardelijke gestanddoening vinden plaats. In de volgende voortgangsrapportage zal hierop worden teruggekomen
9) Toezegging heeft plaatsgevonden via MIRT, formalisering dient nog te worden afgehandeld
10) Er is uitgegaan van netto bijdragen van het Rijk. Over de BTW-component dient nog te worden overlegd. (zie vorige bladzijde). De termijn voor de toegezegde MIRT-bijdrage van I&W is met één jaar verlengd tot 1 januari 2024.
11) Bijdrage Nedcar wordt gerealiseerd (ontvangen) na formeel 'go' en in termijnen afgestemd op uitvoering infra uitbreiding
12) Dit is het beschikbare budget voor het deelproject 'grondzaken'

A6. Risico's en risicobeheersing

Update peildatum 1 januari 2023

Hieronder zijn de belangrijkste risico's op programma niveau opgenomen en is aangegeven bij welke deelproject dit risico is gealloceerd. Per project is in delen B8, C8 en D8 van deze voortgangsrapportage een uitgebreide risicotabel opgenomen.

	Risico	Allocatie
1	Aantreffen beschermde vermiljoenkever in uitvoeringsgebied van het infra project (randweg)	B. Infra uitbreiding In het plangebied rondom de aan te leggen randweg is de beschermde vermiljoenkever aangetroffen. Op dit moment wordt nader onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van deze kever in omliggende gebieden en wordt de impact hiervan geïnventariseerd. In onderdeel B wordt hier verder op ingegaan.
2	Uitzonderlijke prijsstijgingen	B. Infra uitbreiding Als gevolg van de mondiale economische gevolgen van de oorlog in Oekraïne is dit risico bij met name het deelproject aanpassing infra opgetreden. De verwachting is dat de prijsstijgingen binnen het project substantieel hoger zullen zijn dan de indexeringsbedragen die zijn meegneomen in het kredietbesluit. In onderdeel B wordt hier verder op ingegaan.
3	Realisatie wordt uitgesteld op basis van 'not yet go'-beslissing Primaire oorzaak voor optreden van dit risico is VDL Nedcar slaagt er niet in om tijdig een nieuwe opdrachtgever te acquireren (dit valt buiten de invloedssfeer van de Provincie)	A.Programma Op de peildatum was er nog geen sprake van een 'go' van de zijde van VDL Nedcar.
4	Niet minnelijk kunnen verwerven van benodigde gronden voor uitbreiding infra	D. Grondzaken

A7. Projectbeheer en projectbeheersing

Rol provincie

De Provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de infrastructurele maatregelen. VDL Nedcar is de initiatiefnemer voor de uitbreiding en de bedrijfsvoering van de fabriek c.q. de productie. De Provincie is bevoegd gezag voor het vaststellen van planologische kaders en bevoegd gezag voor met het PIP samenhangende en benodigde vergunningen en besluiten. Tevens zorgt de Provincie voor de uitvoering c.q. ondersteunt gemeenten bij compensatiemaatregelen. Mogelijk dat bij de uitwerking van het integraal plan de Provincie nog aanvullende rollen op zich neemt.
Intern wordt het project aangestuurd als een majeur programma. Op bestuurlijk niveau zijn meerdere portefeuillehouders verantwoordelijk. De portefeuillehouder Economie, Grondbedrijf en Onderwijs is coördinerend portefeuillehouder.
Ambtelijk wordt het programma aangestuurd door een programmamanager. Voor de uitvoering en bewaking van de voortgang is een programmastructuur ingericht die multidisciplinair is samengesteld en waarin de relevante clusters zijn vertegenwoordigd.

Extern vindt overleg plaats met de samenwerkingspartner VDL Nedcar met als basis de afspraken in de Anterieure Overeenkomst.
Provincie is voorzitter van de Regiegroep. In de Regiegroep vindt bestuurlijke afstemming plaats tussen provincie, VDL Nedcar, de gemeente Sittard- Geleen en de gemeente Echt-Susteren.

Opdrachtgeverschap

Bestuurlijk opdrachtgever:	Portefeuillehouder Economie, Grondbedrijf en Onderwijs
Ambtelijk opdrachtnemer:	Directie
Gedelegeerd ambtelijk opdrachtnemer:	Programmamanager

B. Voortgang deelproject infra uitbreiding

Hier staat de voortgang beschreven voor het deelproject infra uitbreiding.

B1. Inleiding

De aanpassing van de provinciale infrastructuur is een substantieel onderdeel van het “Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar”. Voor een schematisch overzicht van het programma wordt verwezen naar A2. In onderhavige rapportage wordt de infra uitbreiding gedetaileerd gerapporteerd en is als zodanig een zelfstandig leesbaar onderdeel. Een en ander als uitvloeisel van de wens van PS om de voortgangsrapportages te agenderen voor de cie FEB en niet in zowel FEB als MD.

Via de halfjaarlijkse IPML-rapportage (projectblad W37) wordt onder de naam **“Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar”** op hoofdlijn over de voortgang daarvan gerapporteerd aan Provinciale Staten.

B2. Doelstelling(en) en reikwijdte

Doelstelling

Het aanpassen van de provinciale wegen N276/N297 c.a. nabij VDL Nedcar, ter waarborging van de bereikbaarheid van VDL Nedcar en omgeving na de beoogde fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar. Daarbij is een optimale verkeersveiligheid en –doorstroming een vereiste evenals de naleving van wettelijke voorschriften.

Uitgangspunten

De gewenste uitbreiding van de fabriek en de daarmee gepaard gaande toename van het aantal werknemers betekent ook een toename van de hoeveelheid verkeer, voor zowel de logistiek (aanvoer van grondstoffen en onderdelen en de afvoer van geproduceerde auto’s) als ook van het personeelsverkeer.
De toename van verkeer heeft effect op de omliggende infrastructuur, met name op de aansluitingen van VDL Nedcar op de omliggende provinciale wegen N297 en N276 en deze wegen zelf. Daarnaast zijn er knelpunten die zich zullen manifesteren als gevolg van de autonome groei van het verkeer. De toename in verkeer door de fabrieksuitbreiding en de autonome groei van het verkeer is de aanleiding voor een toekomst vast en robuust ontwerp van de omliggende infrastructuur om de verkeersknelpunten aan te pakken.

Alternatieven

In het kader van het “Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Uitbreiding VDL Nedcar” en de bijbehorende m.e.r.-procedure zijn de volgende vijf alternatieven onderzocht:

Integrale alternatieven voor de m.e.r.-procedure	Infrastructuur
Alternatief 1A	Variant A1 aanpassing bestaande infra (2x1)
Alternatief 1B	Variant A2 aanpassing bestaande infra (2x2)
Alternatief 1C	Variant A3 vereenvoudigde variant aanpassing bestaande infra (1x2)
Alternatief 2A	Variant C2 (randweg 2x1)
Alternatief 2B	Variant C3 vereenvoudigde variant van randweg (1x2)

In alle alternatieven heeft het fabrieksterrein een nagenoeg gelijke indeling.
Bij de varianten A1 en A2 blijft de N276 liggen en wordt deels aangepast voor een vergroting van de capaciteit en de verkeersveiligheid. Bij variant A3 blijft de N276 liggen op het huidige tracé, maar is de aanpassing van de infrastructuur vereenvoudigd. Bij de drie varianten A1, A2 en A3 wordt er een ongelijkvloerse verbinding

gemaakt over de N276 om het terrein aan de oostkant van de weg conflictvrij bereikbaar te maken vanaf het fabrieksterrein. Deze varianten zijn ook wel aangeduid als de varianten met een middenweg.

De alternatieven 2A en 2B gaan uit van het verschuiven van de N276 in oostelijke richting, tot naast de Geleenbeek. Bij deze alternatieven ontstaat een aaneengesloten fabrieksterrein, waardoor de ongelijkvloerse verbinding over de N276 niet nodig is. De alternatieven 2A en 2B zijn daarom ook aangeduid als de randwegalternatieven. Van deze alternatieven is alternatief 2B een vereenvoudigde invulling.

Alternatief 1A	Alternatief 1B	Alternatief 1C	Alternatief 2A	Alternatief 2B
Middenweg: N276 niet verplaatst oorspronkelijke uitgangspunten		vereenvoudigd	Randweg: N276 verschuift oorspronkelijke uitgangspunten	vereenvoudigd

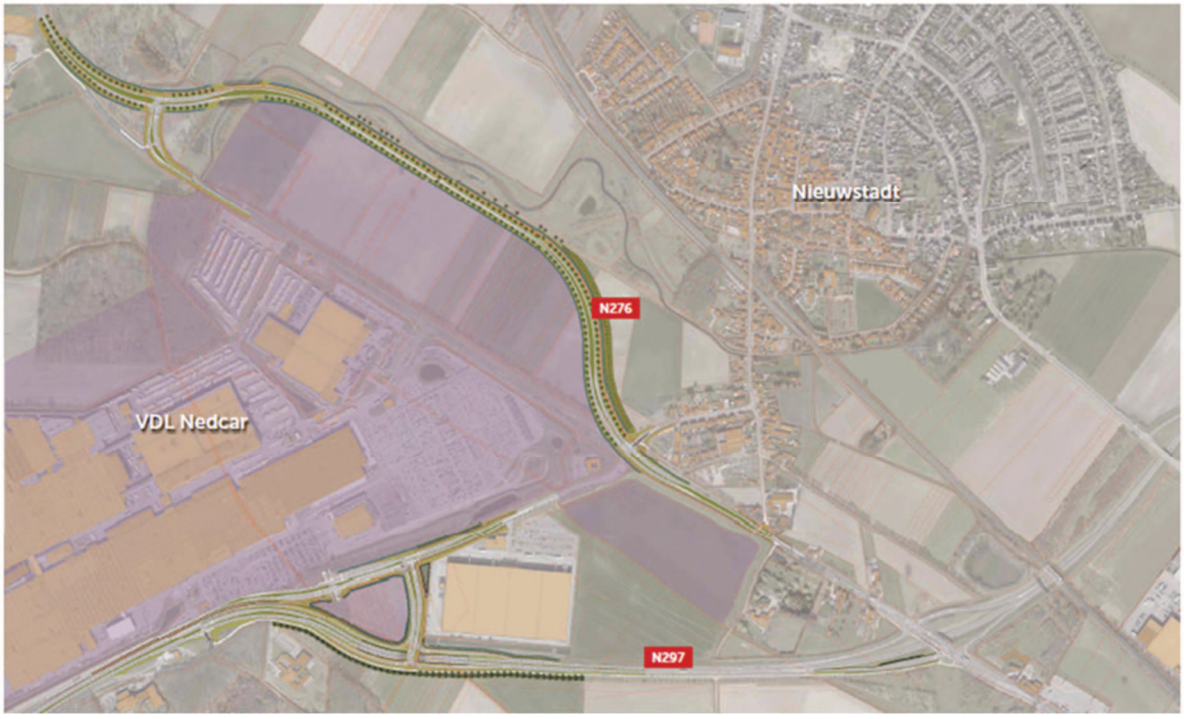
Alle alternatieven hebben een positief effect op doorstroming, bereikbaarheid van de fabriek en de omgeving, en verkeersveiligheid maar hebben ook te maken met een toename van verkeer. De onderlinge verschillen voor de alternatieven zijn op alle wegvakken relatief klein.

Gekozen Voorkeursalternatief

Op 18 februari 2020 heeft ons college een besluit genomen over het voorkeursalternatief (VKA). Wij hebben inhoudelijk-bestuurlijk de voorkeur uitgesproken voor de sobere en doelmatige variant van de Randweg, ofwel alternatief 2B zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte Detailniveau (NRD) en Milieueffectrapportage (MER) behorende tot het PIP.
Dit alternatief biedt de beste kansen voor VDL Nedcar om de automotive industrie in Limburg verder duurzaam te verankeren. Alternatief 2B is het alternatief dat uitgaat van fabrieksuitbreiding in het Sterrenbos en voor de infrastructuur uitgaat van een sobere en doelmatige variant van de Randweg.
Het VKA voldoet aan de verkeerskundige doelstellingen van het project en heeft ook de voorkeur van de omgevingspartijen. Alternatief 2B komt overeen met infravariant 3.1 C3 zoals weergegeven in onderstaand beeld. Provinciale Staten zijn over het gekozen voorkeursalternatief geïnformeerd bij mededeling portefeuillehouder d.d. 21 februari 2020 (GS 2020-8572).

B3. Projectscope

Infravariant 3.1 C3 | Randweg | Sober en doelmatige variant (N276 1x2)



1) Het realiseren van een kunstwerk/ongelijkvloerse kruising op de N297, ter hoogte van hm 11.4, inclusief de benodigde toe- en afritten;
2) Het herinrichten van het kruispunt gelegen aan de N276 ter hoogte van Aan de Linde;
3) Het nieuw aanleggen van een kruispunt op de N276 voor de ontsluiting van de Yard E;
4) Het realiseren van een nieuw kunstwerk/ongelijkvloerse kruising van de N276 met de Geleenbeek;
5) Het verleggen in oostelijke richting van de N276 van hm 20.5 tot 22.2 met een wegprofiel 1 x 2, snelheid 80km/u, voor verkeer in 2 richtingen;
6) Het aanleggen van 2 nieuwe kruispunten op de Mitsubishi Avenue ter ontsluiting van VDL Nedcar en Katoen Natie/Mitsubishi;
7) Het toevoegen van een linksafstrook aan de huidige afrit N297 (komende vanaf Born richting Nieuwstadt) ter hoogte van het kruispunt N297-N276;
8) Het herinrichten van de N276 van hm 20.0 tot 20.5 met een wegprofiel 1 x 2, snelheid 80km/u, voor verkeer in 2 richtingen;
9) Realiseren van een vrij liggend (brom)fietspad aan beide zijden van de weg 1-richting (tussen Aan de Linde en de N297) en een oostelijk gelegen fietspad in 2- richtingen (ter hoogte van de verlegde N276 tussen Aan de Linde Nieuwstadt en Oude Rijksweg Zuid te Susteren);
10) Het herinrichten van een parallelvoorziening langs de N297 ter hoogte van de nieuwe ongelijkvloerse kruising N297;
11) Het reconstrueren van de N297 van hm 10,4 (aansluiten op tracé verbreding A2) tot 11,9;
12) Tijdelijk ontsluiten van Yard-E door middel van een geregelde gelijkvloerse kruising indien nodig ten behoeve van bedrijfsvoering VDL Nedcar.

B4. Raakvlakprojecten

Er zijn projecten van derden in voorbereiding die gelegen zijn in of nabij het projectgebied. Deze zogenaamde raakvlakprojecten kunnen van invloed zijn op de realisatie het project. Het projectteam stemt de voortgang, planning en inhoud waar nodig af op de navolgende raakvlakprojecten:

- Verbreding A2 Voorbereidingen van de verbreding A2 (o.a. verleggen kabels & leidingen) vinden plaats in 2024, de realisatie staat gepland voor de periode 2025-2027. Tijdens deze periode zal het verkeer op de A2 hinder door wegwerkzaamheden ondervinden en daardoor mogelijk uitwijken naar de N276 en N297. Indien de bovengenoemde ‘go’ wordt opgeschort zal dit leiden tot meer verkeershinder op de N276 en N297. Projectteams van de verbreding A2 en infra uitbreiding VDL Nedcar zijn met elkaar in contact en stemmen voortgang en verkeersmaatregelen op elkaar af. Is als risico opgenomen in het risicodossier van het project, maar geen onderdeel van de top risico’s;
- Fabrieksuitbreiding VDL Nedcar De planning voor de fabrieksuitbreiding kan pas worden afgegeven zodra er zicht is op een nieuwe klant voor VDL Nedcar. De wegontsluiting van de nieuwe fabriek is een cruciaal onderdeel in het acquisitietraject van VDL Nedcar.
- Nieuwbouw Katoen Natie Het binnen het projectgebied gelegen bedrijf Katoen Natie heeft eveneens uitbreidingsplannen. Deze plannen bestaan uit een uitbreiding fase 1 en uitbreiding fase 2. De omgevingsvergunning procedure voor fase 1 is afgerond. De omgevingsvergunning voor fase 2 is op 23 mei 2022 verleend.

B5. Kritische prestatie indicatoren

Hieronder staan de belangrijkste kritische prestatie indicatoren per 1 januari 2023 voor het deelproject infrastructuur weergegeven. De status wordt aangegeven middels stoplichten:

Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	Toelichting
1. Kritische project processen	Vergunningen en ontheffingen voor uitbreiding infra	Wnb ontheffing (voor eind 2022)		Mogelijk is er naast de reeds verleende Wnb-ontheffing met het oog op de aanwezigheid van de Vermiljoenkever in een deel van het tracé van de nieuwe randweg een aanvullende Wnb ontheffing nodig. Dit wordt momenteel uitgezocht.
	Contractering	Start aanbesteding opstellen concept Bouwteamovereenkomst augustus 2021		Afgerond
		Gunning opstellen concept uitvoeringscontract januari 2022		Afgerond
		Opleveren definitief uitvoeringscontract 13 januari 2023		Het definitieve uitvoeringscontract kan eerst worden opgeleverd op het moment dat er een ‘go’ is.
		‘go/ not yet go’ besluit uitvoering oktober 2022		Op peildatum was er nog geen ‘go’.
		Gunning uitvoeringscontract februari 2023		Op peildatum was er nog geen ‘go’. Mogelijk gevolgen voor gunning.
2. Financiën	Voortgang op kredietbesluit	Projectvoorbereiding verloopt binnen de financiële kaders zoals gemaakt in het kredietbesluit		Vooralsnog loopt de projectvoorbereiding binnen de gestelde financiële kaders. Of dit zo blijft is afhankelijk van het moment van de ‘go’ en de eerder genoemde prijsontwikkelingen.
3. Planning	Voortgang op strategische planning GS en PS besluit	Project loopt op planning zoals afgesproken in onderliggende besluiten		Planning uitvoering is afhankelijk van de ‘go’.

op schema


risico op vertraging


loopt achter

Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	Toelichting
4. Omgeving	Klachten	Minder dan 10 klachten per half jaar		Tot nog toe geen klachten.
5. Kennis en capaciteit	Medewerkers hebben voldoende tijd om volgens gestelde kaders in het projectteam hun taken uit te voeren	Voldoende capaciteit binnen het team, beperkt inhuur		
	Het kennisniveau van de projectteamleden voldoet om het project binnen de gestelde eisen voor te bereiden en uit te voeren	Voldoende kennis binnen team zodat inhuur van ontbrekende kennis niet nodig is		


op schema


risico op vertraging


loopt achter

B6. Planning

Zoals beschreven in pargaraaf A4 loopt het infraproject naar verwachting vertraging op door het uitblijven van de fabrieksuitbreiding bij VDL Nedcar gevolgd door de 'go/not yet go' beslissing. Als gevolg van de onzekerheid over het doorgaan van het project heeft de aannemer eind december 2022 besloten om het uitvoeringsteam dat bedoeld was om het project te realiseren niet langer te reserveren. Ook is besloten om de planvoorbereiding van het bouwteam zoveel als mogelijk af te ronden zodat deze eventueel op een later moment kan worden voortgezet. Dan zal ook pas een actualisatie van de planning kunnen plaatsvinden.

Vervallen tekst uit 2e voortgangsrapportage

~~Het project infra uitbreiding verloopt volgens planning zoals aangegeven in de overzichtsplanning in bijlage 2. De aanbestedingsprocedure bouwteam overeenkomst duurt 24 dagen langer (tm 24 februari ipv 31 januari). Dit heeft verder geen gevolgen voor de einddatum van oplevering van het werk (eind 2024).~~

Update peildatum 01 januari 2023

Mijlpalen overzicht per 01 januari 2023:

Beschrijving mijlpaal	Planning*
Start selectiefase (bouwteamfase)	09-09-2021 (afgerond)
Bekendmaking selectie (bouwteamfase)	29-10-2021 (afgerond)
Start inschrijvingsfase (bouwteamfase)	08-11-2021 (afgerond)
Voorlopige gunning (bouwteamfase)	01-02-2022 (afgerond)
Definitieve gunning (bouwteamfase)	22-02-2022 (afgerond)
Start bouwteam	24-02-2022 (afgerond)
'Go/not yet go'-moment	~~(uiterlijk) 10-2022~~ afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
Beoogd GS besluit (gunning uitvoering)	~~14-02-2022~~ afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
Start realisatiefase	01-06-2023 (afhankelijk van 'go')
Uiterlijke oplevering	24-12-2024 (afhankelijk van start realisatiefase)

*Alles onder voorbehoud van vertraging door eventueel een gerechtelijke onteigeningprocedure

B7. Financiën

Het deelproject infra uitbreiding verloopt per 1 januari 2023 financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021 en de aanpassingen zoals beschreven in deel A5 van deze voortgangsrapportage.

Verplicht en gerealiseerd

Per 1 januari 2023 is voor het deelproject infra uitbreiding het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Planvoorbereidingskosten (71101)	€ 4.024.060,- ~~€ 1.238.338,-~~	€ 2.624.777,- ~~€ 784.706,-~~	€ 1.399.283,- ~~€ 134.637,-~~
Realisatiekosten (71103)	€ 98.230,- ~~€ 98.210,-~~	€ 1.980,- ~~€ 1.960,-~~	€ 96.250,- ~~€ 96.250,-~~
Bovenwettelijke maatregelen (71117)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Wettelijke maatregelen (71118)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Risicoreservering (71111)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Totaal	€ 4.122.290,- ~~€ 1.336.548,-~~	€ 2.626.757,- ~~€ 786.666,-~~	€ 1.495.533,- ~~€ 549.882,-~~

Kosten bouwteam

Het totaal verplicht en gerealiseerd is in het afgelopen half jaar opgelopen tot bedragen zoals in de tabel hierboven aangegeven. Dit zijn kosten die met name betrekking hebben op de werkzaamheden van het bouwteam (het team van de provincie en aannemerscombinatie die de voorbereiding van de infra uitbreiding ter hand hebben genomen).

Algemene prijsstijgingen

De stijging van de kosten van grondstoffen en materialen heeft in het 3e kwartaal doorgezet en lijkt in het 4e kwartaal afgezwakt / gestabiliseerd (deze indexcijfers zijn nog niet vastgesteld). Om de gevolgen zo goed mogelijk in kaart te brengen en de vinger aan de pols te houden heeft het bouwteam berekend wat de gemiddelde prijsstijging is geweest in de periode juli 2019 (datum van raming waarop kredietbesluit is genomen) tot en met oktober 2022. Daarnaast is op basis van de te verwachten indexering een inschatting gemaakt van de indexering op de resterende voorbereidingskosten en de uitvoering:

- Prijsstijging op basis van specifieke en definitieve CROW prijsindexen periode juli 2019 tm oktober 2022 = € 8.388.000,- (totaal 23,5%)
- Nog te verwachtte prijsstijging periode november 2022 tot en met december 2024 (vooralsnog datum einde uitvoering) op basis van de voorlopige prijs risicoregeling bedraagt € 2.500.000,-

In het kredietbesluit van december 2020 is meegenomen een prijsindexering planvoorbereidingskosten (3 jaar, uitgaande prijspeil 01-06-2019 en 2% per jaar) van €122.416,- en prijsindexering bouwkosten (5 jaar, uitgaande prijspeil 01-06-2019, 2% per jaar) van €4.515.069,- totaal €4.637.485,-.

Op de peildatum is niet duidelijk in welke mate de aannemerscombinatie de becijferde kostenstijgingen zal doorberekenen in de nog uit te brengen definitieve aanbieding. Bovendien wordt door het doorvoeren van optimalisaties binnen het project geprobeerd de kosten te drukken.

Vervallen tekst uit 2e voortgangsrapportage

~~Door de ontwikkelingen in de wereld is er momenteel sprake van een flinke stijging van de prijzen van grondstoffen en materialen. Daarnaast is er een krapte op de arbeidsmarkt. Deze zaken raken ook dit project. Om de gevolgen zo goed mogelijk in kaart te brengen en te houden is door het bouwteam berekend wat de gemiddelde prijsstijging is geweest in de periode van november 2021 (inschrijving door de aannemer) tot mei 2022. De gemiddelde prijsstijging voor deze 5 maanden voor dit infra werk is 12%, wat neerkomt op ongeveer €4.500.000,-. In oktober 2022 volgt een nieuwe SSK raming (P85) op basis van het voorlopig ontwerp, daarna wordt ook bekeken hoe we deze prijsstijging kunnen opvangen; mocht daar nog sprake van zijn. Bij de bepaling van het budget voor het project en in het kredietbesluit van PS is rekening gehouden met een indexering van 2% per jaar gedurende 5 jaar, ter hoogte van ca. 4,5 mln.~~

Uitgaven voor het ‘go/no yet go’ moment

Zoals in paragraaf A1 uiteengezet is er een ‘go/not yet go’ moment ingebouwd voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden. Dit moment was op zijn vroegst voorzien in oktober 2022. Vooruitlopend daarop worden planvoorbereidings- en eventueel grondverwervingskosten gemaakt omdat het proces nu doorloopt gericht op een ‘go’. Deze kosten zullen ten laste van het door PS beschikbaar gestelde krediet gebracht worden en bij een gebleken definitief niet doorgaan van de infrastructurele werkzaamheden deels (~~14~~16%) worden verrekend met VDL Nedcar.

B8. Risico's en risicobeheersing

Op dit moment is er in totaal € 6,46 miljoen gereserveerd voor risicodekking. Dit bedrag is gebaseerd op gebruikelijke percentages in projecten voor risico-opslag. Bij de verdere planuitwerking wordt in de komende maanden het bedrag getoetst aan onder meer de risico's zoals genoemd in onderstaande tabel. De top risico's voor de aanpassing van de infrastructuur in willekeurige volgorde zijn:

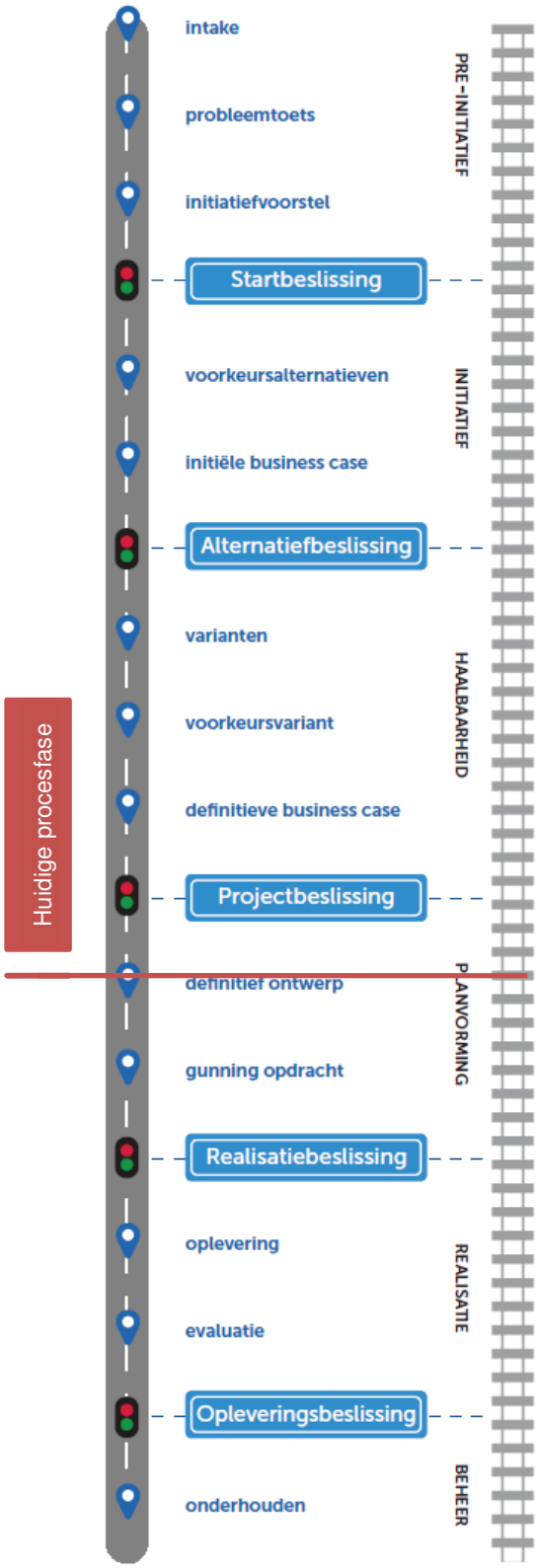
	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheers maatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
1	Niet of niet tijdig verkrijgen van de benodigde vergunningen en ontheffingen voor de realisatie van de infrastructuur	▪ Bevoegd gezag verstrekt vergunning niet (tijdig) ▪ Onvoldoende draagvlak bij stakeholders en/of omgeving waardoor bezwaar en beroep wordt ingediend	Extra kosten door vertraging en aanvullende voorbereiding	▪ Maken van vergunningenscan; ▪ Vroegtijdig in gesprek gaan met bevoegde gezagen om proces zo soepel mogelijk te laten verlopen; ▪ Investeren in communicatie met omgeving	Provincie, gemeenten	In bouwteam lopen vergunningenscan en ontwerp samen op. Alle benodigde vergunningen zijn in kaart gebracht en opgenomen in de planning. Daar waar nodig en mogelijk zijn vergunningen nu al aangevraagd om het risico op vertraging zo klein mogelijkte houden. Van de reeds gevraagde vergunningen / ontheffingen zal evenwel eerst gebruik worden gemaakt nadat er een 'go' is. Zoals hiervoor reeds is aangegeven zal door de aanwezigheid van de Vermiljoenkever in een klein deel van het tracé van de nieuwe randweg mogelijk nog een Wnb-ontheffing moeten worden aangevraagd. Op dit moment wordt nader onderzoek gedaan naar de populatie en zijn leefgebied.
2	Tegenvallende bodemgesteldheid (grond(water)verontreiniging / archeologie / explosieven)	Niet bekende vervuiling / archeologische vondsten (de waarde is al bepaald op basis van het vooronderzoek) / explosieven	Extra kosten door vertraging, aanvullende onderzoeken en onvoorziene maatregelen	▪ Bodemonderzoeken z.s.m. starten ▪ Bouwteam contract waarbij aannemer onderdeel is van voorbereiding	Provincie, aannemer	<u>Ongesprongen Oorlogs Objecten (OOO):</u> Bureau studie uitgevoerd, er zijn enkele verdachte locaties aangetroffen. Het onderzoek kan nog niet worden afgerond aanwezigheid bomen en in verband met de aanwezigheid van verhardingen en bomen c.q. het nog niet hebben verkregen van betredings-toestemming. <u>Archelogie:</u> Bureaustudie is in uitvoering. Uit reeds bekende uitkomsten blijkt dat bepaalde delen binnen het plangebied hoogwaardig verdacht zijn. Uit proefsleuvenonderzoek zijn op dit moment 2 vindplaatsen aangemerkt. Concreet betekent dat dit risico al optreedt. Dit wordt meegenomen in de verdere voorbereiding. Ook hiervoor geldt dat net niet mogelijk is gebleken om het gehele werkgebied te onderzoeken. .

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
3	Fiscaal risico grondverwerving [1] niet compensabele BTW	▪ Herzienings-BTW door vroegtijdige eigendomsoverdracht van grond waarop BTW compensabele werkzaamheden hebben plaatsgehad ▪ Werkzaamheden vinden plaats op eigendom van gemeenten ▪ Grondaankoop tegen lager prijs dan economische waarde ▪ Wijzigingen in fiscale wetgeving	Extra kosten door BTW of fiscale (straf)heffing	▪ Verwervings- en aankoopstrategie afstemmen op fiscale wetgeving ▪ Afspraken maken met grondeigenaren over uitvoering van werkzaamheden ▪ Aan gemeente over te dragen gronden minimaal 2 jaar na ingebruikname in eigendom houden en afspraken maken over voortgezet gebruik	Provincie, gemeenten, Rijk	Plan is besproken en goedgekeurd door fiscalist. Risico blijft, maar is deels beheerst door opgevoerde beheersmaatregelen.
4	Kabels en leidingen verleggen kennen langere doorlooptijd en hogere kosten	▪ Onvoldoende afstemming met beheerders ▪ Beheerders te laat betrokken ▪ Discussies tussen aannemers ▪ Onverwachte eisen VDL Nedcar ▪ capaciteit beperkt als gevolg van werkzaamheden voor verbreding A2 en andere grootschalige projecten in Limburg ▪ Lange levertijden materialen en wachttijden voordat kan worden overgegaan tot realisatie	Extra kosten door vertraging en aanvullende werkzaamheden	▪ Vroegtijdig betrekken beheerders en VDL Nedcar ▪ Duidelijke bepalingen in contract ▪ Afstemmen leiding tracés ▪ Verzoeken tot aanpassingen op basis van een voorlopig ontwerp i.p.v. een definitief ontwerp versturen	Provincie, nutsbedrijven, aannemer	Gesprekken met beheerders en VDL Nedcar lopen. Aandachtpunt blijven de wachttijden bij de kabel- en leidingbeheerders voor verleggingen. Doordat nog geen duidelijkheid bestaat over de impact van de fabrieksuitbreiding op het netwerk, is het nog niet gelukt om een verleggingsplan voor te bereiden en af te stemmen op de infrawerken.
5	Bodemverontreiniging en verlegging hoofdtransport leidingen in te vervallen weggedeelten die aan VDL Nedcar worden overgedragen	Onvoorziene bodemverontreiniging en hoofdtransportleidingen blijken niet inpasbaar bij fabrieksuitbreiding	Extra kosten door onvoorziene maatregelen	▪ bodemonderzoek ▪ bemiddeling en afstemming tussen VDL Nedcar en kabel- en leidingbeheerders	Provincie, nutsbedrijven, VDL Nedcar	Gesprekken met beheerders en VDL Nedcar zijn gevoerd om dit risico niet te laten optreden. In verband met uitblijven uitvoeringsbeslissing ‘go/not yet go’ staat dit on hold.

[1] Grondverwerving is voor het infraproject een cruciaal onderdeel. Het is niet als top risico opgenomen omdat het vanuit het infraproject gezien een risico is dat belegd is bij het deelproject Grondzaken. De omgevingsmanager van project infra uitbreiding heeft periodiek gesprekken met het team van grondzaken om de voortgang te volgen en mee te nemen in het infra project zodat er geanticipeerd kan worden op eventuele lang lopende onteigeningsprocedures

B9. Projectbeheer en projectbeheersing

Algemeen is er sprake van een procesgerichte uitvoering van activiteiten. Er worden verschillende fases doorlopen met eigen werkprocessen en eindoplevering:



Pre-initiatief
Voordat een project vorm krijgt wordt eerst de pre-initiatieffase doorlopen. De doelstelling van de pre-initiatieffase is het opstellen en goedkeuren van een initiatiefvoorstel en het faseplan voor de volgende fase. Om tot een initiatiefvoorstel te komen wordt eerst een intake uitgevoerd, de initiatiefnemer identificeert een probleem of kans. Vervolgens wordt een probleemtoets uitgevoerd (toetsteam). De probleemtoets heeft tot doel inzichtelijk te maken van hoe groot het probleem of de kans is en welke rol de Provincie Limburg hierin heeft. Wanneer daadwerkelijk sprake is van een probleem of kans waar Provincie Limburg zich aan wil conformeren, wordt een initiatiefvoorstel opgesteld en wordt de beoogde aanpak voor de volgende fase vastgelegd in een faseplan. We spreken dan van een startbeslissing.

Initiatief
Het doel van de initiatieffase is om vanuit oplossingsrichtingen diverse reële (voorkeurs)alternatieven te onderzoeken. Op basis van deze voorkeursalternatieven worden kostenschattingen opgesteld. Daarnaast worden de (voorkeurs)alternatieven gewogen door het afwegingskader, waarmee onder andere de bijdrage van de voorkeursalternatieven aan de mobiliteitsdoelen worden gemeten. Op het einde van de initiatieffase wordt een alternatiefbeslissing genomen. Een kredietbesluit voor procesmiddelen wordt genomen om het onderzoek in de haalbaarheidsfase voort te zetten. Dit betreft dus het voorbereidingsbudget en niet het projectbudget. Tenslotte wordt het faseplan voor de volgende fase (haalbaarheidsfase) vastgesteld.

Haalbaarheid
In de haalbaarheidsfase worden de voorkeursalternatieven verder ontwikkeld, onderzocht en uitgewerkt in een aantal varianten. Dit alles leidt uiteindelijk tot een definitieve businesscase met een projectbeslissing. De varianten worden door middel van onderzoeken en verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeurs-alternatieven verder ontwikkeld. Aan het einde van de haalbaarheidsfase wordt de definitieve businesscase inclusief een initieel kredietbesluit voor het projectbudget definitief vastgelegd. In de planvormingsfase is er een mogelijkheid om het bestaande kredietbesluit voor het projectbudget aan te passen in een eerste en tweede bijstellingsmoment.

Planvorming
In de planvormingsfase worden meerdere activiteiten parallel aan elkaar uitgevoerd. Het betreft: uitwerken van het ontwerp, opstellen van een contract, grondverwerving, stakeholdersanalyse, doorlopen van vergunningsprocedure en een aanbesteding. Het schetsontwerp of voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant uit de haalbaarheidsfase verder uitgewerkt tot het gewenste detailniveau. Daarnaast worden eventueel aanvullende onderzoeken uitgevoerd zoals die in de haalbaarheidsfase zijn benoemd. In de contractfase wordt bepaald welke contractvorm gekozen wordt. Verder is het mogelijk om vlak voor het uitzetten van de aanbesteding een marktraming op te stellen. Tot slot wordt de aanbestedingsprocedure doorlopen en het project gegund aan een uitvoerende partij.

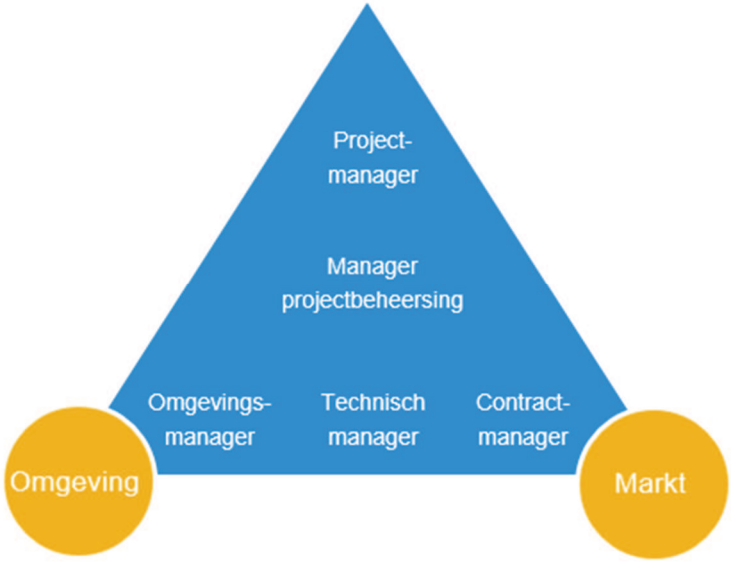
Realisatie
In deze fase wordt het project daadwerkelijk uitgevoerd. Tijdens de realisatie worden diverse activiteiten uitgevoerd zoals, contractmanagement, omgevingsmanagement, technisch management en projectbeheersing. De uitvoerende partij wordt gecontroleerd op de gemaakte afspraken en nakoming van de normen, richtlijnen, het contract en de wettelijke regels. Afhandeling van betalingen, verzoek tot wijzigingen en het beheersen van de projectkosten vallen onder contractmanagement en projectbeheersing. Na realisatie wordt het project afgesloten door middel van een technische oplevering. In de financiële eindrapportage worden de belangrijkste ontwikkelingen in budget en uitgaven gecheckt en geanalyseerd met een toelichting van oorzaken en gevolgen. Het overdrachtsdossier wordt vervolgens aangeleverd aan wegbeheer.

Beheerfase
Wanneer het project gerealiseerd en opgeleverd is en de aannemer decharge heeft gekregen, wordt het werk opgenomen binnen het areaal van Provincie Limburg. Tijdens deze fase worden alle areaalaspecten beheerd, inclusief begroting voor regulier beheer en onderhoud. Hierbij wordt het areaal in stand gehouden en waar noodzakelijk vervangen vanwege het bereiken van de levensduur, cyclisch onderhoud of noodzakelijk onderhoud. Het team wegbeheer voert dagelijks het beheer uit van de infrastructurele assets die in eigendom zijn van de Provincie Limburg. Onderhoud en beheer wordt bijgehouden in het Beheer Management Systeem voor het Cluster Wegbeheer.

B10. Projectorganisatie

Het projectgebied is gelegen binnen de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren. Er is sprake van een nauwe en constructieve samenwerking met beide gemeenten. Periodiek vindt er afstemmingsoverleg plaats op zowel op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau. Dit waarborgt een goede onderlinge betrokkenheid en draagt ook bij aan korte en effectieve communicatielijnen, die het project en de voortgang ten goede komen.

Het provinciale projectteam ten behoeve van de infra is ingericht volgens het integraal projectmanagementmodel. Het IPM model onderscheidt 5 processen. De IPM-organisatie kent aan elk proces een specifieke rol toe. Zo ontstaat het 5-rollenmodel. De 5 rollen worden primair door 5 verschillende personen vervuld. Verschillende rollen kunnen vervuld worden door een of meerdere personen. Iedere rol heeft een eigen ondersteunend team.



Ambtelijk opdrachtgever

De programmamanager (rol ingevuld door cluster Programma en Projecten) fungeert als gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever. Zie ook paragraaf A7.

Projectmanagement

Het projectmanagement is gericht op het borgen van kwaliteit, draagvlak en afstemming. Daarbij is de projectmanager (eind)verantwoordelijk voor het boeken van een goed projectresultaat.

Projectbeheersing

Projectbeheersing richt zich op het beheersen van de risico's en alle beheersaspecten in het project. De manager projectbeheersing is hier verantwoordelijk voor het identificeren en beheersen van (mogelijke) integrale risico's.

Omgevingsmanagement

We maken tijdens het project gebruik van omgevingsmanagement om de relatie met de omgeving en stakeholders in balans te houden gedurende het project. De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor het contact met de omgeving.

Technisch management

Technisch management is er voor het beheersen van de risico's vanuit de techniek en organisatie. De technisch manager draagt de verantwoordelijkheid voor de technische en inhoudelijke inbreng in het project.

Contractmanagement

Contractmanagement is erop gericht om de risico's die (kunnen) ontstaan tussen opdrachtgever en de markt te beheersen. Dat geldt ook tijdens de inkoopfase. Daarbij is de contractmanager verantwoordelijk voor de contacten en contracten met de verschillende marktpartijen.

Bovenstaande rollen met uitzondering van de ambtelijk opdrachtgever, worden ingevuld door medewerkers van het cluster wegaanleg.

C. Voortgang deelproject Afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan

Dit deelproject staat uit het komen tot een onherroepelijk PIP, de daarmee samenhangende benodigde besluiten (specifiek die besluiten waarvoor PS dan wel GS het bevoegd gezag is) en monitoring van de uitvoering van de wettelijke en bovenwettelijke natuurcompensatie. Op pagina 10 is een totaal overzicht terug te vinden van de te realiseren compensatie.

Bovengenoemde besluiten zijn:

- Omgevingsvergunning en aanvullende omgevingsvergunning (waaronder vellen van houtopstanden)
- Wnb ontheffing en gewijzigde Wnb ontheffing (soorten)
- Vergunning op grond van de wet natuurbescherming (stikstof)
- Gewijzigde Wnb ontheffing
- Hogere waarden besluit industrielawaai

C1. Planning

Op 8 februari 2022 is bekend geworden dat het PIP en de daarmee samenhangende besluiten onherroepelijk zijn.
Realisatie wettelijke en bovenwettelijke natuurcompenatie: Periode 2022-2026. Voor de stand van zaken wordt verwezen naar de tabel onder A2

C2. Financiën

Het deelproject afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan verloopt per 1 juli 2022 financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021. Per 1 juli 2022 is het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Planvoorbereidingskosten (71105)	€407.086,- ~~€399.493,-~~	€360.910,- ~~€352.890,-~~	€46.176,- ~~€46.603,-~~
Realisatiekosten (71106)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Bovenwettelijke maatregelen (71114)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Wettelijke maatregelen (71115)	€87.956,- ~~€87.683,-~~	€75.245,- ~~€63.476,-~~	€12.711,- ~~€24.207,-~~
Risicoreservering (71108)	€78.709,- ~~€83.063,-~~	€78.709,- ~~€83.011,-~~	€0,- ~~€52,-~~
Totaal	€573.751,- ~~€570.239,-~~	€514.864,- ~~€499.377,-~~	€58.887,- ~~€70.862,-~~

Planvoorbereidingskosten per 1 juli 2022 liggen hoger dan op peildatum 01 januari 2022 omdat een deel van de kosten voor dit project geboekt waren op het infra project en dat is gecorrigeerd. Dit heeft op het totaal geen invloed is is alleen een verschuiving van uitgaven binnen de projecten van het programma

C3. Risico's en risicobeheersing

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
~~1~~	~~Geen onherroepelijk PIP met daarmee samenhangende benodigde besluiten voor de uitbreiding van VDL Nedcar~~	~~De Raad van State maakt een andere belangenafweging (natuur versus economie)~~	~~Bij gegrond beroep (gedeeltelijke) vernietiging van het PIP door RvS. Extra kosten en vertraging bij fabrieksuitbreiding en realisatie infra~~	~~Een gedegen verweerschrift en gedegen voorbereiding van de zitting bij de Raad van State samen met diverse in- en externe specialisten. Vertegenwoordiging van GS/PS door een gerenommeerd advocatenbureau op het vlak van omgevingsrecht~~	~~Provincie, VDL Nedcar~~	~~Zitting bij de Raad van State vindt plaats op 13 januari 2022.Uitspraak volgt normaliter zes weken na de zitting. Er is een voorlopige voorziening toegekend aan de appelant, de Groene Sporenwolf die het PIP en het merendeel van bibehorende besluiten geschorst hebben. VDL Nedcar heeft gevraagd aan de Raad van State deze schorsing op te heffen uiterlijk op de dag van de uitspraak in de bodemprocedure~~

Dit risico vervalt omdat we op 8 februari 2022 door de Raad van State geïnformeerd zijn dat de nog resterende beroepen tegen het provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende besluiten zijn ingetrokken. Daarmee zijn het PIP en de betreffende besluiten onherroepelijk geworden.

D. Voortgang deelproject Grondzaken

D1. Inleiding

Binnen het groot project Duurzame Verankering VDL Nedcar spelen de nodige grondzaken die als een apart deelproject zijn georganiseerd met een eigen projectmanger grondzaken die onderdeel uitmaakt van het programmateam.

Doelstelling en reikwijdte deelproject grondzaken:

- Het tijdig verkrijgen van de benodigde gronden voor de provinciale infrastructuur, waarbij ten ultimo de onteigeningsprocedure kan worden ingezet;
- Het afwikkelen van de afgesproken verkopen aan VDL op basis van de Anterieure Overeenkomst;
- Het voorbereiden en laten saneren van een PFAS verontreiniging voor overdracht van deze gronden aan VDL;
- Het voeren van een grondexploitatie en afwikkelen van de lening met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat;

D2. Projectscope

Het deelproject grondzaken valt uiteen in de navolgende sporen :
-Formele onteigeningsprocedure;
-Minnelijke aan- en verkoop van gronden;
-Grondexploitatie met bijbehorende lening EZK;
-PFAS verontreiniging.

D3. Raakvlakprojecten

Er zijn projecten van derden in voorbereiding die gelegen zijn in of nabij het projectgebied. Deze zogenaamde raakvlakprojecten kunnen van invloed zijn op de realisatie van het project. Het projectteam stemt de voortgang, planning en inhoud waar nodig af op de navolgende raakvlakprojecten:

- Fabrieksuitbreiding VDL Nedcar: De planning voor de fabrieksuitbreiding kan pas worden afgegeven zodra er zicht is op een nieuwe klant voor VDL Nedcar. De benodigde gronden voor de nieuwe fabriek, met samenhangende onderdelen zoals parkeren, is een cruciaal onderdeel in het acquisitietraject van VDL Nedcar.
- Grondverwerving verbreding A2: Voor het rijksproject verbreding A2 dienen ook gronden verworven te worden. De provincie Limburg is momenteel nog met 1 grondverwerver actief betrokken bij de minnelijke verwerving van deze gronden. Parallel hieraan loopt de onteigeningsprocedure voor de A2 die door het rijk wordt gevoerd. Als gevolg van deze samenloop van projecten ontstaat extra druk op de grondprijs en de beschikbaarheid van ruilgrond.
- Stikstofopgave: Het Rijk heeft recent aangegeven welke opgave er ligt ten aanzien van de reductie van stikstof ten behoeve van het herstel van de Natura2000-gebieden. De exacte invulling is nog niet bekend. Als eerste richt het Rijk zich tot de agrarische sector, maar in een volgende fase komt ook het bedrijfsleven voor een opgave te staan. Als gevolg van deze stikstofopgave onstaat extra druk op de grondprijs en de beschikbaarheid van ruilgrond.

D4. Kritische prestatie indicatoren

Hieronder staan de belangrijkste kritische prestatie indicatoren voor de Grondzaken weergegeven. De status wordt aangegeven middels stoplichten.



Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	Toelichting
1. Kritische project processen	Minnelijke grondverwerving	Minnelijk verworven uiterlijk eind 2023		Voor meer informatie zie risicotabel D7 risico 1
	Onteigeningsprocedure	Indiening bij Kroon voor 1 jan 2022		Het verzoekbesluit is tijdig bij de Kroon ingediend en in behandeling genomen
		Koninklijk Besluit		Het ontwerp Koninklijk Besluit (KB) van de Kroon heeft van 1 september tot en met 12 oktober 2022 ter inzage gelegen. De hoorzitting van de lopende administratieve onteigeningsprocedure heeft op 2 november 2022 plaatsgevonden
	'Go/not yet go'	'Go/not yet go' besluit uitvoering oktober 2022		Voor het verkrijgen van een positief Koninklijk Besluit is de 'go' van VDL cruciaal. De uiterste termijn voor het afgeven van het KB is 12 april 2023
2. Financiën	Voortgang op kredietbesluit	Grondzaken verloopt binnen de financiële kaders zoals gemaakt in het kredietbesluit		
3. Planning	Voortgang op strategische planning GS en PS besluit	Project loopt op planning zoals afgesproken in onderliggende besluiten		Indien de Kroon (door het uitblijven van de 'go' geen positief KB neemt, is vertraging van het project onvermijdelijk aangezien de onteigeningsprocedure dan na de 'go' nogmaals dient te worden doorlopen

D5. Planning

Het deelproject Grondzaken verloopt volgens planning uit bijlage 2.

D6. Financiën

Het deelproject Grondzaken verloopt per 01 januari 2022 financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021.

Per 1 januari 2022 is het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Grondwerving (71102)	€54.715,- ~~€35.940,-~~	€46.508,- ~~€29.918,-~~	€8.207,- ~~€6.022,-~~
Risicoreservering (71116)	€22.455,- ~~€21.995,-~~	€22.455,- ~~€20.173,-~~	€0,- ~~€1.822,-~~
G&V Opbrengst grondverkopen (71119)	€0,-	€0,-	€0,-
Totaal	€77.170,- ~~€57.935,-~~	€68.963,- ~~€50.091,-~~	€8.207,- ~~€7.844,-~~

D7. Risico's en risicobeheersing

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
1	Niet minnelijk kunnen verwerven van benodigde gronden voor uitbreiding infra	Eigenaren willen grond niet verkopen of vragen te hoge prijs	Extra kosten door vertraging, hogere aankoopsom en/of onteigeningsprocedure	▪ Investeren in relatie met grondeigenaren ▪ Inzet ruilgronden binnen juridische mogelijkheden ▪ Optimaliseren ontwerp ▪ Periodiek inzicht in stavaza dossiers ▪ Pro-actieve verwervingshouding	Provincie	Op basis van de reeds gevoerde grondaankoop gesprekken wordt (op basis van huidige inzichten) voor 2 dossiers ermee rekening gehouden dat mogelijk minnelijk niet tot overeenstemming te komen is en uiteindelijk een gerechtelijke onteigeningsprocedure doorlopen dient te worden. Vooralsnog is dit slechts een eerste inschatting en is gerechtelijke onteigening nog niet aan de orde.
2	Verschil van inzicht omtrent de waarde van de gronden	De juridische uitleg van de complexbenadering bij deze gebiedsontwikkeling	Een andere benadering kan leiden tot een hogere grondaankoopprijs. Daarnaast kan verschil van inzicht leiden tot vertraging in de minnelijke onderhandelingen	▪ Laten uitvoeren van een juridische second opinion om daarmee de geuitte bezwaren van derden serieus te laten onderzoeken om te beoordelen of een andere benadering van de complextheorie noodzakelijk is	Provincie	De second opinion is uitgevoerd en externe adviseurs zijn hiervan in kennis gesteld. Vooralsnog heeft dit (nog) niet tot een andere vraagprijs van verkopers geleid.
3	Onteigenings-procedure is afhankelijk van een 'go' van VDL op het project	De Kroon was in de voortoets heel kritisch op de afhankelijkheid van een 'go' van VDL voor de noodzaak van de onteiginingsprocedure	Indien de 'go/ not yet go' niet op het geplande moment komt, dient de onteigeningsprocedure ingetrokken te worden omdat op dat moment de noodzaak voor onteigening ontbreekt	▪ In het voortraject is juridische bijstand op dit punt geleverd door een onteigeningsadvocaat ▪ De provincie faciliteert (binnen de mogelijkheden) om een 'go' van VDL zo kansrijk mogelijk te maken. ▪ De afhankelijkheid van een 'go' voor de onteigeningsprocedure is met VDL besproken. ▪ De Kroon wordt periodiek geinformeerd over de actuele stand van zaken	Provincie VDL Nedcar Kroon	Op dit moment is onduidelijk of de 'go' van VDL op het project binnen de planning wordt afgegeven.
4	Verkopen en ruilingen kunnen niet meer in	De Hoge Raad heeft op 26 november 2021 het	Provincie Limburg is niet zonder meer vrij is om grond te verkopen	▪ Juridisch advies ingewonnen bij extern advocatenkantoor. ▪ Bestaande dossiers zijn geinventariseerd en geanalyseerd.	Provincie	De nieuwe werkwijze op basis van de interne beleidslijn is begin 2022 geimplementeerd

	alle gevallen een op een.	zogenoemde “Didam-arrest” gewezen	ter verkopen (of ruilen, verpachten etc.) aan een partij naar keuze. Overheden moeten gelijke kansen bieden bij uitgifte van gronden	▪ Interne beleidslijn opgesteld hoe met zulke gevallen om te gaan, rekening houdende met de casuistiek en uitspraak HR. ▪ Gedeputeerde Staten geinformeerd omtrent deze uitspraak		

D8. Overzicht minnelijke verwervingstraject

Algemeen:
In de commissievergadering FEB van 10 september 2021 is de navolgende toezegging gedaan (T 8956):
"Via de reguliere voortgangsrapportage wordt inzicht gegeven in het minnelijke verwervingstraject, met dien verstande dat bijzonderheden in algemene zin worden vermeld."

Overzicht:
Middels onderstaand overzicht wordt inzicht gegeven in dit minnelijke verwervingstraject.

	Soort dossier	Aantal dossiers	Status 1: Onderhandeling	Status 2: Overeenstemming	Status 3: Overeenkomst	Status 4: Eigendom (akte)
	Private partijen	**12**	4	3	2	3
	(Semi) Overheids partijen	5	1	3	0	1
	Totaal	**17**	5	6	2	4

Toelichting overzicht:
In het bovenstaande overzicht is het minnelijke verwervingstraject schematisch weergegeven.
In de eerste kolom is een verdeling van de dossiers tussen private partijen (zoals particulieren en bedrijven) en semi-overheidspartijen (zoals gemeenten, natuurmonumenten, waterschap en WML opgenomen.
In de tweede kolom is het aantal dossiers weergeven per categorie en als totaal.
In de derde tot en met zesde kolom wordt vervolgens de stand van zaken uitgedrukt in 4 fases.
Hierbij is Status 1 het minst ver en Status 4 een afgerond dossier waarbij de benodigde eigendom reeds is verkregen.

In deze fase van het project is het logisch dat de meeste dossiers zich nog in Status 1 bevinden. Dit is immers de fase die het langste duurt. Zodra overeenstemming is bereikt, volgt het opstellen van de overeenkomst en het transport bij de notaris. Deze kennen normaal een kortere doorlooptijd.
Ten opzichte van de eerste voortgangsrapportage zijn meerdere dossiers opgeschoven in de fasering. Van de 17 dossiers is nu in 9 gevallen overeenstemming bereikt; hiervan is in 4 dossiers mondelinge overeenstemming bereikt, bij 2 dossiers is een overeenkomst is gesloten en zijn 3 dossiers volledig afgewikkeld.
Ten opzichte van de tweede voortgangsrapportage zijn diverse dossiers opgeschoven in de fasering. Van de 17 dossiers is de onderhandelingsfase teruggebracht van 8 dossiers naar 5. Het aantal dossiers met overeenstemming is daardoor verhoogd van 9 dossiers naar 12 dossiers. Hiervan is in 6 dossiers mondelinge overeenstemming bereikt, bij 2 dossiers is een al schriftelijke overeenkomst gesloten en 4 dossiers zijn volledig notarieel afgewikkeld.

Bijzonderheden:
- In het bovenstaande overzicht zijn alle dossiers meegenomen waarvoor een actuele verwervingsopgave bestaat. Dit is inclusief een marginale scopeuitbreiding van de grondaankoopopgave als gevolg van een optimalisatie van het infrastructureel ontwerp van de nieuwe provinciale weg. Deze marginale scopeuitbreiding kan binnen het bestaande budget opgevangen worden.
- De marginale scopeuitbreiding maakt geen deel uit van de reeds lopende onteigeningsprocedure. Uitgangspunt voor deze gronden is minnelijke verwerving.
- Volgens de kadestrale informatie is 1 van de private partijen (locatie Katsbek) verkocht aan VDL Nedcar. De benodigde gronden van deze private partij is aan de opgave van VDL Nedcar toegevoegd en wordt in de grondaankoop van VDL Nedcar meegenomen.
- Een van de private partijen die behoort tot de marginale scopeuitbreiding (locatie Moonen) kan met een technische oplossing worden geregeld waardoor geen grondaankoop meer noodzakelijk is. Deze partij is hierboven meegenomen als status 4 dossier aangezien dit dossier daarmee is afgerond en verdere grondverwerving niet meer noodzakelijk is.

Bijlage 1 Formulering ‘go/ not yet go’ moment

De Infrastructurele aanpassingen worden gerealiseerd, indien op (of kort voor) het moment van gunning van de Infrastructurele aanpassingen (momenteel voorzien in oktober 2022) zicht bestaat op continuïteit van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende werkgelegenheid, welke blijkt uit een schriftelijke onvoorwaardelijke bevestiging van VDL Nedcar aan Gedeputeerde Staten, waarbij VDL Nedcar Gedeputeerde Staten (voor zover noodzakelijk op vertrouwelijke basis) inzage zal verschaffen in de bijbehorende onderbouwingen en onderliggende documenten, inzake:

1. *het faciliteren van een of meerdere nieuwe opdrachtgevers; en*

2. *investeringsbesluiten van VDL Nedcar van ten minste EUR 87 miljoen, bestaande uit:*
   investeringen in grondaankopen, gebiedsontwikkeling en (natuur-)compensatie, van ca. EUR 30 miljoen,
   bijdragen aan Infrastructurele aanpassingen, ter grootte van EUR 11,9 miljoen,
   investeringen in Yard-E, begroot op ca. EUR 30 miljoen,
   algemene investeringen in onder andere ICT systemen en opleidingen ter grootte van ten minste EUR 15 miljoen; en aanvullend

3. *investeringsbesluiten voor nader te bepalen klant-specifieke investeringen in aanpassing en uitbreiding van gebouwen en productiemiddelen; en*

4. *de uitbreiding van de fabriek buiten het huidige terrein en ingebruikname van Yard-E; en*

5. *een ambitie ten aanzien van een structureel werkgelegenheidsniveau van gemiddeld 6.000 á 6.500 medewerkers (met inachtneming van fluctuaties ten gevolge van marktomstandigheden en product-levenscycli),*

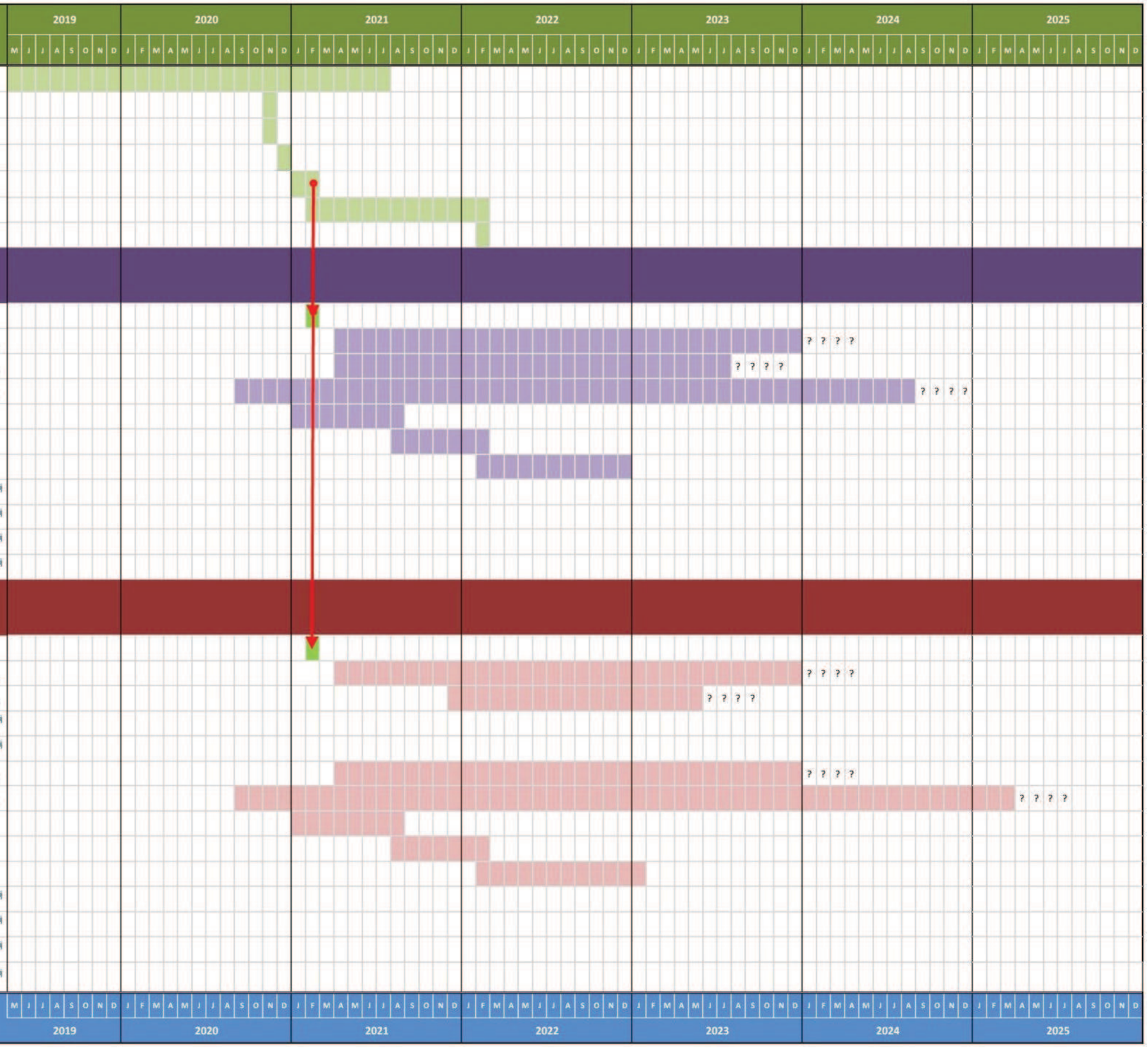
waarmee aanleg van de Randweg noodzakelijk wordt.

Indien dat op dat moment niet het geval is, wordt de gunning van de Infrastructurele aanpassingen opgeschort tot een nader door Partijen overeen te komen moment, waarop opnieuw getoetst zal worden of alsnog aan dit uitgangspunt wordt voldaan en, indien dat dan het geval is, alsnog gunning van de Infrastructurele aanpassingen zal plaatsvinden, conform een door Partijen in onderling overleg aangepaste versie van de Planning en, indien noodzakelijk, een bijstelling van de financiële afspraken tussen Partijen voor wat betreft indexering.”

Bijlage 2 Overzichtsplanning

Planning kan niet worden geactualiseerd omdat deze afhankelijk is van fabrieksuitbreiding VDL Nedcar. Op moment dat hier meer duidelijkheid over komt zal de planning aangepast worden op basis van de actuele ontwikkelingen. De planning van de grondverwerving en het uitbreiden van de infra gaat in ieder geval vertragen.

Overzichtsplanning GOW VDL NEDCAR Provinciaal Inpassinsplan	Planning ten tijde van kredietbesluit	Planning per 01-01-2023
1 PIP procedure	23-05-2019 t/m 31-07-2021	
2 GS besluit definitief ontwerp PIP	10-11-2020	
3 Commisiebehandeling PIP	27-11-2020	
4 PS besluit vaststelling PIP	18-12-2020	
5 Beroepstermijn PIP	07-01-2020 t/m 18-02-2020	
6 Beroepsprocedure(s) Raad van State	19-02-2021 t/m 18-08-2021	19-02-2021 t/m 24-02-2022
7 Onherroepelijk PIP (afhankelijk van behandeling)	18-8-2021	24-2-2022
Infrastructurele werken SCENARIO 1: minnelijke grondverwerving, geen beroepsprocedure(s)		
8 Go / no go start planvoorbereiding infra	18-2-2021	
9 Minnelijke grondverwerving	19-02-2021 t/m 18-02-2022	Einddatum afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
10 Vergunningen en ontheffingen (incl. onderzoeken)	04-2021 t/m 12-2022	Einddatum afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
11 Voorbereiding en verleggen kabels & leidingen	09-2020 t/m 08-2024	Einddatum afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
12 Voorbereiding, inkoop & uitwerking bouwteamovereenkomst	04-01-2021 t/m 18-08-2021	
13 Aanbestedingsprocedure bouwteam overeenkomst	19-08-2021 t/m 31-01-2022	19-08-2021 t/m 23-02-2022
14 Uitwerking UAV gc contract in bouwteam	01-02-2022 t/m 31-10-2022	24-02-2022 t/m 27-01-2023
15 Go/no go start uitvoering infra	okt-22	Afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
16 Onderhandeling en opdrachtverlening infra uitbreiding	08-11-2022 t/m 16-01-2023	Afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
17 Bestuurlijk besluit gunning uitvoeringsopdracht		Afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
18 Enginering en uitvoering aannemer	2023 t/m 2024	Afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
Infrastructurele werken SCENARIO 2: incl. onteigenings- en beroepsprocedure(s)		
18 Go / no go start planvoorbereiding infra	18-2-2021	
19 Minnelijke grondverwerving	19-02-2021 t/m 18-02-2022	Einddatum afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
20 Onteigeningsprocedure gronden (administratieve procedure)	08-2021 t/m 07-2023	Einddatum afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
21 Onteigeningsprocedure gronden (gerechtelijke procedure)		Afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
22 Onteigeningsprocedure gronden (indien verzet en cassatie)		Afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
23 Vergunningen en ontheffingen incl beroep (incl. onderzoek)	04-2021 t/m 07-2023	Einddatum afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
24 Voorbereiding en verleggen kabels & leidingen	09-2020 t/m 03-2025	Einddatum afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
25 Voorbereiding, inkoop & uitwerking bouwteamovereenkomst	04-01-2021 t/m 18-08-2021	
26 Aanbestedingsprocedure bouwteam overeenkomst	19-08-2021 t/m 31-01-2022	19-08-2021 t/m 23-02-2022
27 Uitwerking UAV gc contract in bouwteam	01-02-2022 t/m 31-10-2022	24-02-2022 t/m 27-01-2023
28 Go/no go start uitvoering infra	oktober 2022 - april 2023	Afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
29 Onderhandeling en opdrachtverlening infra uitbreiding	04-2023 t/m 07-2023	Afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
30 Bestuurlijk besluit gunning uitvoeringsopdracht		Afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
31 Enginering en uitvoering aannemer (afhankelijk van gronden, vergunningen/ontheffingen)	08-2023 t/m 07-2025	Afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
Periode		



Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar

4e Voortgangsrapportage
(peildatum 1 juli 2023)

Maastricht, juli 2023

Inhoud

A. 4e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildatum 1 juli 2023) 3
A1. Inleiding ... 3
A2. Doelstelling(en) en reikwijdte van het programma ... 4
A3. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS tot 1 juli 2023 ... 12
A4. Planning ... 12
A5. Financiën ... 14
A6. Risico's en risicobeheersing ... 18
A7. Projectbeheer en projectbeheersing ... 19

B. Voortgang deelproject infra uitbreiding 20
B1. Inleiding ... 20
B2. Doelstelling(en) en reikwijdte ... 20
B3. Projectscope ... 21
B4. Raakvlakprojecten ... 22
B5. Kritische prestatie indicatoren ... 23
B6. Planning ... 25
B7. Financiën ... 26
Risico's en risicobeheersing. ... 27
B9. Projectbeheer en projectbeheersing ... 30
B10. Projectorganisatie ... 31

C. Voortgang deelproject Afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan 32
C1. Planning ... 32
C2. Financiën ... 32
C3. Risico's en risicobeheersing ... 32

D. Voortgang deelproject Grondzaken 34
D1. Inleiding ... 34
D2. Projectscope ... 34
D3. Raakvlakprojecten ... 34
D4. Kritische prestatie indicatoren ... 35
D5. Planning ... 35
D6. Financiën ... 36
D7. Risico's en risicobeheersing ... 37
D8. Overzicht minnelijke verwervingstraject ... 39

Bijlage 1 Formulering 'go/ not yet go' moment 41

Bijlage 2 Overzichtsplanning 42

A. 4e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildatum 1 juli 2023)

Leeswijzer
Het Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar heeft betrekking op zowel een gebiedsontwikkeling als een economische ontwikkeling. Beide ontwikkelingen kennen deelprojecten.(zie het schema in de paragraaf "Doelstelling(en) en reikwijdte van het project". Ten behoeve van een goede leesbaarheid van deze vierde Voortgangs-rapportage is de rapportage als volgt opgebouwd:
A: Voortgang op programmaniveau.
B: Deelproject Uitbreiding Infra
C: Deelproject Afronden en monitoren Provinciaal Inpassingsplan
D: Deelproject Grondzaken

Het is evident dat het deelproject Uitbreiding Infra het meest omvangrijk is. Om die reden is niet alleen onderdeel A maar ook onderdeel B opgebouwd conform het format Regeling Grote Projecten.
Onderdelen C en D zijn beperkter en bevatten alleen de op die onderdelen betreffende informatie die niet in onderdeel A aan de orde is gekomen. Op pagina 13 is een financieel overzicht toegevoegd dat voldoet aan de wens van PS om dit te kunnen lezen als een op zichzelf staand stuk (Toezegging 8958).

A1. Inleiding

PS hebben op 18 december 2020 het provinciaal inpassingsplan (PIP) "Uitbreiding VDL Nedcar" en het daaraan verbonden budgettaire kader vastgesteld. Bij gelijke datum hebben PS besloten (amendement 100) het project "Duurzame verankering VDL Nedcar" aan te wijzen als Groot Project in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP).PS hebben op 5 november 2021 de basisrapportage vastgesteld. Conform artikel 2 van de Regeling Grote Projecten 2020 zal aan Provinciale Staten elke zes maanden een voortgangsrapportage worden aangeboden. PS ontvangen (conform PS besluit d.d. 18 december 2020) elke zes maanden - of vaker indien PS dat noodzakelijk achten – een voortgangsrapportage. De peilmomenten van de voortgangsrapportages zijn vooralsnog jaarlijks 1 januari en 1 juli van het betreffende jaar. Bij de behandeling van de basisrapportage in de commissie FEB is de voorkeur uitgesproken voor behandeling van de voortgangsrapportages in de commissie FEB. De eerste Voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2022 is door de statencommissie Financiën Economische Zaken en Bestuur op 19 mei 2022 behandeld. De tweede Voortgangsrapportage met als peildatum 1 juli 2022 is op 7 oktober 2022 door de Statencommissie FEB behandeld. Als gevolg van ontwikkelingen bij VDL Nedcar begin 2023 en het traject van beoordeling van de begin 2023 door VDL Nedcar aangegeven 'go' (met besluitvorming in GS op 11 juli 2023) heeft het opstellen van de derde Voortgangsrapportage (peildatum 1 januari 2023) enige vertraging opgelopen. Thans ligt de vierde voortgangsrappportage voor met als peildatum 1 juli 2023. Daarom is ervoor gekozen om de derde én vierde Voortgangsrapportage gelijktijdig aan te bieden aan Provinciale Staten.

Op 8 februari 2022 is het PIP en de daarmee samenhangende besluiten onherroepelijk geworden.

De aanpassing van de provinciale infrastructuur maakt onderdeel uit van de duurzame verankering van VDL Nedcar. Zoals bij PS bekend is, wordt de voortgang van provinciale infraprojecten gerapporteerd middels de halfjaarlijkse Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (verder IPML rapportage). Deze kent eveneens de peilmomenten 1 januari en 1 juli.Over de uitbreiding van de infra ten behoeve van het project VDL Nedcar wordt in onderdeel B van onderhavige rapportage uitgebreider en conform het format Regeling Grote Projecten gerapporteerd. Conform de wens van PS is dit een zelfstandig leesbaar onderdeel. In de IPML rapportage wordt op hoofdlijnen gerapporteerd.

'Go' moment
In het addendum bij de anterieure overeenkomst tussen de provincie en VDL Nedcar is op voorstel van Provinciale Staten een 'go' moment opgenomen voor de feitelijke gunning van de infrastructurele aanpassingen (zie bijlage 1).

VDL Nedcar heeft GS op 31 januari 2023 schriftelijk laten weten te voldoen aan de in het Addendum bij de Anterieure Overeenkomst geformuleerde criteria en GS verzocht in te stemmen met te beslissen tot een 'go' voor de aanpassing van de wegen rondom haar fabriek en deze aanpassing zo spoedig mogelijk ter hand te nemen. Ter onderbouwing van het verzoek heeft VDL Nedcar de Provincie vertrouwelijk inzage gegeven in de onderliggende documenten en informatie. bedrijfsgevoelige informatie beschikbaar gesteld.Op 15 februari 2023 is Provinciale Staten via een

mededeling portefeuillehouder (GS DOC-00429272) geïnformeerd over het door VDL Nedcar en VDL Groep ingediende verzoek (d.d. 31 januari 2023) om de uitvoering van de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van het bedrijf ter hand te nemen ('go moment'). GS hebben Provinciale Staten "daarbij op de hoogte gesteld van het feit dat de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsgevoelige documenten door een onafhankelijke partij geanalyseerd zouden worden. Dit om te bezien of er in voldoende mate invulling wordt gegeven aan de in het addendum opgenomen voorwaarden die worden gesteld aan een 'go'. Deze gegevens zijn in opdracht van de provincie getoetst door een extern accountantsbureau. Naar aanleiding van deze toetsing en overleg met VDL Nedcar hebben heeft GS begin juli 2023 besloten dat er op dit moment nog geen sprake is van een 'go'; met andere woorden een 'not yet go'. Daarover is Provinciale Staten zijn daarover per mededeling portefeuilehouder op 18 juli 2023 geïnformeerd (GS DOC-00523771).

Op 17 maart 2023 is er een mededeling portefeuillehouder (GS DOC-00447066) verzonden om Provinciale Staten te informeren over het negatief besluit van de Kroon met betrekking tot het door de provincie ingediende verzoek tot aanwijzing ter onteigening van onroerende zaken voor de uitvoering PIP uitbreiding VDL Nedcar. Deze onteigeningsprocedure is nodig voor de met de ontwikkeling van de fabriek samenhangende -en met VDL Nedcar overeengekomen- aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van de fabriek waarvoor gronden van derden verworden moeten worden en is daarmee randvoorwaardelijk voor de realisatie.

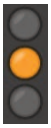
Op 12 mei 2023 zijn tijdens het vragenuur van Provinciale Staten vragen gesteld vanwege de situatie bij VDL Nedcar m.b.t. perspectief voor de werknemers en de 'not yet go' en de beslissingsbevoegdheid van Provinciale Staten hieromtrent. Tijdens deze vergadering is ook motie 2965 (Motie vreemd 2965 Berghorst) aangenomen inzake 'Perspectief en zekerheid voor werknemers VDL Nedcar'. Naar aanleiding hiervan is op 24 mei 2023 een mededeling portefeuillehouder (GS DOC-00488548) verstuurd waarin wordt verduidelijkt dat de nakoming van de anterieure overeenkomst met VDL Nedcar en de beslissing omtrent een 'go' is voorbehouden aan het college. Tevens wordt hierin teruggekoppeld dat op 16 mei 2023 een gesprek heeft plaatsgevonden met de directies van VDL Nedcar en VDL Groep BV, waarin zij geattendeerd zijn op de aangenomen motie 2965 en is de inhoudelijke boodschap van Provinciale Staten krachtig overgebracht.

A2. Doelstelling(en) en reikwijdte van het programma

Het doel van het project is het duurzaam verankeren- en het inbedden van VDL NedCar in de economische structuur van Limburg. Dit doen we door het versterken van de ruimtelijke en economische (infra)structuur voor de automotive/maakindustrie.

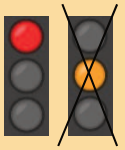
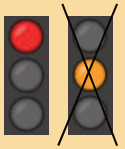
Doelstellingen / thema's / indicatoren

NB In de voortgangsrapportages zal over de voortgang van de indicatoren gerapporteerd worden conform de

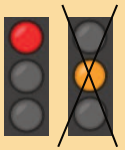

"stoplichtenmethodiek".

Doelbereik op schema Risico op vertraging doelbereik Doelbereik loopt achter

Thema	Indicator	Basisrapportage 01-01-2021	Peildatum 01-07-2023	Resultaatdoelstelling/ streefwaarde	Doelbereik
1. Acquisitie van nieuwe opdrachtgever(s)	n.v.t.	In geval van relevante ontwikkelingen worden PS vertrouwelijk geïnformeerd	De commissie FEB is op 8 juli 2022 door de directie van VDL en VDL Nedcar vertrouwelijk geïnformeerd.	n.v.t.	
2. Ontwikkeling werkgelegenheid	Aantal arbeidsplaatsen	4650	3950	6000 – 6500 (ambitie)	
3. Natuurcompensatie wettelijk en bovenwettelijk als gevolg van fabrieksuitbreiding en infrastructurele aanpassingen [1]	3a. Percentage realisatie *wettelijke compensatie* in ha's door VDL Nedcar aan de noordkant van de beoogde fabrieksuitbreiding	0%	100%	8,98 ha (=100% fysieke compensatie aan de noordkant van de fabriek) in 2021*	
	3b. Percentage realisatie *wettelijke compensatie* in ha's door de provincie als gevolg van de fabrieksuitbreiding en infrastructuur aanpassingen nabij de kern *Nieuwstadt*	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	6,45 ha (=100% realisatie *wettelijke* compensatie fabrieksuitbreiding en aanleg infrastructuur bij deze kern). Voorzien is een inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (via minnelijke verwerving)**	 zie opmerking onder tabel *

[1] VDL Nedcar moet als gevolgd van de fabrieksuitbreiding 15,43 ha wettelijke goud groene natuur(compensatie) realiseren voor de aantasting van 8,44 ha goud groene natuur. Hiervan heeft zij fysiek aan de noordkant van de beoogde fabrieksuitbreiding 8,98 ha gerealiseerd. 6,45 ha heeft zij financieel afgekocht voor een bedrag €583.744,-. Dat zal door de provincie worden gerealiseerd. Als gevolg van de aanpassingen aan de provinciale infrastructuur wordt er 2,68 ha goud groene natuur aangetast. Hiervoor moet wettelijk 5,49 ha goud groene natuur gerealiseerd worden. Verder worden in het kader van de uitbreiding van VDL Nedcar 4,5 ha bovenwettelijke compensatie voorzien bij Holtum.

	3c. Percentage realisatie *wettelijke compensatie* in ha's door de provincie als gevolgd van de fabrieksuitbreiding en infrastructuur aanpassingen nabij de kern Holtum	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	5,49 ha (=100% realisatie *wettelijke* compensatie fabrieksuitbreiding en aanleg infrastructuur bij deze kern). Voorzien is een inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (minnelijke verwerving)***	 zie opmerking onder tabel *
	3d. Percentage realisatie in ha's van de *boven-wettelijke compensatie* fabrieksuitbreiding en infra-structuur aanpassingen nabij de kern Holtum	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	4,5 ha (=100% *bovenwettelijke* compensatie). Voorzien is een inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (minnelijke verwerving)	 zie opmerking onder tabel *
4. Vernietiging bestaande natuur uitbreiding fabriek en aanleg infrastructuur	4a. Vernietiging in ha's goud groene natuur als gevolg van fabrieksuitbreiding in ha's	0 ha	95 %	Voorzien is 8,44 ha in 2022	 zie opmerking onder de tabel **
	4b. Vernietiging in ha's goud groene natuur als gevolg van infrastructurele aanpassingen	0 ha	0%	Voorzien is 2,68 ha op het moment dat definitief opdracht wordt gegeven voor de uitvoering van de infrastructurele aanpassingen.	 zie opmerking onder de tabel **

<table>
<tr>
<td>5. Ontwikkeling luchtkwaliteit [2]</td>
<td>Concentraties luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht: fijnstof en stikstofdioxide</td>
<td>Uit de MER en deelrapportages luchtkwaliteit blijkt dat de wettelijke grenswaarden al worden nageleefd</td>
<td>Voldoet per aan de wettelijke grenswaarden</td>
<td>Blijven voldoen aan wettelijke grenswaarden. Te weten:
<table>
<tr><th>Stof</th><th>Soort norm</th><th>Concen-tratie</th></tr>
<tr><td>NO_2</td><td>Jaargemiddelde</td><td>40 µg/m^3</td></tr>
<tr><td>NO_2</td><td>Uurgemiddelde (mag max. 18 keer per jaar worden overschreden)*</td><td>200 µg/m^3</td></tr>
<tr><td>PM_{10}</td><td>Jaargemiddelde**</td><td>40 µg/m^3</td></tr>
<tr><td>PM_{10}</td><td>Daggemiddelde (mag max. 35 keer per jaar worden overschreden)</td><td>50 µg/m^3</td></tr>
<tr><td>$PM_{2,5}$</td><td>Jaargemiddelde</td><td>25 µg/m^3</td></tr>
<tr><td>$PM_{2,5}$</td><td>Jaargemiddelde</td><td>20 µg/m^3</td></tr>
</table>
</td>
<td>  </td>
</tr>
<tr>
<td>6. Maatschappelijke compensatie</td>
<td>Besteding in euro’s van de leefbaarheidsfondsen</td>
<td>Fase planvorming</td>
<td>GS hebben op 21 juni 2022 ingestemd met de in samenspraak met beide gemeenten opgestelde afsprakenkaders.
Beide gemeenten hebben de afsprakenkaders tot nog toe echter nog niet geaccordeerd, omdat zij op onderdelen aanpassingen wensen door te voeren en van mening zijn dat aanvullende afspraken over de invulling van de natuurcompensatie in de kaders dienen te worden verankerd. Ambtelijk loopt hier overleg over. Dit heeft onder meer tot gevolg dat de leefbaarheidsfondsen nog niet zijn ingesteld</td>
<td>Kern Holtum: € 300.000,-
Kern Nieuwstadt € 300.000,-</td>
<td>  </td>
</tr>
<tr>
<td>7. Compensatie geluid</td>
<td>7a. Geluidreducerend asfalt (GRA) op gemeentelijke wegen</td>
<td>Fase van planvorming
Planning wordt uitgewerkt</td>
<td>Geluidreducerend afsalt wordt niet meer aangelegd omdat de gemeente Echt-Susteren deze wegen inricht als 30 km weg wat nog effectiever is als geluidreducerende maatregel</td>
<td>Deze indicator komt te vervallen</td>
<td>  </td>
</tr>
</table>

[2] De luchtkwaliteitsnormen zijn gericht op verschillende stoffen, waarvan stikstofdioxide en fijn stof de meeste kritieke zijn. Fijn stof wordt vaak afgekort tot PM, wat afkomstig is van de Engelse afkorting voor 'Particulate Matter'. Naast de grenswaarden voor PM10 (fijn stof kleiner dan 10 µm) gelden er aparte grenswaarden voor PM2,5, fijnstof kleiner dan 2,5 µm. Stikstofdioxide wordt aangeduid met NO2. De luchtkwaliteit in de kernen van Holtum en Nieuwstadt wordt doorlopend– door het RIVM gemonitord met de NSL-Monitoringstool (op basis van berekeningen)

	7b. Geluidreducerend asfalt (GRA) provinciale weg N276	Fase van planvorming Planning wordt uitgewerkt	Bij go zal aanleg van de infrastructuur starten en wordt de provinciale weg omgelegd	GRA over een afstand van 1.200 op provinciale N276: 530 meter op bestaande gedeelte N276 (tussen aansluiting Aan de Linde en N279) en 670 meter op toekomstige randweg	
	7c. Gevelisolatieonderzoek en indien nodig gevelisolatie bij 67 woningen	Fase van planvorming Planning wordt uitgewerkt	Er is hier sprake van twee fasen: 1. Het onderzoek ; 2. indien nodig gevelisolatie maatregelen aan max. 67 woningen <u>Stand van zaken 1:</u> Gevelisolatieonderzoek afgerond. Uit het onderzoek blijkt dat bij vijf woningen in Nieuwstadt maatregelen getroffen moeten worden om ervoor te zorgen dat ook na uitbreiding van VDL Nedcar, conform het PIP, wordt voldaan aan de wettelijke binnenwaarde voor geluid <u>Stand van zaken 2:</u> De eigenaren van de vijf woningen in Nieuwstadt waar geluidsisolerende maatregelen aan de gevels nodig zijn, hebben ingestemd met een aanbod voor het uitvoeren van maatregelen. Deze maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd bij 4 van de 5 woningen. Bij 1 woning is de gevelisolatie ook nagenoeg afgerond op 1 te vervangen kozijn na. Nadat dit kozijn geleverd en geplaatst is kan het onderdeel gevelisolatie afgerond worden.	Gevelisolatieonderzoek bij 66 woningen in Nieuwstadt en 1 woning in Born ter bepaling van noodzaak aanvullende isolatie maatregelen. Gevelisolatiemaatregelen bij **maximaal** 67 woningen (GS besluit 66 hogere grenswaarden d.d. 8 dec 2020 en GS besluit 1 hogere grenswaarde d.d. 26 augustus 2021). Aantal woningen en maatregelpakket per woning volgt uit gevelisolatieonderzoek	

Duurzaamheid	M2's zonnepanelen op bestaande en nieuwe daken	Businesscase bestaande daken in ontwikkeling	Fase 1 (2276 panelen a 370Wp is 0,842MWp op Afterlines) gerealiseerd en in bedrijf Fase 2 (9936 panelen a 405Wp is 4,024MWp op Hal E) gerealiseerd en in bedrijf Fase 3 (3.168 panelen a 405Wp is 1,283MWp op deel HAL F) is technisch gereed. Totaal geïnstalleerd vermogen is 0,842+4,024+1,283=6,149MWp.	Inspanningsverplichting voor VDL Nedcar om 1. Een concrete businesscase uit te werken voor de plaatsing van zonnepanelen op bestaande daken 2. Bij het ontwerp van dakconstructies voor nieuwe gebouwen expliciet rekening te houden met de mogelijk heden tot plaatsing van zonnepanelen Separaat daaraan een uit te werken business case uit te werken voor de plaatsing van zonnepanelen op alle nieuwe daken	

*3a: In het natuurcompensatie- en mitigatieplan zijn 3 kwalitatieve controles in een periode van 10 jaar voorzien. Op 5 Oktober 2022 heeft een controle plaats gevonden door het cluster VTH. Hierbij is een planmatige controle uitgevoerd op de compensatiemaatregelen zoals opgenomen in de verleende ontheffing en aanverwante documenten. Hieruit is gebleken dat de uitvoering in overeenstemming is met het plan.

**Opmerking bij 3b,3c en 3d:
Hoewel er voor de realisatie vanaf peildatum 1 juli 2023 nog 3,5 jaar beschkbaar is voor realisatie, zijn de stoplichten hier op oranje gezet vanwege het risico op vertraging.
Wij zijn bezig met een aanscherping van de aankoopstrategie die bestaat uit het aanspreken en mede verantwoordelijk maken van mede overheden om overheidsgronden beschikbaar te stellen/in te zetten. Daarnaast wordt bezien of het zoekgebied voor natuurcompenstie kan worden vergroot om voldoende gronden te kunnen verwerven. Dit gebeurt in overleg met de twee gemeenten. De overeengekomen afspraken hierover zijn inmiddels opgenomen in de nieuwe aankoopstrategie. Deze aankoopstrategie wordt in Q4 2023 aan gedeputeerde staten voorgelegd als onderdeel van het Afsprakenkader met de twee gemeenten.

*** Opmerking bij 4a en 4b:
Voor de fabrieksuitbreiding zou 8,44 ha van het Sterrebos gekapt worden. Zo'n 5% van het te kappen deel van het bos, is vooralsnog niet gekapt vanwege de aangetroffen aanwezigheid van een bosuil (broedplaats).

In totaal gaat het om 29,12 ha compensatie waarvan 8,98 ha gerealiseerd wordt aan de noordkant van de fabrieksuitbreiding, 10,14 ha bij Nieuwstadt en 10 ha bij Holtum.
Schematisch samengevat:

	Omschrijving	Totaal te compenseren (in hectares)	Totaal te compenseren in natura	Totaal financieel te compenseren
1. Wettelijke natuurcompensatie	1a. VDL Nedcar fabrieksuitbreiding wettelijke compensatie	15,43	8,98 (noordkant fabriek)	6,45
	1b. Wettelijke compensatie infrastructurele aanpassingen provincie	5,49	0	5,49
	1c. Wettelijke compensatie verbreding A2*	3,70	0	3,70
	Subtotaal wettelijke natuurcompensatie	*24,62*	*8,98*	*15,64*
2. Bovenwettelijke natuurcompensatie	2a. 4,5 ha bovenwettelijk bij Holtum	4,50	4,50	0

	Totaal te compenseren	**29,12**	**13,48**	**15,64**

* 3,7 ha wettelijke compensatie van de A2-verbreding wordt ook gerealiseerd bij Nieuwstadt door de Provincie.

De reikwijdte van het programma

Doel

Duurzaam verankeren- en het inbedden van VDL NedCar in de economische structuur van Limburg door het versterken van de ruimtelijke en economische infrastructuur voor de automotive/maakindustrie, als randvoorwaarde voor de duurzame doorontwikkeling van VDL Nedcar.
Voor de verankering is een economische doorontwikkeling met de elementen acquisitie, duurzame innovatie en arbeidsmarkt nodig, geflankeerd door een Gebiedsontwikkeling met ruimtelijk-logistieke maatregelen, bestaande uit uitbreidingsruimte voor bedrijfsfuncties, bereikbaarheid en compensatiemaatregelen in de omgeving.

Effect: economische structuurversterking, bedrijfsinvesteringen/ productie in de automotive/maakindustrie en werkgelegenheid.

Gebiedsontwikkeling:
Realiseren van de uitgangspunten van het gecoördineerd PIP en de aanleg van infrastructuur.

Economische doorontwikkeling:
Integraal plan

Afronden en monitoren gecoördineerd PIP	**Realisering Infrastructuur**	**Afhandeling grondtransacties**	**Acquisitie** Ondersteunen VDL Nedcar bij werving van nieuwe OEM-ers.	**Doorontwikkeling productie** Ondersteunen innova-tieve, duurzame door-groei van de huidige productielocatie	**Arbeidsmarkt** Verbinden arbeidsmarktpartijen, anticiperend op noodscenario.

Samenhang

Governance: samenwerking partners
Aanvraag Groeifonds
Communicatie: publiek en bestuurlijke gremia
Verantwoording: RGP

Uitvoering

Uitvoering

A3. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS tot 1 juli 2023

Genomen PS besluiten

18 april 2019:	Coördinatiebesluit PS om de voorbereiding van het PIP (het planologisch mogelijk maken van de fabrieksuitbreiding en de aanpassing van de infrastructuur) te coördineren met de daarvoor benodigde vergunningen en besluiten.
28 juni 2019:	PS besluit voor het aanwenden van de immunisatiereserve voor € 24,8 mln. ter dekking van de provinciale bijdrage in de Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar.
18 december: 2020	PS besluit vaststelling PIP PIP “Uitbreiding VDL Nedcar”, het daaraan verbonden budgettaire kader en de daarbij behorende vergunningen en besluiten.
5 november: 2021	PS besluit ikv 2e afwijkingenrapportage 2021: reservering van € 600.000 (€ 400.000 ontwikkelopgave natuur / € 100.000 sociale agenda / € 100.000 restant stedelijke ontwikkeling) in het kader van het PIP Uitbreiding VDL Nedcar.
5 november: 2021	PS besluit vaststelling basisrapportage groot project duurzame verankering VDL Nedcar.
17 december: 2021	PS besluit om bovenstaande € 600.000,- te dekken uit de reserve bereikbaarheids-middelen (zie Amendement 91 van Wageningen).
12 mei 2023:	Motie (vreemd) 2965 aangenomen inzake ‘Perspectief en Zekerheid voor werknemers VDL Nedcar.

Toekomstige besluitvorming/betrokkenheid door PS

1. PS worden twee maal per jaar via de Regeling Grote Projecten gerapporteerd over de financiële en inhoudelijke voortgang van het totaal programma, de planning en de risicobeheersing.
2. PS worden twee keer per jaar via de halfjaarlijkse IPML rapportage geïnformeerd over de voortgang van de infra.
3. PS worden tussentijds geïnformeerd over de diverse processtappen al dan niet in combinatie met hetgeen in bovenstaande besluitvormingsmomenten en/of moties en toezeggingen is opgenomen.
4. PS zal tussentijds geïnformeerd wordenover de ‘go/ not yet go’ voor de feitelijke gunning van de infrastructurele aanpassingen op het moment dat dit aan de orde is. --> Zie toelichting onder onderdeel A, kopje ‘go’ moment.
5. In de reguliere P&C-cyclus wordt over deelaspecten van het programma in de paragraaf financieringen gerapporteerd.

A4. Planning

Algemeen:

VDL Nedcar heeft GS op 31 januari 2023 schriftelijk laten weten te voldoen aan de in het Addendum bij de Anterieure Overeenkomst geformuleerde criteria en GS verzocht in te stemmen met een ‘go’ voor de aanpassing van de wegen rondom haar fabriek en deze aanpassing zo spoedig mogelijk ter hand te nemen. Ter onderbouwing van het verzoek heeft VDL Nedcar de Provincie vertrouwelijk inzage gegeven in de onderliggende documenten en informatie. bedrijfsgevoelige informatie beschikbaar gesteld. Deze gegevens zijn door PwC ingezien en getoetst. Naar aanleiding van deze toetsing en overleg met VDL Nedcar hebben GS begin juli 2023 besloten dat er op dit moment nog geen sprake is van een ‘go’; met andere woorden een ‘not yet go’. Provinciale Staten zijn daarover per mededeling portefeuilehouder op 18 juli 2023 geïnformeerd.

Planning van de grondverwerving

De algemene planning van de grondverwerving staat vermeld onder rubriek D.5. Planning.

Verandering ten opzichte van de planning zoals opgenomen in het kredietbesluit van december 2020:

De onteigeningsprocedure voor de gronden is opgesplitst in een administratieve procedure en een gerechtelijke procedure. Op 15 december 2021 is de Kroon verzocht gronden aan te wijzen ter onteigening. Het ontwerp Koninklijk Besluit (KB) van de Kroon heeft ter inzage gelegen van 1 september tot en met 12 oktober 2022. Op 2 november 2022 heeft een hoorzitting plaatsgevonden.

Voor het verkrijgen van een positief Koninklijk Besluit is een “go” van VDL cruciaal. De uiterste termijn voor het Koninklijk Besluit was 12 april 2023. De gerechtelijke procedure kan pas worden gestart nadat de Kroon middels een Koninklijk Besluit (hierna: ‘KB’) formeel toestemming heeft gegeven.

Gezien de ontwikkelingen bij de grondverwerving is de verwachting dat een aantal voor de uitbreiding van de infrastructuur benodigde gronden mogelijk niet minnelijk verworven kan worden. In het negatieve scenario waren deze pas eind 2026 onteigend en had dat effect op de planvoorbereiding en realisatie van het infra project.

Door de uitblijvende van een “go” heeft de Kroon op 22 februari 2023 negatief besloten ten aanzien van het door de Provincie ingediende verzoek om de voor de aanpassing van de infrastructuur benodigde gronden ter onteigening aan te wijzen. Als gevolg hiervan is de administratieve onteigeningsprocedure beeindigd en loopt de grondverwerving vertraging op als niet langs minnelijke weg kan worden verworven aangezien de gehele onteigeningsprocedure na een “go” opnieuw dient te worden doorlopen waarbij bovendien de nieuwe procedure conform Omgevingswet dient te worden gevolgd.

De uiteindelijke vertraging van de grondverwerving is eerst bekend als duidelijk is wanneer er sprake is van een “go” waarna een nieuwe onteigeningsprocedure als “ultimum remedium” opgestart kan worden. Zodra het moment van de “go” helder is, kan een nieuwe projectplanning opgesteld worden die rekening houdt met de nieuwe feiten en omstandigheden.

De minnelijke grondverwerving zal in de tussentijd wel doorgezet worden. De praktijk leert echter dat dit minder effectief voor de provincie Limburg is als het vangnet van de onteigening (vooralsnog) ontbreekt.

Planning van de infra
Door de uitblijvende ‘go’ was het bouwteam in april 2023 genoodzaakt om haar voorbereidende werkzaamheden af te bouwen. Nu het formele ‘not yet go’ besluit is genomen loopt het project verder vertraging op. Het bouwteam heeft haar voorbereidende werkzaamheden voor zover mogelijk afgerond. Het definitief ontwerp en contract zijn in concept nagenoeg klaar met de kanttekening dat de documenten bij een eventueel vervolg van het infraproject actualisatie en aanvulling behoeven. Dit geldt ook voor de eerste indicatieve begroting.

Door stagnatie bij de grondverwerving (als gevolg van het uitblijven van een “go”) en geweigerde betredingstoestemming zijn onderzoeken naar archeologie, explosieven en ecologie op de betreffende percelen niet uitgevoerd en uitgesteld. De contractdocumenten dienen na onderzoek te worden aangepast.

De ingezette vergunningenprocedures zijn voorlopig opgeschort. In een klein deel van het tracé van de randweg is een beschermde diersoort, te weten de Vermiljoenkever, aangetroffen. Er wordt onderzocht welke mitigerende c.q. compenserende maatregelen voor de instandhouding van soort en leefomgeving kunnen worden genomen om een Wnb-vergunning te kunnen verkrijgen.

Een ander aandachtspunt is de benodigde aanpassing van kabels en leidingen. Sommige beheerders hebbenlaten weten dat er rekening moet worden gehouden met lange wachttijden voordat verleggingswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Met name bij Enexis zijn de wachttijden opgelopen tot langer dan een jaar.

Dit alles maakt dat de werkzaamheden van het bouwteam nog moeten worden afgerond en er thans geen nieuwe planning kan worden opgesteld. De oorspronkelijke opleveringsdatum van 31-12-2024 is niet meer haalbaar. Dit heeft tot gevolg dat we bij een projectvervolg mogelijk een samenloop krijgen met de verbreding van de A2 met gevolgen voor de verkeerskundige afwikkeling in de regio. Hierover zal afstemming met RWS plaatsvinden. De A2-verbreding vindt plaats in de periode 2025-2027.

Vervallen tekst uit 3e voortgangsrapportage

~~Dat er nog geen zekerheid is over de toekomst van VDL Nedcar in de vorm van een 'go' heeft gevolgen voor de planvoorbereiding voor de aanpassing van de infrastructuur. Deze planvoorbereiding hangt nauw samen met de fabrieksuitbreiding. Het bouwteam zal evenwel de planvoorbereiding zover als mogelijk afronden. De planvoorbereiding kan worden afgerond zodra er een 'go' is. Op dat moment wordt duidelijk of en zo ja in welke mate er gevolgen voor de planning zijn.~~

Voorbereidingsfase:

- Voorbereidingen infra: 1e kwartaal 2021 - ~~4e kwartaal 2022~~ 1e kwartaal 2023
- Aanbesteding en gunning ~~4e kwartaal 2022 – 1e kwartaal 2023~~ Nadat er een 'go' is

Realisatiefase:

- Aanpassing infrastructuur ~~2e kwartaal 2023 – 2024~~ Start nadat er een 'go' is.

Planning uitbreiding van de fabriek : Hangt samen met het acquisitietraject van VDL Nedcar. Hierover worden PS als dat aan de orde is vertrouwelijk geïnformeerd. Na een succesvolle acquisitie wordt een planning ten aanzien van de uitbreiding van de fabriek in de voortgangsrapportages opgenomen.

A5. Financiën

Op pagina 14 staat het financieel totaaloverzicht van het programma per 1 juli 2023. In de eerste vier kolommen is het totaal van de actuele kosten (begroot en verplicht) opgenomen. De uitgaven in de eerste helft van 2023 zijn een stuk lager dan in de tweede helft van 2022. Door het het uitblijven van een 'go' zijn de voorbereidingswerkzaamheden op een laag pitje gezet. De werkzaamheden binnen het bouwteam van het deelproject infra uitbreiding zijn zover afgerond en on hold gezet.

De twee belangrijkste issues voor het programma die de meeste invloed hebben op de te verwachten / begrote kosten zijn vertraging als gevolg van een 'not yet go' en de extreme prijsstijgingen sinds de besluitvorming eind 2020. Het vooralsnog uitblijven van de 'go' heeft invloed op de grondverwerving,de planvoorbereiding en daarmee op de opdrachtverlening en uitvoering van de infra aanpassing. De prijsstijgingen zullen naar verwachting doorwerken in de uitvoeringskosten van de infrastructurele aanpassingen. In onderdelen B, C en D van deze rapportage wordt hier per deelproject verder op in gegaan.

In de periode van 1 januari tot en met 31 december 2021 zijn enkele aanpassingen doorgevoerd in het beschikbare krediet zonder dat deze invloed hebben op het besluit van PS van 18 december 2020. Met het doorvoeren van deze aanpassingen steeg het totale budget voor het programma van € 73,9 mln. naar € 77,9 mln (zowel aan de kostenkant als aan de dekkingskant, m.a.w. er is geen sprake van extra benodigd budget). Hieronder zijn de aanpassingen toegelicht. Op de volgende pagina is een bijgewerkt totaaloverzicht opgenomen:

1. In de projectbegroting van december 2020 is de grondaankoop en verkoop netto opgenomen. Om de voortgang van de aan- en verkopen beter (financieel) te volgen is deze post uitgesplitst in grondaankosten (aan de kostenkant) en grondverkopen aan de bijdrage kant. Een en ander houdt in dat de grondverwerving begroot wordt op € 2.146.000 en de grondverkoop op € 4.880.813,- ;
2. Er worden extra grondopbrengsten verwacht o.b.v. het vastgesteld grondaan- en –verkoopplan ter hoogte van € 357.445,-. Aan de dekkingskant zijn deze inkomsten toegevoegd aan 'b. Grondtransacties gebiedsontwikkeling' ten behoeve van een risicovoorziening voor grondtransacties.
3. In de 2e Afwijkingenrapportage 2021 is € 600.000 (400k ontwikkelopgave natuur / 100k sociale agenda / 100k restant stedelijke ontwikkeling) gereserveerd in het kader van het PIP. In de Provinciale Staten

vergadering van 17 december 2021 is besloten om deze € 600.000,- te dekken uit de reserve bereikbaarheidsmiddelen;

4. Bijdrage van € 450.000,- van de gemeente Echt-Susteren voor het bovenwettelijke fietspad. Aan de dekkingskant is deze bijdrage apart opgenomen, aan de kosten kant is deze onderdeel van ‘Realisatiekosten (P50)’. Overeenkomst daartoe met de gemeente Echt Susteren is in voorbereiding.

Op de volgende pagina is een tabel opgenomen met daarin een totaaloverzicht van de kosten en dekking voor het programma.

23
besluit d.d. 18-12-2020; G-20-076. Productnummer: A30205 Onderhoud, beheer en rehabilitaties provinciale wegen.
023 weer:

rplicht	Beschikbaar	Dekking	totaal	subtotaal	totaal gerealiseerd
705.816 ~~431.145~~	€52.380 ~~€327.051~~	**1. Provincie Limburg**	**€51.759.454**		
73.673 ~~98.230~~	€53.860.397 ~~€53.835.840~~	a. Investering uit immunisatiereserve		€24.771.428	€24.771.428
€0	€1.557.011	b. Grondtransacties gebiedsontwikkeling [6]		€5.238.258	€0
90.494 ~~37.956~~	€659.506 ~~€662.044~~	c. Restant rail terminal		€693.759	€693.759
13.017 ~~01.164~~	€10.884.704 ~~€10.896.557~~	d. Ten laste van de toekomstige begrotingsruimte		€19.556.009	€19.556.009
19.850 ~~54.715~~	€5.879.721 ~~€5.944.856~~	e. Reserve bereikbaarheidsmiddelen [7]		€600.000	€600.000
		f. Fietsplan (bovenwettelijk fietspad)		€450.000	€450.000
		g. Bijdrage E-S bovenwettelijk fietspad Susteren		€450.000	€0
		2. VDL Nedcar	**€11.937.114**		
		a. Bijdrage VDL Nedcar kosten WRO/BRO [11]		€6.000.000	€0
		b. Prijsindexering bijdrage VDL Nedcar aan OGK [11]		€892.114	€0
		c. Kosten commissie MER, rekening VDL Nedcar		€45.000	€45.000
		d. Extra bijdrage VDL Nedcar [11]		€5.000.000	€0
		3. Ministerie EZK [10]	**€9.300.000**		
		a. bijdrage vanuit GREX IPS/yard [8]		€5.000.000	€0
		b. resultaat afhankelijke bijdrage vanuit GREX IPS/Yard [9]		€1.800.000	€0
		c. extra bijdrage		€2.500.000	€2.500.000
		4. Bijdrage I&W [10]	**€5.000.000**		€0
102.850 ~~**773.210**~~	**€72.893.719** ~~**€73.223.359**~~	**Totaal**	**€77.996.568**		**€48.616.196**

Onderstaand wordt per post een toelichting gegegeven op de wijzigingen van de begroting. Met uitzondering van de de budgetair neutrale wijzigingen van de brutering grondverwerving (€ 2.146.000,-), bijdrage VDL in indexatiekosten en MER kosten (€ 892.114 en € 45.000) zijn deze verwerkt in provinciale begroting. De hiervoor genoemde posten zijn verwerkt bij de 1e afwijkingenrapportage van 2022.

1) Bedrag zoals opgenomen in de basisrapportage (€ 4.720.711,-) is opgehoogd met meerwerkkosten Antea, PIP/onderzoeken/WABO, volgend uit AO € 37.485,-
2) Inclusief risicoreservering van € 6.461.142 voor onder meer de toprisico's zoals nader beschreven in hoofdstuk B8. In het bedrag zijn opgenomen ten opzichte van de basisrapportage:
   - Voorziening kostprijsverhogende BTW (bijdrage I&W) € 867.769,-
   - Deel Gemeente E-S bovenwettelijk fietspad Susteren Oude Rijksweg – Randweg € 450.000,-
   - € 5.999.571,- is uit dit bedrag gehaald en apart opgenomen voor deelproject grondzaken
3) Inclusief de prijsindexering bovenwettelijke kosten excl. leefbaarheidsfonds € 144.747,-
4) Betreft geluidsmaatregelen a.g.v. fabrieksuitbreiding (gevelisolatie, geluidreducerend asfalt gemeentelijke wegen). Voortgangsrapportage via Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar
5) De projectreserve is bestemd voor de opslag naar P85-niveau € 6.455.790 en opslag onvoorzien overige kosten € 4.184.486, totaal € 10.640.276. Dit budget wordt nu ophoogd met het bedrag van de voor risico opslag grondverwervingskosten (gebaseerd op aanvullende grondopbrengsten) van € 357.445,- tot € 10.997.721
6) Oorspronkelijk bedrag van € 2.734.813,- is opgehoogd met € 2.146.000,- (opbrengst grondverkopen) en € 357.445,- (aanvullende grondopbrengsten o.b.v. vastgesteld grondaan- en –verkoopplan), totaal € 5.238.258,-
7) Deze € 600.000,- komt uit het bedrag dat als gevolg van het Amendement 91 van Wageningen landschappelijke inpassing in de Bereikbaarheidsmiddelen zit
8) Toezegging gebaseerd op verwacht resultaat GREX, gesprekken over onvoorwaardelijke gestanddoening vinden plaats. In de volgende voortgangsrapportage zal hierop worden teruggekomen
9) Toezegging heeft plaatsgevonden via MIRT, formalisering dient nog te worden afgehandeld
10) Er is uitgegaan van netto bijdragen van het Rijk. Over de BTW-component dient nog te worden overlegd. (zie vorige bladzijde). De termijn voor de toegezegde MIRT-bijdrage van I&W is met één jaar verlengd tot 1 januari 2024.
11) Bijdrage Nedcar wordt gerealiseerd (ontvangen) na formeel 'go' en in termijnen afgestemd op uitvoering infra uitbreiding
12) Dit is het beschikbare budget voor het deelproject 'grondzaken'

A6. Risico's en risicobeheersing

Update peildatum 01 juli 2023

Hieronder zijn de belangrijkste risico's op programma niveau opgenomen en is aangegeven bij welke deelproject dit risico is gealloceerd. Per project is in delen B8, C8 en D8 van deze voortgangsrapportage een uitgebreide risicotabel opgenomen.

	Risico	Allocatie
1	Aantreffen beschermde vermiljoenkever in uitvoeringsgebied van het infra project (randweg)	B. Infra uitbreiding In het plangebied rondom de aan te leggen randweg is de beschermde vermiljoenkever aangetroffen. Er is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van deze kever in omliggende gebieden. In onderdeel B wordt hier verder op ingegaan
2	Uitzonderlijke prijsstijgingen	B. Infra uitbreiding Als gevolg van de mondiale economische gevolgen van de oorlog in Oekraïne is dit risico bij met name het deelproject aanpassing infra opgetreden. De verwachting is dat de prijsstijgingen binnen het project substantieel hoger zullen zijn dan de indexeringsbedragen die zijn meegneomen in het kredietbesluit. In onderdeel B wordt hier verder op ingegaan
3	Realisatie wordt uitgesteld op basis van "go/not yet go"-beslissing Primaire oorzaak voor optreden van dit risico is VDL Nedcar slaagt er niet in om tijdig een nieuwe opdrachtgever te acquireren (dit valt buiten de invloedssfeer van de Provincie)	A.Programma Naar aanleiding van het schrijven van VDL Nedcar van eind januari 2023 , hebben GS op 11 juli besloten dat er sprake was van een 'not yet go'.
4	Niet minnelijk kunnen verwerven van benodigde gronden voor uitbreiding infra	D. Grondzaken

A7. Projectbeheer en projectbeheersing

Rol provincie

De Provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de infrastructurele maatregelen. VDL Nedcar is de initiatiefnemer voor de uitbreiding en de bedrijfsvoering van de fabriek c.q. de productie. De Provincie is bevoegd gezag voor het vaststellen van planologische kaders en bevoegd gezag voor met het PIP samenhangende en benodigde vergunningen en besluiten. Tevens zorgt de Provincie voor de uitvoering c.q. ondersteunt gemeenten bij compensatiemaatregelen. Mogelijk dat bij de uitwerking van het integraal plan de Provincie nog aanvullende rollen op zich neemt.
Intern wordt het project aangestuurd als een majeur programma. Op bestuurlijk niveau zijn meerdere portefeuillehouders verantwoordelijk. De portefeuillehouder Economie, Financiën en Bedrijfsvoering, Public affairsis coördinerend portefeuillehouder.
Ambtelijk wordt het programma aangestuurd door een programmamanager. Voor de uitvoering en bewaking van de voortgang is een programmastructuur ingericht die multidisciplinair is samengesteld en waarin de relevante clusters zijn vertegenwoordigd.

Extern vindt overleg plaats met de samenwerkingspartner VDL Nedcar met als basis de afspraken in de Anterieure Overeenkomst.
Provincie is voorzitter van de Regiegroep. In de Regiegroep vindt bestuurlijke afstemming plaats tussen provincie, VDL Nedcar, de gemeente Sittard- Geleen en de gemeente Echt-Susteren.

Opdrachtgeverschap

Bestuurlijk opdrachtgever:	Portefeuillehouder Economie, Financiën en Bedrijfsvoering, Public affairs
Ambtelijk opdrachtnemer:	Directie
Gedelegeerd ambtelijk opdrachtnemer:	Programmamanager

B. Voortgang deelproject infra uitbreiding

Hier staat de voortgang beschreven voor het deelproject infra uitbreiding.

B1. Inleiding

De aanpassing van de provinciale infrastructuur is een substantieel onderdeel van het “Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar”. Voor een schematisch overzicht van het programma wordt verwezen naar A2. In onderhavige rapportage wordt de infra uitbreiding gedetaileerd gerapporteerd en is als zodanig een zelfstandig leesbaar onderdeel. Een en ander als uitvloeisel van de wens van Provincale Staten om de voortgangsrapportages te agenderen voor de cie FEB en niet in zowel FEB als MD.

Via de halfjaarlijkse IPML-rapportage (projectblad W37) wordt onder de naam **“Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar”** op hoofdlijn over de voortgang daarvan gerapporteerd aan Provinciale Staten.

B2. Doelstelling(en) en reikwijdte

Doelstelling

Het aanpassen van de provinciale wegen N276/N297 c.a. nabij VDL Nedcar, ter waarborging van de bereikbaarheid van VDL Nedcar en omgeving na de beoogde fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar. Daarbij is een optimale verkeersveiligheid en –doorstroming een vereiste evenals de naleving van wettelijke voorschriften.

Uitgangspunten

De gewenste uitbreiding van de fabriek en de daarmee gepaard gaande toename van het aantal werknemers betekent ook een toename van de hoeveelheid verkeer, voor zowel de logistiek (aanvoer van grondstoffen en onderdelen en de afvoer van geproduceerde auto’s) als ook van het personeelsverkeer.
De toename van verkeer heeft effect op de omliggende infrastructuur, met name op de aansluitingen van VDL Nedcar op de omliggende provinciale wegen N297 en N276 en deze wegen zelf. Daarnaast zijn er knelpunten die zich zullen manifesteren als gevolg van de autonome groei van het verkeer. De toename in verkeer door de fabrieksuitbreiding en de autonome groei van het verkeer is de aanleiding voor een toekomstbestendig en robuust ontwerp van de omliggende infrastructuur om de verkeersknelpunten aan te pakken.

Alternatieven

In het kader van het “Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Uitbreiding VDL Nedcar” en de bijbehorende m.e.r.-procedure zijn de volgende vijf alternatieven onderzocht:

Integrale alternatieven voor de m.e.r.-procedure	Infrastructuur
Alternatief 1A	Variant A1 aanpassing bestaande infra (2x1)
Alternatief 1B	Variant A2 aanpassing bestaande infra (2x2)
Alternatief 1C	Variant A3 vereenvoudigde variant aanpassing bestaande infra (1x2)
Alternatief 2A	Variant C2 (randweg 2x1)
Alternatief 2B	Variant C3 vereenvoudigde variant van randweg (1x2)

In alle alternatieven heeft het fabrieksterrein een nagenoeg gelijke indeling.
Bij de varianten A1 en A2 blijft de N276 liggen en wordt deels aangepast voor een vergroting van de capaciteit en de verkeersveiligheid. Bij variant A3 blijft de N276 liggen op het huidige tracé, maar is de aanpassing van de infrastructuur vereenvoudigd. Bij de drie varianten A1, A2 en A3 wordt er een ongelijkvloerse verbinding

gemaakt over de N276 om het terrein aan de oostkant van de weg conflictvrij bereikbaar te maken vanaf het fabrieksterrein. Deze varianten zijn ook wel aangeduid als de varianten met een middenweg.

De alternatieven 2A en 2B gaan uit van het verschuiven van de N276 in oostelijke richting, tot naast de Geleenbeek. Bij deze alternatieven ontstaat een aaneengesloten fabrieksterrein, waardoor de ongelijkvloerse verbinding over de N276 niet nodig is. De alternatieven 2A en 2B zijn daarom ook aangeduid als de randwegalternatieven. Van deze alternatieven is alternatief 2B een vereenvoudigde invulling.

<table>
<tr><th>Alternatief 1A</th><th>Alternatief 1B</th><th>Alternatief 1C</th><th>Alternatief 2A</th><th>Alternatief 2B</th></tr>
<tr><td colspan="2">Middenweg: N276 niet verplaatst oorspronkelijke uitgangspunten</td><td>Vereenvoudigd</td><td>Randweg: N276 verschuift oorspronkelijke uitgangspunten</td><td>vereenvoudigd</td></tr>
</table>

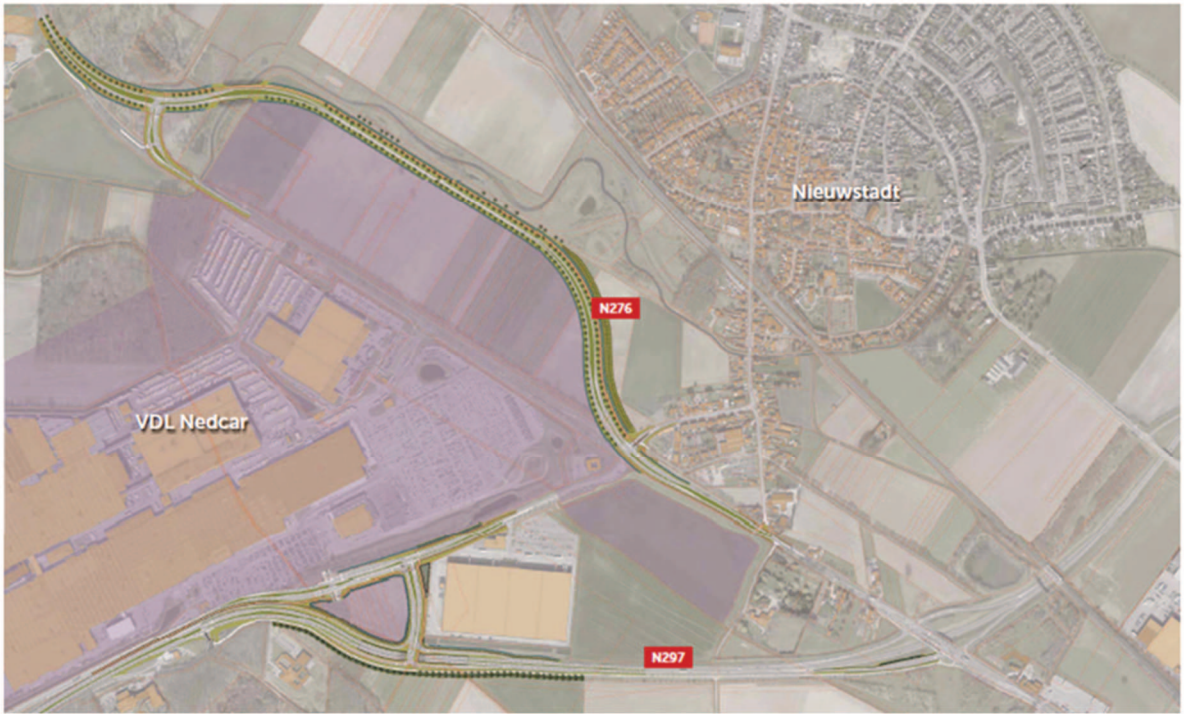
Alle alternatieven hebben een positief effect op doorstroming, bereikbaarheid van de fabriek en de omgeving, en verkeersveiligheid maar hebben ook te maken met een toename van verkeer. De onderlinge verschillen voor de alternatieven zijn op alle wegvakken relatief klein.

Gekozen Voorkeursalternatief

Op 18 februari 2020 heeft ons college een besluit genomen over het voorkeursalternatief (hierna: VKA). Wij hebben inhoudelijk-bestuurlijk de voorkeur uitgesproken voor de sobere en doelmatige variant van de Randweg, ofwel alternatief 2B zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte Detailniveau (NRD) en Milieueffectrapportage (MER) behorende tot het PIP.
Dit alternatief biedt de beste kansen voor VDL Nedcar om de automotive industrie in Limburg verder duurzaam te verankeren. Alternatief 2B is het alternatief dat uitgaat van fabrieksuitbreiding in het Sterrenbos en voor de infrastructuur uitgaat van een sobere en doelmatige variant van de Randweg.
Het VKA voldoet aan de verkeerskundige doelstellingen van het project en heeft ook de voorkeur van de omgevingspartijen. Alternatief 2B komt overeen met infravariant 3.1 C3 zoals weergegeven in onderstaand beeld. Provinciale Staten zijn over het gekozen voorkeursalternatief geïnformeerd bij mededeling portefeuillehouder d.d. 21 februari 2020 (GS 2020-8572).

B3. Projectscope

Infravariant 3.1 C3 | Randweg | Sober en doelmatige variant (N276 1x2)



1) Het realiseren van een kunstwerk/ongelijkvloerse kruising op de N297, ter hoogte van hm 11.4, inclusief de benodigde toe- en afritten;
2) Het herinrichten van het kruispunt gelegen aan de N276 ter hoogte van Aan de Linde;
3) Het nieuw aanleggen van een kruispunt op de N276 voor de ontsluiting van de Yard E;
4) Het realiseren van een nieuw kunstwerk/ongelijkvloerse kruising van de N276 met de Geleenbeek;
5) Het verleggen in oostelijke richting van de N276 van hm 20.5 tot 22.2 met een wegprofiel 1 x 2, snelheid 80km/u, voor verkeer in 2 richtingen;
6) Het aanleggen van 2 nieuwe kruispunten op de Mitsubishi Avenue ter ontsluiting van VDL Nedcar en Katoen Natie/Mitsubishi;
7) Het toevoegen van een linksafstrook aan de huidige afrit N297 (komende vanaf Born richting Nieuwstadt) ter hoogte van het kruispunt N297-N276;
8) Het herinrichten van de N276 van hm 20.0 tot 20.5 met een wegprofiel 1 x 2, snelheid 80km/u, voor verkeer in 2 richtingen;
9) Realiseren van een vrij liggend (brom)fietspad aan beide zijden van de weg 1-richting (tussen Aan de Linde en de N297) en een oostelijk gelegen fietspad in 2- richtingen (ter hoogte van de verlegde N276 tussen Aan de Linde Nieuwstadt en Oude Rijksweg Zuid te Susteren);
10) Het herinrichten van een parallelvoorziening langs de N297 ter hoogte van de nieuwe ongelijkvloerse kruising N297;
11) Het reconstrueren van de N297 van hm 10,4 (aansluiten op tracé verbreding A2) tot 11,9;
12) Tijdelijk ontsluiten van Yard-E door middel van een geregelde gelijkvloerse kruising indien nodig ten behoeve van bedrijfsvoering VDL Nedcar.

B4. Raakvlakprojecten

Er zijn projecten van derden in voorbereiding die gelegen zijn in of nabij het projectgebied. Deze zogenaamde raakvlakprojecten kunnen van invloed zijn op de realisatie het project. Het projectteam stemt de voortgang, planning en inhoud waar nodig af op de navolgende raakvlakprojecten:

- Verbreding A2 Voorbereidingen van de verbreding A2 (o.a. verleggen kabels & leidingen) vinden plaats in 2024, de realisatie staat gepland voor de periode 2025-2027. Tijdens deze periode zal het verkeer op de A2 hinder door wegwerkzaamheden ondervinden en daardoor mogelijk uitwijken naar de N276 en N297. Indien de bovengenoemde “go” wordt opgeschort zal dit leiden tot meer verkeershinder op de N276 en N297. Projectteams van de verbreding A2 en infra uitbreiding VDL Nedcar zijn met elkaar in contact en stemmen voortgang en verkeersmaatregelen op elkaar af. Is als risico opgenomen in het risicodossier van het project, maar geen onderdeel van de top risico’s;
- Fabrieksuitbreiding VDL Nedcar De planning voor de fabrieksuitbreiding kan pas worden afgegeven zodra er zicht is op een nieuwe klant voor VDL Nedcar. De wegontsluiting van de nieuwe fabriek is een cruciaal onderdeel in het acquisitietraject van VDL Nedcar.
- Nieuwbouw Katoen Natie Het binnen het projectgebied gelegen bedrijf Katoen Natie heeft eveneens uitbreidingsplannen. Deze plannen bestaan uit een uitbreiding fase 1 en uitbreiding fase 2. De omgevingsvergunning procedure voor fase 1 is afgerond. De omgevingsvergunning voor fase 2 is op 23 mei 2022 verleend.

B5. Kritische prestatie indicatoren

Hieronder staan de belangrijkste kritische prestatie indicatoren per 1 juli 2023 voor het deelproject infrastructuur weergegeven. De status wordt aangegeven middels stoplichten. Project wacht op bestuurlijke besluitvorming rondom de 'not yet go'. Tot die tijd staat project on hold. Op moment dat project weer opgepakt wordt, zal deze tabel worden aangepast op de nieuwe situatie.

Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	Toelichting
1. Kritische project processen	Vergunningen en ontheffingen voor uitbreiding infra	Wnb ontheffing (voor eind 2022)		On hold, opgave blijft. Mogelijk is er naast de reeds verleende Wnb-ontheffing met het oog op de aanwezigheid van de Vermiljoenkever in een deel van het tracé van de nieuwe randweg een aanvullende Wnb ontheffing nodig. Dit wordt momenteel uitgezocht
	Contractering	Start aanbesteding opstellen concept Bouwteamovereenkomst augustus 2021		Afgerond
		Gunning opstellen concept uitvoeringscontract januari 2022		Afgerond
		Opleveren definitief uitvoeringscontract 13 januari 2023		On hold. Op peildatum was er nog geen 'go', op basis van nieuwe besluitvorming over de 'go /not yet go' aanpassen
		'go/not yet go' besluit uitvoering oktober 2022		On hold. Op peildatum was er nog geen 'go', op basis van nieuwe besluitvorming over de 'go /not yet go' aanpassen
		Gunning uitvoeringscontract februari 2023		On hold. Op peildatum was er nog geen 'go', op basis van nieuwe besluitvorming over de 'go /not yet go' aanpassen
2. Financiën	Voortgang op kredietbesluit	Projectvoorbereiding verloopt binnen de financiële kaders zoals gemaakt in het kredietbesluit		Vooralsnog loopt de projectvoorbereiding binnen de gestelde financiële kaders. Of dit zo blijft is afhankelijk van het moment van de 'go' en de eerder genoemde prijsontwikkelingen
3. Planning	Voortgang op strategische planning GS en PS besluit	Project loopt op planning zoals afgesproken in onderliggende besluiten		Planning uitvoering is afhankelijk van de 'go'

 op schema

 risico op vertraging

 loopt achter

Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	Toelichting
4. Omgeving	Klachten	Minder dan 10 klachten per half jaar		Tot nog toe geen klachten
5. Kennis en capaciteit	Medewerkers hebben voldoende tijd om volgens gestelde kaders in het projectteam hun taken uit te voeren	Voldoende capaciteit binnen het team, beperkt inhuur		
	Het kennisniveau van de projectteamleden voldoet om het project binnen de gestelde eisen voor te bereiden en uit te voeren	Voldoende kennis binnen team zodat inhuur van ontbrekende kennis niet nodig is		


op schema


risico op vertraging


loopt achter

B6. Planning

Zoals beschreven in pargaraaf A4 loopt het infraproject vertraging op door het uitblijven van de fabrieksuitbreiding bij VDL Nedcar gevolgd door de ‘go /not yet go’ beslissing. Als gevolg van de onzekerheid over het doorgaan van het project heeft de aannemer eind december 2022 besloten om het uitvoeringsteam dat bedoeld was om het project te realiseren niet langer te reserveren. Het bouwteam heeft voor zover als mogelijk haar werkzaamheden per 1 april 2023 afgerond.

De planning wordt bijgewerkt op moment dat een ‘go’besluit is genomen. Het is niet meer haalbaar om het project per ultimo 2024 gereed te hebben.

Update peildatum 01 juli 2023
Mijlpalen overzicht per 01 juli 2023:

Beschrijving mijlpaal	Planning*
Start selectiefase (bouwteamfase)	09-09-2021 (afgerond)
Bekendmaking selectie (bouwteamfase)	29-10-2021 (afgerond)
Start inschrijvingsfase (bouwteamfase)	08-11-2021 (afgerond)
Voorlopige gunning (bouwteamfase)	01-02-2022 (afgerond)
Definitieve gunning (bouwteamfase)	22-02-2022 (afgerond)
Start bouwteam	24-02-2022 (afgerond)
‘Go-not yet go’-moment	afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
Beoogd GS besluit (gunning uitvoering)	afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
Start realisatiefase	~~01-06-2023~~ (afhankelijk van ‘go’)
Uiterlijke oplevering	~~24-12-2024~~ (afhankelijk van start realisatiefase)

*Alles onder voorbehoud van vertraging door eventueel een gerechtelijke onteigeningprocedure

B7. Financiën

Het deelproject infra uitbreiding verloopt per 01 juli 2023 financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021 en de aanpassingen zoals beschreven in deel A5 van deze voortgangsrapportage.

Verplicht en gerealiseerd

Per 01 juli 2023 is voor het deelproject infra uitbreiding het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Planvoorbereidingskosten (71101)	€ 4.298.730,- ~~€ 4.024.060,-~~	€ 4.091.248,- ~~€ 2.624.777,-~~	€ 207.482,- ~~€ 1.399.283,-~~
Realisatiekosten (71103)	€ 73.673,- ~~€ 98.210,-~~	€ 73.673,- ~~€ 1.960,-~~	€ 0,- ~~€ 96.250,-~~
Bovenwettelijke maatregelen (71117)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Wettelijke maatregelen (71118)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Risicoreservering (71111)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Totaal	€ 4.372.403,- ~~€ 4.122.290,-~~	€ 4.164.921,- ~~€ 2.626.757,-~~	€ 207.482,- ~~€ 1.495.533,-~~

Kosten bouwteam

Het totaal verplicht en gerealiseerd is in het afgelopen half jaar opgelopen tot bedragen zoals in de tabel hierboven aangegeven. Dit zijn kosten die met name betrekking hebben op de werkzaamheden van het bouwteam (het team van de provincie en aannemerscombinatie die de voorbereiding van de infra uitbreiding ter hand hebben genomen). Door de eerder gemelde projectvertraging (zie hoofdstuk A4) heeft het bouwteam nog niet alle activiteiten kunnen uitvoeren. Het betreft activiteiten die gerelateerd zijn aan een ‘go’, zoals onder meer vergunningprocedures en nadere onderzoeken. De kosten voor de tweede fase van het bouwteam zijn niet voorzien.

Algemene prijsstijgingen 1e helft 2023

De prijsstijgingen binnen de civiele markt laten in de eerste helft van 2023 een redelijk stabiel beeld zien. Uitzonderingen zijn de loonkosten die per 01 januari 2023 gestegen zijn (volgt de algemen prijsstijgingen uit 2022), staalprijzen zijn dan weer gezakt. Prijzen zijn des al niet te min onverminderd hoog en het gemiddelde indexpercentage wordt nu geschat op 3 tot 5%.

Algemene prijsstijgingen 2022

Door de onrust en conflicten in de wereld hebben we in 2022 te maken gehad met extreme prijsstijgingen. Om de gevolgen zo goed mogelijk in kaart te brengen en de vinger aan de pols te houden heeft het bouwteam berekend wat de gemiddelde prijsstijging is geweest in de periode juli 2019 (datum van raming waarop kredietbesluit is

genomen) tot en met oktober 2022. Daarnaast is op basis van de te verwachten indexering een inschatting gemaakt van de indexering op de resterende voorbereidingskosten en de uitvoering:

- Prijsstijging op basis van specifieke en definitieve CROW prijsindexen periode juli 2019 tm oktober 2022 = € 8.388.000,- (totaal 23,5%)
- Nog te verwachtte prijsstijging periode november 2022 tot en met december 2024 (vooralsnog datum einde uitvoering) op basis van de voorlopige prijs risicoregeling bedraagt € 2.500.000,-

In het kredietbesluit van december 2020 is meegenomen een prijsindexering planvoorbereidingskosten (3 jaar, uitgaande prijspeil 01-06-2019 en 2% per jaar) van €122.416,- en prijsindexering bouwkosten (5 jaar, uitgaande prijspeil 01-06-2019, 2% per jaar) van €4.515.069,-, waarmee het totaal komt op €4.637.485,-.

Uitgaven voor het 'go-not yet go' moment

Zoals in paragraaf A1 uiteengezet is er een 'go/not yet go' moment ingebouwd voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden. Dit moment was op zijn vroegst voorzien in oktober 2022.
Vooruitlopend op een 'go' worden planvoorbereidings- en eventueel grondverwervingskosten gemaakt omdat het proces nu doorloopt gericht op een 'go'. Deze kosten zullen ten laste van het door PS beschikbaar gestelde krediet gebracht worden en bij een gebleken definitief niet doorgaan van de infrastructurele werkzaamheden deels (16%) worden verrekend met VDL Nedcar.

Financiële prognose

Risico's en risicobeheersing.

Voor risicodekking is oorspronkelijk in totaal € 6,46 miljoen gereserveerd. Dit bedrag is gebaseerd op gebruikelijke percentages in projecten voor risico-opslag. De planvoorbereiding staat op dit moment on hold. Bij het heropstarten van de planvoorbereiding zullen de risico's waar nodig aangescherpt / aangepast worden. De top risico's voor de aanpassing van de infrastructuur in willekeurige volgorde zijn:

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheers maatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
1	Niet of niet tijdig verkrijgen van de benodigde vergunningen en ontheffingen voor de realisatie van de infrastructuur	▪ Bevoegd gezag verstrekt vergunning niet (tijdig) ▪ Onvoldoende draagvlak bij stakeholders en/of omgeving waardoor bezwaar en beroep wordt ingediend	Extra kosten door vertraging en aanvullende voorbereiding	▪ Maken van vergunningenscan; ▪ Vroegtijdig in gesprek gaan met bevoegde gezagen om proces zo soepel mogelijk te laten verlopen; ▪ Investeren in communicatie met omgeving	Provincie, gemeenten	In bouwteam lopen vergunningenscan en ontwerp samen op. Alle benodigde vergunningen zijn in kaart gebracht en opgenomen in de planning. Daar waar nodig en mogelijk zijn vergunningen nu al aangevraagd om het risico op vertraging zo klein mogelijkte houden. Van de reeds gevraagde vergunningen / ontheffingen zal evenwel eerst gebruik worden gemaakt nadat er een 'go' is. Zoals hiervoor reeds is aangegeven zal door de aanwezigheid van de Vermiljoenkever in een klein deel van het tracé van de nieuwe randweg mogelijk nog een Wnb-ontheffing moeten worden aangevraagd. Op dit moment wordt nader onderzoek gedaan naar de populatie en zijn leefgebied.

2	Tegenvallende bodemgesteldheid (grond(water)verontreiniging / archeologie / explosieven)	Niet bekende vervuiling / archeologische vondsten (de waarde is al bepaald op basis van het vooronderzoek) / explosieven	Extra kosten door vertraging, aanvullende onderzoeken en onvoorziene maatregelen	▪ Bodemonderzoeken z.s.m. starten ▪ Bouwteam contract waarbij aannemer onderdeel is van voorbereiding	Provincie, aannemer	<u>Ongesprongen Oorlogs Objecten (OOO):</u> Bureau studie uitgevoerd, er zijn enkele verdachte locaties aangetroffen. Het onderzoek kan nog niet worden afgerond aanwezigheid bomen en in verband met de aanwezigheid van verhardingen en bomen c.q. het nog niet hebben verkregen van betredings-toestemming. <u>Archelogie:</u> Bureaustudie is in uitvoering. Uit reeds bekende uitkomsten blijkt dat bepaalde delen binnen het plangebied hoogwaardig verdacht zijn. Uit proefsleuvenonderzoek zijn op dit moment 2 vindplaatsen aangemerkt. Concreet betekent dat dit risico al optreedt. Dit wordt meegenomen in de verdere voorbereiding. Ook hiervoor geldt dat net niet mogelijk is gebleken om het gehele werkgebied te onderzoeken. .

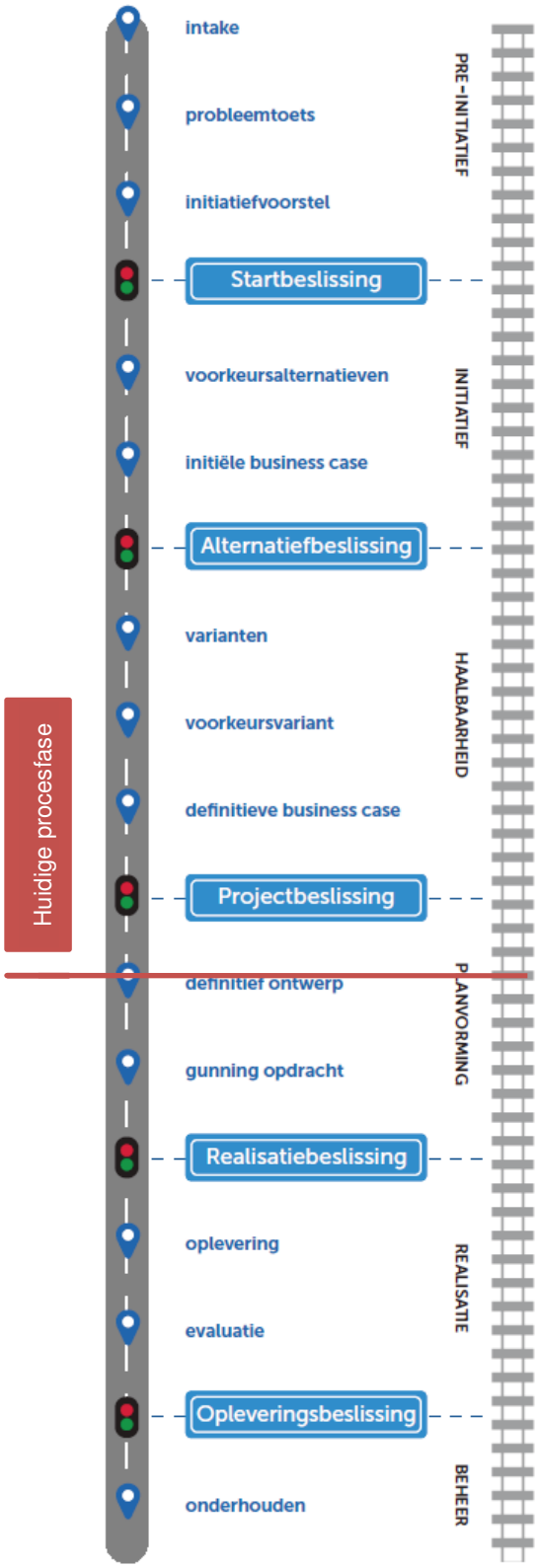
	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
3	Fiscaal risico grondverwerving [1] niet compensabele BTW	▪ Herzienings-BTW door vroegtijdige eigendomsoverdracht van grond waarop BTW compensabele werkzaamheden hebben plaatsgehad ▪ Werkzaamheden vinden plaats op eigendom van gemeenten ▪ Grondaankoop tegen lager prijs dan economische waarde ▪ Wijzigingen in fiscale wetgeving	Extra kosten door BTW of fiscale (straf)heffing	▪ Verwervings- en aankoopstrategie afstemmen op fiscale wetgeving ▪ Afspraken maken met grondeigenaren over uitvoering van werkzaamheden ▪ Aan gemeente over te dragen gronden minimaal 2 jaar na ingebruikname in eigendom houden en afspraken maken over voortgezet gebruik	Provincie, gemeenten, Rijk	Plan is besproken en goedgekeurd door fiscalist. Risico blijft, maar is deels beheerst door opgevoerde beheersmaatregelen.
4	Kabels en leidingen verleggen kennen langere doorlooptijd en hogere kosten	▪ Onvoldoende afstemming met beheerders ▪ Beheerders te laat betrokken ▪ Discussies tussen aannemers ▪ Onverwachte eisen VDL Nedcar ▪ capaciteit beperkt als gevolg van werkzaamheden voor verbreding A2 en andere grootschalige projecten in Limburg	Extra kosten door vertraging en aanvullende werkzaamheden	▪ Vroegtijdig betrekken beheerders en VDL Nedcar ▪ Duidelijke bepalingen in contract ▪ Afstemmen leiding tracés ▪ Verzoeken tot aanpassingen op basis van een voorlopig ontwerp	Provincie, nutsbedrijven, aannemer	Gesprekken met beheerders en VDL Nedcar lopen. Aandachtpunt blijven de wachttijden bij de kabel- en leidingbeheerders voor verleggingen. Doordat nog geen duidelijkheid bestaat over de impact van de fabrieksuitbreiding op het netwerk, is het nog niet gelukt om een verleggingsplan voor te bereiden en af te stemmen op de infrawerken.

		▪ Lange levertijden materialen en wachttijden voordat kan worden overgegaan tot realisatie		i.p.v. een definitief ontwerp versturen		
5	Bodemverontreiniging en verlegging hoofdtransport leidingen in te vervallen weggedeelten die aan VDL Nedcar worden overgedragen	Onvoorziene bodemverontreiniging en hoofdtransportleidingen blijken niet inpasbaar bij fabrieksuitbreiding	Extra kosten door onvoorziene maatregelen	▪ bodemonderzoek ▪ bemiddeling en afstemming tussen VDL Nedcar en kabel- en leidingbeheerders	Provincie, nutsbedrijven, VDL Nedcar	Gesprekken met beheerders en VDL Nedcar zijn gevoerd om dit risico niet te laten optreden. In verband met uitblijven uitvoeringsbeslissing ‘go/not yet go’ staat dit on hold.

[1] Grondverwerving is voor het infraproject een cruciaal onderdeel. Het is niet als top risico opgenomen omdat het vanuit het infraproject gezien een risico is dat belegd is bij het deelproject Grondzaken. De omgevingsmanager van project infra uitbreiding heeft periodiek gesprekken met het team van grondzaken om de voortgang te volgen en mee te nemen in het infra project zodat er geanticipeerd kan worden op eventuele lang lopende onteigeningsprocedures

B9. Projectbeheer en projectbeheersing

Algemeen is er sprake van een procesgerichte uitvoering van activiteiten. Er worden verschillende fases doorlopen met eigen werkprocessen en eindoplevering:



Pre-initiatief
Voordat een project vorm krijgt wordt eerst de pre-initiatieffase doorlopen. De doelstelling van de pre-initiatieffase is het opstellen en goedkeuren van een initiatiefvoorstel en het faseplan voor de volgende fase. Om tot een initiatiefvoorstel te komen wordt eerst een intake uitgevoerd, de initiatiefnemer identificeert een probleem of kans. Vervolgens wordt een probleemtoets uitgevoerd (toetsteam). De probleemtoets heeft tot doel inzichtelijk te maken van hoe groot het probleem of de kans is en welke rol de Provincie Limburg hierin heeft. Wanneer daadwerkelijk sprake is van een probleem of kans waar Provincie Limburg zich aan wil conformeren, wordt een initiatiefvoorstel opgesteld en wordt de beoogde aanpak voor de volgende fase vastgelegd in een faseplan. We spreken dan van een startbeslissing.

Initiatief
Het doel van de initiatieffase is om vanuit oplossingsrichtingen diverse reële (voorkeurs)alternatieven te onderzoeken. Op basis van deze voorkeursalternatieven worden kostenschattingen opgesteld. Daarnaast worden de (voorkeurs)alternatieven gewogen door het afwegingskader, waarmee onder andere de bijdrage van de voorkeursalternatieven aan de mobiliteitsdoelen worden gemeten. Op het einde van de initiatieffase wordt een alternatiefbeslissing genomen. Een kredietbesluit voor procesmiddelen wordt genomen om het onderzoek in de haalbaarheidsfase voort te zetten. Dit betreft dus het voorbereidingsbudget en niet het projectbudget. Tenslotte wordt het faseplan voor de volgende fase (haalbaarheidsfase) vastgesteld.

Haalbaarheid
In de haalbaarheidsfase worden de voorkeursalternatieven verder ontwikkeld, onderzocht en uitgewerkt in een aantal varianten. Dit alles leidt uiteindelijk tot een definitieve businesscase met een projectbeslissing. De varianten worden door middel van onderzoeken en verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeurs-alternatieven verder ontwikkeld. Aan het einde van de haalbaarheidsfase wordt de definitieve businesscase inclusief een initieel kredietbesluit voor het projectbudget definitief vastgelegd. In de planvormingsfase is er een mogelijkheid om het bestaande kredietbesluit voor het projectbudget aan te passen in een eerste en tweede bijstellingsmoment.

Planvorming
In de planvormingsfase worden meerdere activiteiten parallel aan elkaar uitgevoerd. Het betreft: uitwerken van het ontwerp, opstellen van een contract, grondverwerving, stakeholdersanalyse, doorlopen van vergunningsprocedure en een aanbesteding. Het schetsontwerp of voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant uit de haalbaarheidsfase verder uitgewerkt tot het gewenste detailniveau. Daarnaast worden eventueel aanvullende onderzoeken uitgevoerd zoals die in de haalbaarheidsfase zijn benoemd. In de contractfase wordt bepaald welke contractvorm gekozen wordt. Verder is het mogelijk om vlak voor het uitzetten van de aanbesteding een marktraming op te stellen. Tot slot wordt de aanbestedingsprocedure doorlopen en het project gegund aan een uitvoerende partij.

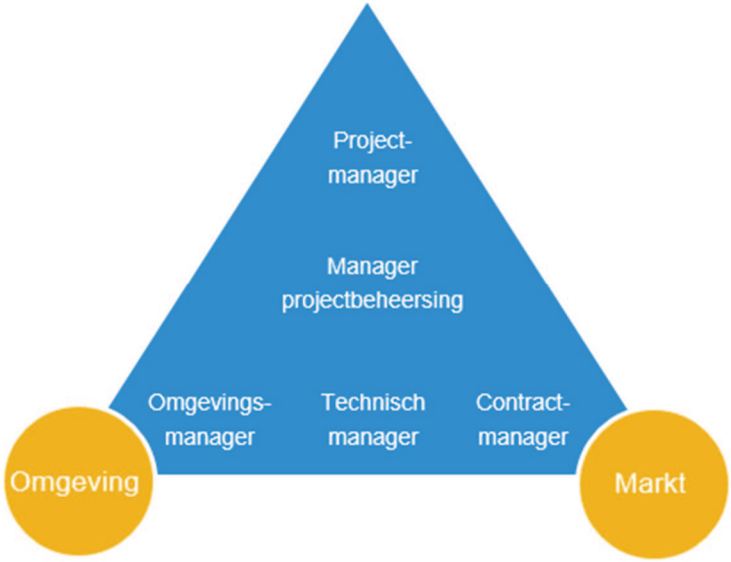
Realisatie
In deze fase wordt het project daadwerkelijk uitgevoerd. Tijdens de realisatie worden diverse activiteiten uitgevoerd zoals, contractmanagement, omgevingsmanagement, technisch management en projectbeheersing. De uitvoerende partij wordt gecontroleerd op de gemaakte afspraken en nakoming van de normen, richtlijnen, het contract en de wettelijke regels. Afhandeling van betalingen, verzoek tot wijzigingen en het beheersen van de projectkosten vallen onder contractmanagement en projectbeheersing. Na realisatie wordt het project afgesloten door middel van een technische oplevering. In de financiële eindrapportage worden de belangrijkste ontwikkelingen in budget en uitgaven gecheckt en geanalyseerd met een toelichting van oorzaken en gevolgen. Het overdrachtsdossier wordt vervolgens aangeleverd aan wegbeheer.

Beheerfase
Wanneer het project gerealiseerd en opgeleverd is en de aannemer decharge heeft gekregen, wordt het werk opgenomen binnen het areaal van Provincie Limburg. Tijdens deze fase worden alle areaalaspecten beheerd, inclusief begroting voor regulier beheer en onderhoud. Hierbij wordt het areaal in stand gehouden en waar noodzakelijk vervangen vanwege het bereiken van de levensduur, cyclisch onderhoud of noodzakelijk onderhoud. Het team wegbeheer voert dagelijks het beheer uit van de infrastructurele assets die in eigendom zijn van de Provincie Limburg. Onderhoud en beheer wordt bijgehouden in het Beheer Management Systeem voor het Cluster Wegbeheer.

B10. Projectorganisatie

Het projectgebied is gelegen binnen de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren. Er is sprake van een nauwe en constructieve samenwerking met beide gemeenten. Periodiek vindt er afstemmingsoverleg plaats op zowel op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau. Dit waarborgt een goede onderlinge betrokkenheid en draagt ook bij aan korte en effectieve communicatielijnen, die het project en de voortgang ten goede komen.

Het provinciale projectteam ten behoeve van de infra is ingericht volgens het integraal projectmanagementmodel (hierma: IPM). Het IPM model onderscheidt 5 processen. De IPM-organisatie kent aan elk proces een specifieke rol toe. Zo ontstaat het 5-rollenmodel. De 5 rollen worden primair door 5 verschillende personen vervuld. Verschillende rollen kunnen vervuld worden door een of meerdere personen. Iedere rol heeft een eigen ondersteunend team.



Ambtelijk opdrachtgever

De programmamanager (rol ingevuld door cluster Programma en Projecten) fungeert als gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever. Zie ook paragraaf A7

Projectmanagement

Het projectmanagement is gericht op het borgen van kwaliteit, draagvlak en afstemming. Daarbij is de projectmanager (eind)verantwoordelijk voor het boeken van een goed projectresultaat.

Projectbeheersing

Projectbeheersing richt zich op het beheersen van de risico's en alle beheersaspecten in het project. De manager projectbeheersing is hier verantwoordelijk voor het identificeren en beheersen van (mogelijke) integrale risico's.

Omgevingsmanagement

We maken tijdens het project gebruik van omgevingsmanagement om de relatie met de omgeving en stakeholders in balans te houden gedurende het project. De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor het contact met de omgeving.

Technisch management

Technisch management is er voor het beheersen van de risico's vanuit de techniek en organisatie. De technisch manager draagt de verantwoordelijkheid voor de technische en inhoudelijke inbreng in het project.

Contractmanagement

Contractmanagement is erop gericht om de risico's die (kunnen) ontstaan tussen opdrachtgever en de markt te beheersen. Dat geldt ook tijdens de inkoopfase. Daarbij is de contractmanager verantwoordelijk voor de contacten en contracten met de verschillende marktpartijen.

Bovenstaande rollen met uitzondering van de ambtelijk opdrachtgever, worden ingevuld door medewerkers van het cluster wegaanleg.

C. Voortgang deelproject Afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan

Dit deelproject bestaat uit het komen tot een onherroepelijk PIP, de daarmee samenhangende benodigde besluiten (specifiek die besluiten waarvoor PS dan wel GS het bevoegd gezag is) en monitoring van de uitvoering van de wettelijke en bovenwettelijke natuurcompensatie. Op pagina 10 is een totaal overzicht terug te vinden van de te realiseren compensatie.

Bovengenoemde besluiten zijn:

- Omgevingsvergunning en aanvullende omgevingsvergunning (waaronder vellen van houtopstanden)
- Wnb ontheffing en gewijzigde Wnb ontheffing (soorten)
- Vergunning op grond van de wet natuurbescherming (stikstof)
- Gewijzigde Wnb ontheffing
- Hogere waarden besluit industrielawaai

C1. Planning

Op 8 februari 2022 is bekend geworden dat het PIP en de daarmee samenhangende besluiten onherroepelijk zijn.
Realisatie wettelijke en bovenwettelijke natuurcompenatie: Periode 2022-2026. Voor de stand van zaken wordt verwezen naar de tabel onder A2

C2. Financiën

Het deelproject afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan verloopt per 1 juli 2023 financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021. Per 1 juli 2023 is het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Planvoorbereidingskosten (71105)	€407.086,- ~~€407.086,-~~	€375.614,- ~~€360.910,-~~	€31.472,- ~~€46.176,-~~
Realisatiekosten (71106)	€ 0,- ~~€0,-~~	€ 0,- ~~€0,-~~	€ 0,- ~~€0,-~~
Bovenwettelijke maatregelen (71114)	€ 0,- ~~€0,-~~	€ 0,- ~~€0,-~~	€ 0,- ~~€0,-~~
Wettelijke maatregelen (71115)	€90.494,- ~~€87.956,-~~	€88.609,- ~~€75.245,-~~	€1.885,- ~~€12.711,-~~
Risicoreservering (71108)	€78.709,- ~~€78.709,-~~	€78.709,- ~~€78.709,-~~	€0,- ~~€0,-~~
Totaal	€576.289,- ~~€573.751,-~~	€542.932,- ~~€514.864,-~~	€33.357,- ~~€58.887,-~~

.

C3. Risico's en risicobeheersing

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken

~~1~~	~~Geen onherroepelijk PIP met daarmee samenhangende benodigde besluiten voor de uitbreiding van VDL Nedcar~~	~~De Raad van State maakt een andere belangenafweging (natuur versus economie)~~	~~Bij gegrond beroep (gedeeltelijke) vernietiging van het PIP door RvS. Extra kosten en vertraging bij fabrieksuitbreiding en realisatie infra~~	~~Een gedegen verweerschrift en gedegen voorbereiding van de zitting bij de Raad van State samen met diverse in- en externe specialisten. Vertegenwoordiging van GS/PS door een gerenommeerd advocatenbureau op het vlak van omgevingsrecht~~	~~Provincie, VDL Nedcar~~	~~Zitting bij de Raad van State vindt plaats op 13 januari 2022.Uitspraak volgt normaliter zes weken na de zitting. Er is een voorlopige voorziening toegekend aan de appelant, de Groene Sporenwolf die het PIP en het merendeel van bibehorende besluiten geschorst hebben. VDL Nedcar heeft gevraagd aan de Raad van State deze schorsing op te heffen uiterlijk op de dag van de uitspraak in de bodemprocedure~~

Dit risico vervalt omdat we op 8 februari 2022 door de Raad van State geïnformeerd zijn dat de nog resterende beroepen tegen het provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende besluiten zijn ingetrokken. Daarmee zijn het PIP en de betreffende besluiten onherroepelijk geworden.

D. Voortgang deelproject Grondzaken

D1. Inleiding

Binnen het groot project Duurzame Verankering VDL Nedcar spelen de nodige grondzaken die als een apart deelproject zijn georganiseerd met een eigen projectmanger grondzaken die onderdeel uitmaakt van het programmateam.

Doelstelling en reikwijdte deelproject grondzaken:

- Het tijdig verkrijgen van de benodigde gronden voor de provinciale infrastructuur, waarbij ten ultimo de onteigeningsprocedure kan worden ingezet;
- Het afwikkelen van de afgesproken verkopen aan VDL op basis van de Anterieure Overeenkomst;
- Het voorbereiden en laten saneren van een PFAS verontreiniging voor overdracht van deze gronden aan VDL;
- Het voeren van een grondexploitatie en afwikkelen van de lening met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat;

D2. Projectscope

Het deelproject grondzaken valt uiteen in de navolgende sporen :
-Formele onteigeningsprocedure;
-Minnelijke aan- en verkoop van gronden;
-Grondexploitatie met bijbehorende lening EZK;
-PFAS verontreiniging.

D3. Raakvlakprojecten

Er zijn projecten van derden in voorbereiding die gelegen zijn in of nabij het projectgebied. Deze zogenaamde raakvlakprojecten kunnen van invloed zijn op de realisatie van het project. Het projectteam stemt de voortgang, planning en inhoud waar nodig af op de navolgende raakvlakprojecten:

- Fabrieksuitbreiding VDL Nedcar: De planning voor de fabrieksuitbreiding kan pas worden afgegeven zodra er zicht is op een nieuwe klant voor VDL Nedcar. De benodigde gronden voor de nieuwe fabriek, met samenhangende onderdelen zoals parkeren, is een cruciaal onderdeel in het acquisitietraject van VDL Nedcar.
- Grondverwerving verbreding A2: Voor het rijksproject verbreding A2 dienen ook gronden verworven te worden. De provincie Limburg is momenteel nog met 1 grondverwerver actief betrokken bij de minnelijke verwerving van deze gronden. Parallel hieraan loopt de onteigeningsprocedure voor de A2 die door het rijk wordt gevoerd. Als gevolg van deze samenloop van projecten ontstaat extra druk op de grondprijs en de beschikbaarheid van ruilgrond.
- Stikstofopgave: Het Rijk heeft recent aangegeven welke opgave er ligt ten aanzien van de reductie van stikstof ten behoeve van het herstel van de Natura2000-gebieden. De exacte invulling is nog niet bekend. Als eerste richt het Rijk zich tot de agrarische sector, maar in een volgende fase komt ook het bedrijfsleven voor een opgave te staan. Als gevolg van deze stikstofopgave onstaat extra druk op de grondprijs en de beschikbaarheid van ruilgrond.

D4. Kritische prestatie indicatoren

Hieronder staan de belangrijkste kritische prestatie indicatoren voor de Grondzaken weergegeven. De status wordt aangegeven middels stoplichten.



Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	Toelichting
1. Kritische project processen	Minnelijke grondverwerving	Minnelijk verworven uiterlijk eind 2023		Voor meer informatie zie risicotabel D7 risico 1
	Onteigeningsprocedure	Indiening bij Kroon voor 1 jan 2022		Het verzoekbesluit is tijdig bij de Kroon ingediend en in behandeling genomen
		Koninklijk Besluit		De Kroon heeft op 22 feb 2023 een negatief KB afgegeven op basis van het uitblijven van een ‘go’. Zodra alsnog een ‘go’ er is dient een nieuwe onteigeningsprocedure opgestart te worden.
	GO/NO GO	GO/NO GO besluit uitvoering oktober 2022		Vooralsnog is nog geen ‘go’ ontvangen.
2. Financiën	Voortgang op kredietbesluit	Grondzaken verloopt binnen de financiële kaders zoals gemaakt in het kredietbesluit		Ondanks dat momenteel de agrarische gronden een opwaartse prijsdruk kennen, zijn de grondaankopen voor het project momenteel nog steeds binnen de gestelde kaders.
3. Planning	Voortgang op strategische planning GS en PS besluit	Project loopt op planning zoals afgesproken in onderliggende besluiten		Door het uitblijven van het ‘go’ besluit en het daarvoor niet verkrijgen van het KB loopt het project vertraging op omdat de verwachting is dat niet alle gronden minnelijk verworven kunnen worden. en daarom een nieuwe onteigeningsprocedure opgestart dient te worden.

D5. Planning

Het deelproject Grondzaken heeft vertraging opgelopen als gevolg van het negatief KB. Dit is nader toegelicht onder A4. Planning.

D6. Financiën

Het deelproject Grondzaken verloopt per 1 januari 2022 financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021.
Per 1 juli 2023 is het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Grondwerving (71102)	€119.850,- ~~€54.715,-~~	€119.850,- ~~€46.508,-~~	€0,- ~~€8.207,-~~
Risicoreservering (71116)	€22.523,- ~~€22.455,-~~	€22.520,- ~~€22.455,-~~	€3,- ~~€0,-~~
G&V Opbrengst grondverkopen (71119)	€0,- ~~€0,-~~	€0,- ~~€0,-~~	€0,- ~~€0,-~~
Totaal	€142.373,- ~~€77.170,-~~	€142.370,- ~~€68.963,-~~	€3,- ~~€8.207,-~~

D7. Risico's en risicobeheersing

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
1	Niet minnelijk kunnen verwerven van benodigde gronden voor uitbreiding infra	Eigenaren willen grond niet verkopen of vragen te hoge prijs	Extra kosten door vertraging, hogere aankoopsom en/of onteigeningsprocedure	▪ Investeren in relatie met grondeigenaren ▪ Inzet ruilgronden binnen juridische mogelijkheden ▪ Optimaliseren ontwerp ▪ Periodiek inzicht in stavaza dossiers ▪ Pro-actieve verwervingshouding	Provincie	Op basis van de reeds gevoerde grondaankoop gesprekken wordt (op basis van huidige inzichten) voor 2 dossiers ermee rekening gehouden dat mogelijk minnelijk niet tot overeenstemming te komen is en uiteindelijk een gerechtelijke onteigeningsprocedure doorlopen dient te worden. Vooralsnog is dit slechts een eerste inschatting en is gerechtelijke onteigening nog niet aan de orde.
2	Verschil van inzicht omtrent de waarde van de gronden	De juridische uitleg van de complexbenadering bij deze gebiedsontwikkeling	Een andere benadering kan leiden tot een hogere grondaankoopprijs. Daarnaast kan verschil van inzicht leiden tot vertraging in de minnelijke onderhandelingen	▪ Laten uitvoeren van een juridische second opinion om daarmee de geuitte bezwaren van derden serieus te laten onderzoeken om te beoordelen of een andere benadering van de complextheorie noodzakelijk is	Provincie	De second opinion is uitgevoerd en externe adviseurs zijn hiervan in kennis gesteld. Vooralsnog heeft dit (nog) niet tot een andere vraagprijs van verkopers geleid.
3	Onteigenings-procedure is afhankelijk van een 'go' van VDL op het project	De Kroon was in de voortoets heel kritisch op de afhankelijkheid van een 'go' van VDL voor de noodzaak van de onteiginingsprocedure	Indien de 'go' niet op het geplande moment komt, dient de onteigeningsprocedure ingetrokken te worden omdat op dat moment de noodzaak voor onteigening ontbreekt	▪ In het voortraject is juridische bijstand op dit punt geleverd door een onteigeningsadvocaat ▪ De provincie faciliteert (binnen de mogelijkheden) om een 'go' van VDL zo kansrijk mogelijk te maken. ▪ De afhankelijkheid van een 'go' voor de onteigeningsprocedure is met VDL besproken. ▪ De Kroon wordt periodiek geinformeerd over de actuele stand van zaken ▪ Na een 'go'wordt een nieuwe onteigeningsprocedure opgestart.	Provincie VDL Nedcar Kroon	Door het ontbreken van een tijdige 'go' van VDL op het project heeft de Kroon een negatief KB afgegeven en dient de onteigeningsprocedure na een 'go'opnieuw opgestart te worden hetgeen tot vertraging van het project leidt.

4	Verkopen en ruilingen kunnen niet meer in alle gevallen een op een.	De Hoge Raad heeft op 26 november 2021 het zogenoemde “Didam-arrest” gewezen	Provincie Limburg is niet zonder meer vrij is om grond te verkopen ter verkopen (of ruilen, verpachten etc.) aan een partij naar keuze. Overheden moeten gelijke kansen bieden bij uitgifte van gronden	▪ Juridisch advies ingewonnen bij extern advocatenkantoor. ▪ Bestaande dossiers zijn geinventariseerd en geanalyseerd. ▪ Interne beleidslijn opgesteld hoe met zulke gevallen om te gaan, rekening houdende met de casuistiek en uitspraak HR. ▪ Gedeputeerde Staten geinformeerd omtrent deze uitspraak	Provincie	De nieuwe werkwijze op basis van de interne beleidslijn is begin 2022 geimplementeerd

D8. Overzicht minnelijke verwervingstraject

Algemeen:
In de commissievergadering FEB van 10 september 2021 is de navolgende toezegging gedaan (T 8956):
"Via de reguliere voortgangsrapportage wordt inzicht gegeven in het minnelijke verwervingstraject, met dien verstande dat bijzonderheden in algemene zin worden vermeld."

Overzicht:
Middels onderstaand overzicht wordt inzicht gegeven in dit minnelijke verwervingstraject.

	Soort dossier	Aantal dossiers	Status 1: Onderhandeling	Status 2: Overeenstemming	Status 3: Overeenkomst	Status 4: Eigendom (akte)
	Private partijen	**12**	4 => 3	3 => 2	2 => 1	3 => 6
	(Semi) Overheids partijen	5	1	3 => 2	0 => 1	1
	Totaal	**17**	5 => 4	6 => 4	2	4 => 7

Toelichting overzicht:
In het bovenstaande overzicht is het minnelijke verwervingstraject schematisch weergegeven.
In de eerste kolom is een verdeling van de dossiers tussen private partijen (zoals particulieren en bedrijven) en semi-overheidspartijen (zoals gemeenten, natuurmonumenten, waterschap en WML) opgenomen.
In de tweede kolom is het aantal dossiers weergeven per categorie en als totaal.
In de derde tot en met zesde kolom wordt vervolgens de stand van zaken uitgedrukt in 4 fases.
Hierbij is Status 1 het minst ver en Status 4 een afgerond dossier waarbij de benodigde eigendom reeds is verkregen.

In het begin van het project is het logisch dat de meeste dossiers zich nog in Status 1 bevinden. Dit is immers de fase die het langste duurt. Zodra overeenstemming is bereikt, volgt het opstellen van de overeenkomst en het transport bij de notaris. Deze kennen normaal een kortere doorlooptijd.
Ten opzichte van de eerste voortgangsrapportage zijn meerdere dossiers opgeschoven in de fasering. Van de 17 dossiers is nu in 9 gevallen overeenstemming bereikt; hiervan is in 4 dossiers mondelinge overeenstemming bereikt, bij 2 dossiers is een overeenkomst is gesloten en zijn 3 dossiers volledig afgewikkeld.
Ten opzichte van de tweede voortgangsrapportage zijn diverse dossiers opgeschoven in de fasering. Van de 17 dossiers is de onderhandelingsfase teruggebracht van 8 dossiers naar 5. Het aantal dossiers met overeenstemming is daardoor verhoogd van 9 dossiers naar 12 dossiers. Hiervan is in 6 dossiers mondelinge overeenstemming bereikt, bij 2 dossiers is een al schriftelijke overeenkomst gesloten en 4 dossiers zijn volledig notarieel afgewikkeld.
Ten opzichte van de derde voortgangsrapportage zijn diverse dossiers opgeschoven in de fasering. De onderhandelingsfase in terug gebracht naar 4 dossiers. *In deze dossiers zitten ook de principiele partijen die niet of tegen onredelijke condities wensen te verkopen.* De overige 13 dossiers betreffen de dossiers waarmee overeenstemming is en waarbij de afwikkeling in een verschillende fase zit. Ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage zie je dus nog steeds vooruitgang. Zo is er met een extra partij overeenstemming bereikt en zijn er meer dossier definitief afgewikkeld (7 t.o.v. 4 dossiers).

Bijzonderheden:
- In het bovenstaande overzicht zijn alle dossiers meegenomen waarvoor een actuele verwervingsopgave bestaat. Dit is inclusief een marginale scopeuitbreiding van de grondaankoopopgave als gevolg van een optimalisatie van het infrastructureel ontwerp van de nieuwe provinciale weg. Deze marginale scopeuitbreiding kan binnen het bestaande budget opgevangen worden.
- De marginale scopeuitbreiding maakte geen deel uit van de verzochte onteigeningsprocedure. Uitgangspunt voor deze gronden is minnelijke verwerving. Bij een nieuwe onteigeningsprocedure kunnen deze percelen desgewenst wel meegenomen worden;
- Volgens de kadestrale informatie is 1 van de private partijen (locatie Katsbek) verkocht aan VDL Nedcar. De benodigde gronden van deze private partij is aan de opgave van VDL Nedcar toegevoegd en wordt in de grondaankoop van VDL Nedcar meegenomen.
- Een van de private partijen die behoort tot de marginale scopeuitbreiding (locatie Moonen) kan met een technische oplossing worden geregeld waardoor geen grondaankoop meer noodzakelijk is. Deze partij is hierboven

meegenomen als status 4 dossier aangezien dit dossier daarmee is afgerond en verdere grondverwerving niet meer noodzakelijk is.

- De afwikkeling van de grondverwerving van de beiden betrokken gemeenten is in afwachting van een niet-grondgerelateerde bespreekpunt.

Bijlage 1 Formulering ‘go/ not yet go’ moment

De Infrastructurele aanpassingen worden gerealiseerd, indien op (of kort voor) het moment van gunning van de Infrastructurele aanpassingen zicht bestaat op continuïteit van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende werkgelegenheid, welke blijkt uit een schriftelijke onvoorwaardelijke bevestiging van VDL Nedcar aan Gedeputeerde Staten, waarbij VDL Nedcar Gedeputeerde Staten (voor zover noodzakelijk op vertrouwelijke basis) inzage zal verschaffen in de bijbehorende onderbouwingen en onderliggende documenten, inzake:

1. *het faciliteren van een of meerdere nieuwe opdrachtgevers; en*

2. *investeringsbesluiten van VDL Nedcar van ten minste EUR 87 miljoen, bestaande uit:*
   investeringen in grondaankopen, gebiedsontwikkeling en (natuur-)compensatie, van ca. EUR 30 miljoen,
   bijdragen aan Infrastructurele aanpassingen, ter grootte van EUR 11,9 miljoen,
   investeringen in Yard-E, begroot op ca. EUR 30 miljoen,
   algemene investeringen in onder andere ICT systemen en opleidingen ter grootte van ten minste EUR 15 miljoen; en aanvullend

3. *investeringsbesluiten voor nader te bepalen klant-specifieke investeringen in aanpassing en uitbreiding van gebouwen en productiemiddelen; en*

4. *de uitbreiding van de fabriek buiten het huidige terrein en ingebruikname van Yard-E; en*

5. *een ambitie ten aanzien van een structureel werkgelegenheidsniveau van gemiddeld 6.000 á 6.500 medewerkers (met inachtneming van fluctuaties ten gevolge van marktomstandigheden en product-levenscycli),*

waarmee aanleg van de Randweg noodzakelijk wordt.

Indien dat op dat moment niet het geval is, wordt de gunning van de Infrastructurele aanpassingen opgeschort tot een nader door Partijen overeen te komen moment, waarop opnieuw getoetst zal worden of alsnog aan dit uitgangspunt wordt voldaan en, indien dat dan het geval is, alsnog gunning van de Infrastructurele aanpassingen zal plaatsvinden, conform een door Partijen in onderling overleg aangepaste versie van de Planning en, indien noodzakelijk, een bijstelling van de financiële afspraken tussen Partijen voor wat betreft indexering.”

Bijlage 2 Overzichtsplanning

De planning wordt bijgewerkt nadat het ‘go’ besluit is genomen.

provincie limburg | Limburgs Parlement

Informerend stuk van de Griffie

17 november 2023

1. Onderwerp

Analyse van de derde en vierde voortgangsrapportage VDL Nedcar (VGR3 en VGR4).

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

VGR3 en VGR4 met peildatum 1 januari 2023 en 1 juli 2023 zijn 27 oktober 2023 aan PS aangeboden en zijn door de Griffie in controle-technisch opzicht geanalyseerd. De analyse heeft als doel om de betreffende Statencommissie (in voorliggend geval is dit de Statencommissie ESA van 24 november 2023) te ondersteunen bij het verkrijgen van inzicht in de voortgang van een Groot Project.

De analyses van beide voortgangsrapportages zijn in één document opgenomen. De basis voor de analyse is VGR4. De reden hiervoor is dat de ontwikkelingen en informatie in VGR3 geen extra inzichten bevat ten opzichte van VGR4.

GS geven in de aanbiedingsbrief van de VGR's aan dat VGR3 en VGR4 samen aan PS zijn aangeboden, omdat VGR3 vertraging heeft opgelopen vanwege de ontwikkelingen binnen het dossier VDL Nedcar. Over deze ontwikkelingen zijn PS geïnformeerd in diverse mededelingen van GS. Bij Maastricht Aachen Ariport (MAA) deed zich iets vergelijkbaars voor bij de VGR's in 2022 (VGR11 van MAA was een half jaar vertraagd vanwege ontwikkelingen bij MAA). Het is de vraag in hoeverre het efficiënt en effectief is twee VGR's (ongeveer) tegelijkertijd aan te bieden. Een alternatief is alle wijzigingen in één VGR op nemen. Dit zou, bij vergelijkbare situaties, aan de controlecommissie kunnen worden voorgelegd.

De financiële tabellen in de VGR bevatten bedragen die zijn afgerond op euro's. De bedragen afronden op bijvoorbeeld € 10.000 is voor veel lezers inzichtelijker.

Actueel

Met de 'Mededeling portefeuillehouder inzake uitstel gunning aanpassing infrastructuur in omgeving VDL Nedcar' van 18 juli 2023 is PS geïnformeerd over het uitstel van de gunning van de aanpassing van de infrastructuur (not yet go).
Deze mededeling is van na de peildatum van VGR4. De 'go' werd voorjaar 2023 verwacht. Het uitstel van de go speelde ook voor de formele 'not yet go' en maakt onderdeel uit van VGR4.

Op 2 november 2023 heeft VDL Nedcar bericht dat het bedrijf met circa 2.000 banen afbouwt per 1 april 2024.

Bij Mededeling portefeuillehouder inzake toekenning financiering 3e tranche Nationaal Groeifonds van 11 juli 2023 heeft GS medegedeeld dat Het Groeifonds maximaal € 296 miljoen in het traject 'Material Independence & Circular Batteries' investeert. Van dit bedrag is € 118 miljoen voorwaardelijk toegekend en € 178 miljoen als reservering. In de bijlage bij de Mededeling portefeuillehouder van 7 februari 2023 is aangegeven dat VDL Nedcar deelneemt

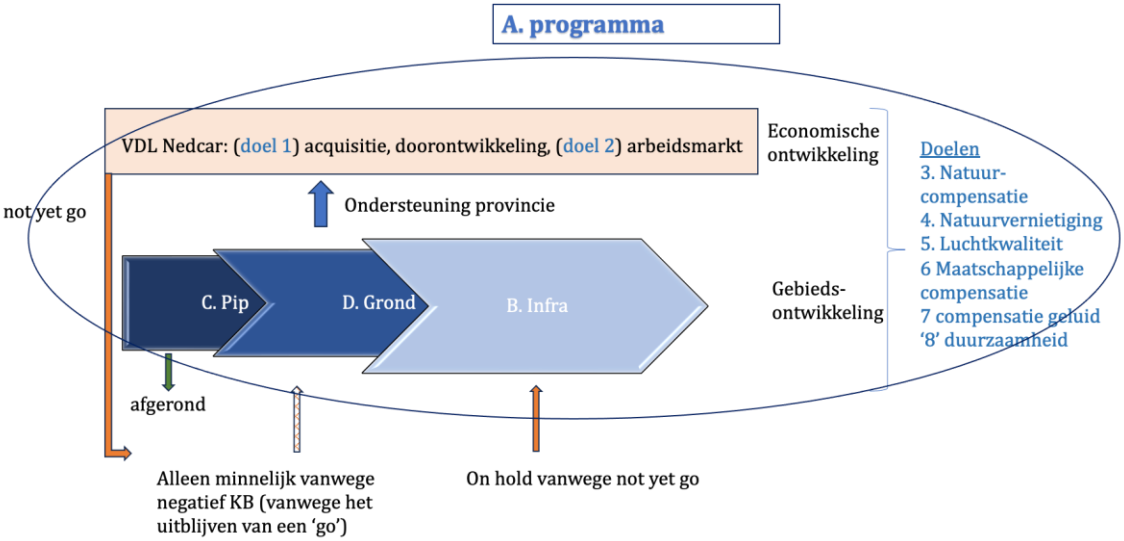
aan het thema toepassingen batterijsystemen voor (heavy-duty) mobiliteit dat onderdeel is van het programma Material Independence & Circular Batteries. De bijdrage van het Groeifonds maakt geen onderdeel uit van het Groot Project VDL Nedcar. De bijdrage is wel van belang voor VDL Nedcar.

I. Informatie-elementen RGP-2020

I.1. Opbouw VGR

De VGR bestaat uit vier onderdelen:
A: Voortgang op programmaniveau
B: Deelproject Uitbreiding Infra
C: Deelproject Afronden en monitoren Provinciaal Inpassingsplan
D: Deelproject Grondzaken

De relatie tussen de vier deelprojecten en programmadoelen is in onderstaande figuur weergegeven.



- *Doel 1 tot en met 8 zijn de programmadoelen. Deze doelen zijn gebaseerd op de doelen, zoals opgenomen op pagina 5-8 VGR4 (onderdeel A).*
- *C (Pip), D (grond) en B (infra) zijn de deelprojecten van het programma. Deze deelprojecten staan in de figuur in volgorde van uitvoering: C (PIP) is randvoorwaardelijk voor D, D (grond) is op zijn beurt randvoorwaardelijk voor B. B is voor de uitvoering het belangrijkste en staat daarom in de volgorde van de projecten (als no. B) voorop.*
- *De 'not yet go' is gebaseerd op met name doel A1 (acquisitie) en heeft invloed op de deelprojecten D (grond) als B (uitbreiding infra).*

A. betreft het programmaniveau. Hierbij gaat het vooral om de programma overkoepelende informatie, een overzicht van de totale financiën en de doelen. In bovenstaande figuur zijn de doelen 1 tot en met 8 van het programma opgenomen. Doel 1 (acquisitie) en doel 2 (arbeidsmarkt) liggen met name bij VDL Nedcar. Doel 3 tot en met 8 zijn (grotendeels) doelen te behalen door de provincie.

Deelproject C. Afronden en monitoren Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is afgerond op een enkel praktisch punt na (zie hierna onder I.6).

Deelproject D. Grondzaken betreft vooralsnog de minnelijke verwerving van grond. Onteigenen is niet mogelijk vanwege het negatieve koninklijke besluit over het verzoek tot onteigening ten behoeve van het onteigeningsplan uitbreiding VDL Nedcar. Dit besluit is negatief omdat er nog geen go is.

Deelproject B. Uitbreiding infra is voorbereid zover mogelijk en vervolgens on hold gezet vanwege de 'not yet go'. Dit onderdeel krijgt bij een go een nieuwe planning. Ook andere onderdelen, zoals financiën en risico's zullen dan worden bezien.

I.2. Volledigheid informatie-elementen

- VGR4 bevat alle informatie-elementen uit de RGP 2020[1] voor de onderdelen A. en B. In de deelprojecten C. en D. zijn alleen informatie-elementen opgenomen als er aanvullingen zijn t.o.v. A.
- De stoplichtenmethodiek (Toezegging 2246) is toegepast in VGR4 op de doelen van A. 'Voortgang op programmaniveau' en op de kritische procesindicatoren van deelproject B. 'Uitbreiding infra' en deelproject D. 'Grondzaken'.
- Teksttoevoegingen zijn in een andere kleur weergegeven. Vervallen teksten zijn met doorhalen gepresenteerd. Hier zijn enkele uitzonderingen op, waarbij het niet duidelijk is op welke versie de doorgehaalde tekst betrekking heeft, dat is bijvoorbeeld bij onderdeel C. het geval (zie de opmerking hierna onder I.6).

Hieronder gaan we in op de informatie-elementen. Het programma A. en de deelprojecten B, C. en D. bezien we daarbij telkens in onderlinge samenhang.

I.3. Doelstellingen en reikwijdte

De doelstellingen zijn bij A. 'Voortgang op programmaniveau' opgenomen in de tabel op pagina 5-8 VGR4. De tabel wordt op drie manieren toegelicht: met voetnoten, met asterisken (*) en uitleg van de asterisken onder de tabel en met een aparte tabel voor natuurcompensatie. Het grootste deel van deze drie type toelichtingen gaan over natuurcompensatie. Deze toelichting kan inzichtelijker, bijvoorbeeld door een aparte paragraaf natuurcompensatie onder de tabel te zetten en daar alle technische en inhoudelijke opmerkingen over natuurcompensatie op te nemen, waarmee de voetennoten, asterisken en extra tabel kunnen vervallen.

Een aantal doelen is van een groen naar een oranje of rood stoplicht gegaan. Dit komt door:

- de 'not yet go'
- natuurcompensatie waarvoor aankoop van gronden nodig is. Hierbij is een risico op vertraging. De aankoopstrategie wordt aangepast om deze doelen beter te kunnen bereiken.

Deelproject B. Uitbreiding infra heeft als doelstelling het aanpassen van de provinciale wegen N276/N297 c.a. nabij VDL Nedcar. Dit deelproject is on hold gezet vanwege de not yet go. Voor

[1] Projectdoelstelling, reikwijdte van het project, besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten, planning, financiën, risico's en risicobeheersing, projectbeheer en projectbeheersing, overige informatie.

deelproject C en D zijn geen afzonderlijke doelstellingen geformuleerd; deze deelprojecten zijn randvoorwaardelijk voor deelproject B.

De deelprojecten B en D kennen kritische prestatie-indicatoren. Een aantal van deze indicatoren is van groen naar oranje (VGR3) naar rood (VGR4) gegaan. De reden hiervoor is de 'not yet go'.

I.4. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid PS

Het onderdeel 'Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid PS' is bij A. 'Voortgang op programmaniveau' opgenomen in het overzicht op pagina 12 van VGR4. In het overzicht zijn alleen de besluiten van PS opgenomen van 2019 - heden. In lijn met vorige VGR's van VDL Nedcar is de betrokkenheid van PS niet opgenomen.
Mededelingen van de portefeuillehouder en andere betrokkenheid PS zijn opgenomen in A1 Inleiding (p 3/4 VGR4).

I.5. Planning van het project

De 'not yet go' leidt ertoe dat het project niet volgens planning kan verlopen. Een nieuwe planning wordt gemaakt als er een go is. Na een go kost het naar verwachting circa één jaar voor de opdracht kan worden gegund. Gevolgen van de nieuwe planning worden bij een 'go' bekeken. Het gaat dan bijvoorbeeld om raakvlakken met andere projecten (zoals de verbreding van de A2). Ook kunnen er gevolgen zijn voor de financiën, zoals prijsstijgingen.

De planning van de verwerving van grond wordt eveneens beïnvloed door de not yet go, omdat de Kroon negatief heeft besloten over het verzoek tot onteigening vanwege het ontbreken van een go. Grond kan daarom alleen minnelijk worden verworven. In paragaaf D8 (p. 39 VGR4) is een overzicht opgenomen van het minnelijke verwervingstraject.
In de tabel risico's en risicobeheersing van deelproject D op p. 37 is opgenomen dat er vooralsnog rekening wordt gehouden met mogelijk twee gerechtelijke onteigeningsprocedures. Dit is een eerste inschatting gemaakt bij de basisrapportage.

I.6. Financiën van het project (provinciale middelen)

GS geven aan op p. 14 VGR4 dat er twee belangrijke issues zijn voor de financiën: de gevolgen van de not yet go en de extreme prijsstijgingen.

In A: 'Voortgang op programmaniveau' onder financiën is een overzicht van de financiën van het totale programma opgenomen in de tabel 'Totaaloverzicht kosten en dekking per 01-07-2023' (pagina 16 VGR4).

- (Deze tabel is niet volledig leesbaar in de versie van de VGR in ibabs.)
- De tabel bevat de middelen die zijn opgenomen bij de deelprojecten B, C en D. plus enkele andere middelen die onderdeel zijn van alleen A., zoals natuurcompensatie.
- De tabel wordt toegelicht met vier punten en 12 noten. Deze punten en noten verklaren het verschil tussen VGR2 en de basisrapportage en zijn in VGR3 en VGR4 vrijwel ongewijzigd overgenomen. Bij noot 1) staat bijvoorbeeld *'Bedrag zoals opgenomen in de basisrapportage (€ 4.720.711,-) is opgehoogd met meerwerkkosten Antea, PIP/onderzoeken/WABO, volgend uit AO € 37.485,- '.* Deze optelling is € 4.758.196.

Dit bedrag is te zien in de tabel bij de begrote planvoorbereidingskosten. Dit bedrag is in VGR4 niet veranderd. Het is inzichtelijker een groot deel van de noten te schrappen.

Tabel financiën deelproject B. infra (p. 26 VGR4)
Er zijn enkele wijzigingen in de ramingen door verplichtingen; deze wijzigingen vallen binnen het kredietbesluit.
Ook zijn er wijzigingen door prijsstijgingen. De prijsstijgingen van juli 2019 – eind 2022 en van eind 2022 tot en met eind 2024 zijn hoger dan de indexering waarmee rekening is gehouden. Ook is aangegeven in VGR4 dat na de prijsstijgingen van 2022, de prijzen stabiel zijn en voor staal zijn gedaald (p. 26). Toekomstige ontwikkelingen van de prijzen zijn afhankelijk van de ontwikkelingen op de markt.

Tabel financiën deelproject C. PIP (p. 32 VGR4)
Deelproject C is bijna afgerond. De tabel met financiën van deelproject C is aangepast t.o.v. de vorige VGR. De aanpassingen zijn niet toegelicht. Bij de feitencontrole is aangegeven dat er nog enige kosten zijn die doorwerken in 2023. Het gaat om kosten voor juridische ondersteuning voor gevelmaatregelen van woningen in Nieuwstad.

Bij deelproject C staat in VGR4 nog enige tekst, evenals tekst die sinds VGR2 is doorgestreept. Tekst die in een vorige VGR is doorgestreept kan helemaal weg in de daarop volgende VGR. Indien dit deelproject vrijwel is afgerond kan meer tekst geschrapt en/of kan het hele deelproject geschrapt met de opmerking dat deelproject C is afgerond. Eventuele afrondingskosten kunnen bijvoorbeeld bij A worden opgenomen.

I.7. risico's en risicobeheersing
Er zijn vier risico's opgenomen onder A: Voortgang op programmaniveau. De risico's zijn een 'not yet go', mondiale prijsstijgingen, de vermiljoenkever en niet minnelijk kunnen verwerven van gronden. Feitelijk zijn deze risico's, uitgezonderd het niet minnelijk kunnen verwerven, reeds opgetreden, maar is het nu nog niet in te schatten wat de gevolgen van deze risico's zijn. Voor de deelprojecten B infra en D. grond zijn risico's specifiek voor deze deelprojecten opgenomen.

I.8. projectbeheer en projectbeheersing
Bij A: Voortgang op programmaniveau is de opzet van het projectbeheer en projectbeheersing opgenomen.

<u>II. Relatie met begroting/jaarstukken en IPML</u>

P&C-documenten
Op p. 10 van VGR4 staat bij Toekomstige besluitvorming/betrokkenheid door PS onder punt 5: *In de reguliere P en C-cyclus wordt over deelaspecten van het programma in de paragraaf financieringen gerapporteerd.*
In de begroting 2023 en jaarstukken 2022 is in de paragraaf financiering niets opgenomen over VDL Nedcar; dat is inhoudelijk correct. VDL Nedcar maakt wel onderdeel uit van:

- Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen: infrastructuur (ontwikkeling randweg VDL).
- Paragraaf grondbeleid; toelichting op grondexploitatie IPS/Yard.

VGR7 IPML
In IPML is het grote project VDL Nedcar meegenomen onder W37 (groot project duurzame verankering VDL Nedcar). De financiële cijfers van W37 IPML7 sluiten niet aan bij de financiën opgenomen in de financiële totaaltabel onder A. in VGR4 van VDL Nedcar. De peildatum van beide rapportages is dezelfde. In IMPL7 staat bijvoorbeeld gerealiseerd totaal € 5,817 (mln.). In VGR4 staat verplicht €4.705.816. Het is niet duidelijk waar het verschil vandaan komt; er is geen toelichting.

III. Moties en toezeggingen
In de bijlage is een overzicht opgenomen met een analyse van de wijze waarop GS uitvoering geven aan de openstaande toezeggingen. Er zijn geen openstaande moties.

3. Bevoegdheid

Conform de RGP 2020 (artikel 7) analyseert de Griffie de door GS verstrekte informatie in een voortgangsrapportage o.a. door deze te toetsen aan de in artikel 5 van de RGP 2020 geformuleerde uitgangspunten.
In de betreffende Statencommissie (in voorliggend geval is dit de Statencommissie ESA) wordt de voortgangsrapportage geagendeerd en vindt (inhoudelijke) behandeling van de voortgangsrapportage van GS plaats (uitsluitend ten aanzien van eventuele wijzigingen/afwijkingen in de voortgang). De voorliggende analyse van de Griffie kan hierbij worden betrokken.

4. Risico's

Het project 'Uitbreiding VDL Nedcar' is aangewezen als Groot Project omdat PS van mening zijn dat er aanmerkelijke (financiële) risico's voor de provincie Limburg aan verbonden zijn en de reguliere controle- en verantwoordingsinstrumenten ontoereikend worden geacht. Via door GS opgestelde voortgangsrapportages houden PS een goed en frequent zicht op de ontwikkelingen (inhoudelijk, financieel, risico-technisch).
Het risico van een ontoereikende voortgangsrapportage kan zijn dat PS op enig moment onverwachts kunnen worden geconfronteerd met voorstellen om extra financiële middelen en/of kredieten beschikbaar te stellen.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf bedrijfsvoering
- X Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

Over VDL Nedcar wordt op hoofdlijnen gerapporteerd in het halfjaarlijkse Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML): project W37 'Groot project duurzame verankering VDL Nedcar'.

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Het project ‘Uitbreiding VDL Nedcar’ maakt in de begroting 2023 deel uit van programma 3. Regionale bereikbaarheid en OV, doel 3.2 Een vlot, veilig, betrouwbaar, duurzaam, leefbaar en efficiënt vervoer van mensen en goederen, product ‘3.2.4. Weginfra: kwaliteit op orde’.

Het project is ook opgenomen in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen en de paragraaf grondbeleid.

7. Meegezonden bijlage

Overzicht van de analyse van de wijze waarop GS uitvoering geven aan openstaande toezeggingen van GS (peildatum 9 november-2023). Er zijn geen openstaande moties.

provincie limburg | Limburgs Parlement

Bijlage
Overzicht van de analyse van de wijze waar op GS uitvoering geven aan de openstaande toezeggingen (bron: Ibabs, peildatum 9-11-2023)

Omschrijving motie/toezegging	Stand van zaken	Constatering bij de analyse
T9049 FEB 09-12-2021 *Gedeputeerde Satijn zegt toe aan een nieuwe investeerder de wens van PS over te brengen om ook de andere typen van werkgelegenheid en de andere rollen van het bedrijf zoals een hoofdkantoor in Limburg onder te brengen*	30-8-2023 In behandeling aangezien op dit moment nog geen naam van een nieuwe investeerder bekend is.	In VGR4 is geen informatie over deze toezegging opgenomen.
T9269 PS (vragenuur) 12-05-2023 *Gedeputeerde Satijn zegt toe dat indien de actuele situatie omtrent VDL Nedcar daartoe aanleiding geeft, er een (vertrouwelijke) informatiesessie met PS zal worden georganiseerd.*	Op 10 juli 2023 heeft er een informatiesessie voor PS plaatsgevonden. Indien daartoe aanleiding is zullen nieuwe sessies georganiseerd worden.	In de aanbiedingsbrief van VGR3 en 4 (p. 1) geven GS aan op 10 juli 2023 mede met het oog op Toezegging 9269, een openbare informatiesessie te hebben georganiseerd waar de heer Paul van Vuuren, lid van de hoofddirectie van VDL Groep, een presentatie heeft gehouden over verleden, heden en toekomst van VDL Nedcar. Voor deze bijeenkomst waren ook raadsleden van de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren uitgenodigd.

Van: Michael Dejozé <MichaelDejoze@euregio-mr.eu>
Verzonden: maandag 12 juni 2023 14:29
Onderwerp: Notulen EGTS Vergadering - 26.04.2023

DE – FR – **NL**

Geachte leden van de EGTS-Vergadering,

Graag sturen wij u de **notulen van de laatste EGTS-vergadering van de Euregio Maas-Rijn** van 26.04.2023 toe.

Wij verzoeken u uw opmerkingen tot en met **26.06.2023** te sturen naar michaeldejoze@euregio-mr.eu. Als wij tegen die tijd geen reactie van u hebben ontvangen, gaan wij ervan uit dat u akkoord gaat.

Met betrekking tot punt 3a willen wij een follow-up in verband met de People to People2 subsidieaanvraag “CORRECTIONVILLE” geven, welk op 26-04-2023 aan de EGTS EMR vergadering ter “goedkeuring onder voorbehoud” werd voorgelegd.
Parallel aan dit besluitvoorstel werd een juridisch advies aangevraagd bij de Management Autoriteit Interreg V-EMR in verband met een mogelijke belangenverstrengeling.

Een op 23-05-2023 van de Management Autoriteit ontvangen advies geeft aan, dat de subsidieaanvraag niet voldoet aan de voorwaarden van het PtoP2-kaderproject en niet als “compleet” kan worden beschouwd. Het EMR-bureau gaat dit advies volgen en beoordeelt de subsidieaanvraag “**CORRECTIONVILLE**” als **afgekeurd**.

Voor verdere informatie staat het bureau u graag ter beschikking.

Michael Dejozé
Director

Euregio Maas-Rhein – Euregio Maas-Rijn – Euregio Meuse-Rhin
Gospertstraße 42 | B 4700 Eupen
Tel. +32 (0)87 789 661
michaeldejoze@euregio-mr.eu
www.euregio-mr.eu

NOTULEN VAN DE VERGADERING

Vergadering: EMR-EGTS Bestuur
Datum: 26-04-2023
Tijd: 10u30 - 12u30
Plaats: Maastricht

AANWEZIGE LEDEN MET STEMRECHT

Bloi	Jacques Michel	Provincie Limburg (NL)	
De Deyne	Brigitte	Provincie Luik (B)	namens Willy Demeyer
Franssen	Jérôme	Duitstalige Gemeenschap van België / Oost-België (B)	
Freches	Gregor	Duitstalige Gemeenschap van België / Oost-België (B)	
Jamar	Hervé	Provincie Luik (B)	
Kehren (Dr.)	Hanno	Regio Aken Zweckverband (D)	
Keupen	Sibylle	Regio Aken Zweckverband (D)	
Lantmeeters	Jos	Provincie Limburg (B)	
Nolten (Dr.)	Ralf	Regio Aken Zweckverband (D)	
Offermann	Jérôme	Provincie Luik (B)	namens Luc Gillard
Paasch	Oliver	Duitstalige Gemeenschap van België / Oost-België (B)	
Roemer	Emile	Provincie Limburg (NL)	
Roest	Ad	Provincie Limburg (NL)	
Schmitt-Promny	Karin	Regio Aken Zweckverband (D)	namens Katrin Feldmann
Scholzen	Liesa	Duitstalige Gemeenschap van België / Oost-België (B)	
Servaty	Charles	Duitstalige Gemeenschap van België / Oost-België (B)	
Thönnissen	Ulla	Regio Aken Zweckverband (D)	
Wetemans	Chrétien	Provincie Limburg (NL)	namens Iloy Goossen
Weykmans	Isabelle	Duitstalige Gemeenschap van België / Oost-België (B)	

AFWEZIGE LEDEN

Albregts	Koen	Provincie Limburg (B)	
Bausch	Manfred	Regio Aken Zweckverband (D)	
Brouns	Jos	Provincie Limburg (B)	
Dassen – Housen (Dr.)	T.P.	Provincie Limburg (NL)	Volmacht met alle rechten en plichten verleend aan Ad Roest
Demeyer	Willy	Provincie Luik (B)	Volmacht met alle rechten en plichten verleend aan Brigitte De Deyne
Denis	André	Provincie Luik (B)	
Di Rupo	Elio	Provincie Luik (B)	

NOTULEN VAN DE VERGADERING

Vergadering: EMR-EGTS Bestuur
Datum: 26-04-2023
Tijd: 10u30 - 12u30
Plaats: Maastricht

Feldmann	Katrin	Regio Aken Zweckverband (D)	Volmacht met alle rechten en plichten verleend aan Karin Schmitt-Promny
Gillard	Luc	Provincie Luik (B)	Volmacht met alle rechten en plichten verleend aan Jérôme Offermann
Goossen	Iloy	Provincie Limburg (NL)	
Houben-Meesen	Sandra	Duitstalige Gemeenschap van België / Oost-België (B)	
Lambrechts	Bert	Provincie Limburg (B)	
Penn-te Strake	Annemarie	Provincie Limburg (NL)	Volmacht met alle rechten en plichten verleend aan Ad Roest
Philtjens	Igor	Provincie Limburg (B)	
Threinen	Odette	Provincie Luik (B)	
Vaessen	Leon	Provincie Limburg (NL)	Volmacht met alle rechten en plichten verleend aan Jacques Michel Bloi
Vandeput	Steven	Provincie Limburg (B)	Volmacht met alle rechten en plichten verleend aan Jos Lantmeeters
Vandeput	Tom	Provincie Limburg (B)	
Wilk (Dr.)	Thomas	Regio Aken Zweckverband (D)	Volmacht met alle rechten en plichten verleend aan Sibylle Keupen

AANWEZIGE ADVISERENDE LEDEN

Bruns	Ralf	Regio Aken Zweckverband (D)
Klinges	Volker	Duitstalige Gemeenschap van België / Oost-België (B)
Van Isacker	Laurie	Duitstalige Gemeenschap van België / Oost-België (B)
Widdershoven-Hellwig	Ine	Provincie Limburg (NL)

Tip: Omwille van de leesbaarheid is in de tekst gekozen voor de mannelijke vorm; de informatie heeft echter betrekking op alle geslachten.

1. Goedkeuring van de agenda (besluit)

De voorzitter legt de agenda ter goedkeuring voor.

Besluit (unaniem): De Vergadering keurt de agenda goed.

---

2. Werking van het voorzitterschap met betrekking tot Interreg dossiers (informatie)

De voorzitter Emile ROEMER stelt dat er met betrekking tot Interreg-dossiers sprake kan zijn van een belangenconflict. Om dit te voorkomen zal de eerste of tweede vicevoorzitter (vandaag Jos LANTMEETERS) voor dergelijke agendapunten het voorzitterschap overnemen.

Besluit: De Vergadering neemt kennis van dit agendapunt.

INFORMATIE- EN BESLISPUNTEN MET DISCUSSIE

3. Projecten

a. Stichting EMR: People to People 2 Interreg V-A EMR: Call 2 *(besluit)*

Sonja FICKERS legt uit dat er in totaal 11 financieringsaanvragen voor ongeveer 243.000 euro EFRO-financiering zijn ingediend voor de tweede oproep in deze projectfase en dat daarover een besluit dient te worden genomen. Ze wijst erop dat deze aanvragen betrekking hebben op 5 thematische maatregelen van de 6 thema's die voor PtoP2 zijn vastgesteld, namelijk jeugd, onderwijs, cultuur, burgerparticipatie, toerisme en natuur.
Van de 11 financieringsaanvragen werd "CORRECTIONVILLE" met “goedkeuring onder voorbehoud” ingediend: hier moet de Interreg-beheersautoriteit nog een mogelijk belangenconflict in termen van “externe expertise” onderzoeken.
Mevrouw FICKERS voegt hieraan toe dat de beschikbare middelen voor deze oproep ongeveer 250.000 euro bedragen. Ze stelt daarom voor het resterende bedrag te gebruiken om andere deliverables uit te voeren. Bovendien wijst ze erop dat partnerorganisaties die een belangenconflict hebben, verzocht worden zich te onthouden van stemming.

Erratum: De gevraagde looptijd van de financieringsaanvraag "D-B Naturpark Akademie” was niet - zoals vermeld in het projectformulier - van 01.05.2023 tot 30.09.2023. De aanvragers hebben in de aanvraag als einddatum 14.10.2023 gevraagd. De projectleiding wil dit hierbij corrigeren. De goedgekeurde looptijd van het microproject "D-B Naturpark Akademie” is dus van 01.05.2023 tot 14.10.2023.

Besluit: De vergadering van de EGTS stemt in met de voorgestelde besluiten van de ingediende subsidieaanvragen en neemt kennis van de informatie over de besteding van de resterende middelen.

.

b. Interreg VI-A MR: Projectideeën in te dienen in Call 1

Michael DEJOZÉ verwijst naar de EMR 2030-strategie die jaren geleden is voorgesteld en legt uit dat een strategie alleen nut heeft als deze ook wordt uitgevoerd. De eerste Interreg-Call tot het indienen van projecten loopt momenteel en er zijn twee projecten ontwikkeld, een grensoverschrijdend onderwijsproject en een arbeidsmarktproject. De EMR hoeft niet in elk project een volwaardige partner te zijn, het is belangrijk dat een project werkt. Bij het onderwijsproject is de EGTS EMR de leadpartner en bij het arbeidsmarktproject is de EGTS EMR niet financieel betrokken, maar begeleidt zij wel de processen.
Paul HÖLSGENS stelt het project EMR Borderless Learning Opportunities voor en legt uit waarom de nieuwe naam CONNECT'ED is gekozen: „connect“ omdat men verbindt en „ed“ voor onderwijs. Werkgevers en ondernemers zouden aan elkaar worden gekoppeld. Er zou rekening worden gehouden met de arbeidsmarkt, want onderwijs is de voorbereiding op de arbeidsmarkt. In de beginsituatie is gebleken dat de arbeidsmarkt onder meer ook door taalproblemen wordt beperkt. Jongeren weten vaak niet wat er aan de andere van de grens gebeurt, dit ook door culturele en taalverschillen. Men wil dat jongeren ervaren welke mogelijkheden er aan de andere kant van de grens zijn. Dit moet worden bereikt door activiteiten zoals bezoeken, gezamenlijke school- of buitenschoolse activiteiten, euregionale leerroutes en grensoverschrijdende stages.

Jan SCHLIEWERT stelt het project betreffende de grensoverschrijdende arbeidsmarkt voor, dat in de eerste fase van de eerste oproep tot projecten van het Interreg VI-A MR werd ingediend.

Het doel is om de strategie uit te voeren, EMR 360 moet niet gezien worden als een label, maar als een programma om een 360-graden arbeidsmarkt tot stand te brengen. Verdieping van de bemiddelings- en adviesdiensten door de “Service Grensoverschrijdende Arbeidsbemiddeling” (SGA) en het “Grensinfopunt” (GIP) die zich in de regio hebben gevestigd. Er wordt gekeken naar de behoeften van de doelgroepen. De focus ligt ook op de werkgevers en werknemers en op samenwerking met de sociale partners zoals de vakbonden. Het aanbod aan informatie moet worden uitgebreid en gedigitaliseerd. Een formulierendienst wil bureaucratische obstakels en grensoverschrijdende hindernissen verminderen.

Het is de bedoeling om een Europese experimentele regio op te zetten om de Europese context naar voren te brengen. Problemen voor grensarbeiders moeten worden geanalyseerd en opgelost. Het project is zeer evenwichtig qua inhoud en toekomstgericht en komt met een budget van 2 miljoen overeen met de specificaties.

Ad ROEST stelt dat voor de arbeidsmarkt het GIP en het SGA ook relevant zijn in het kader van dit project. Daarom vraagt hij dat de EMR ervoor zou zorgen dat over de inhoud van de verdere uitwerking van elk Interreg-projectvoorstel, dat aansluitend via de regionale Interreg-antennes wordt ingediend, zou worden afgestemd met de betrokken deskundigen in elk van de vijf partnerregio's.

Hervé JAMAR merkt op dat hij het eens is met de doelstellingen, maar dat er vanuit Luik wellicht weerstand bestaat met betrekking tot taal. Oost-België zou bijvoorbeeld zonder problemen in Duitsland kunnen werken. Voor Wallonië echter schrikt niet alleen het overschrijden van de grenzen af, maar ook vooral de taalproblemen. Daarenboven zijn er vragen in verband met belastingen en juridische vragen. De culturele houding moet worden veranderd. Er moet ook gebruik gemaakt worden van de gelegenheid om te praten over het

tekort aan geschoolde arbeidskrachten. Le Forem is te veel gericht op de eigen regio. 15- tot 16-jarige studenten van technische en beroepsscholen zouden vaak vergeten worden, ze zijn cultureel niet voorbereid om de grens over te steken. Enerzijds zijn er veel jonge werkzoekenden en anderzijds is er een groot tekort aan geschoolde werknemers. Bovendien is het vooral voor sociaal zwakke groepen erg moeilijk om de (taal)grens over te steken in hun zoektocht naar een baan. Deze doelgroep moet extra gesensibiliseerd worden. Daarom steunt hij dit project.

Jos LANTMEETERS bedankt voor deze kritische opmerkingen.

Paul HOELSGENS gaat in op de reactie van Hervé Jamar. Het klopt wat er gezegd is, dat er barrières zijn om grenzen te overwinnen, zowel nationaal als op het vlak van de taal. Daarom zijn dergelijke projecten deste belangrijker voor de arbeidsmarkt. Op de arbeidsmarkt is het gemakkelijker voor mensen die meerdere talen spreken.
Hij geeft het voorbeeld van de immersiescholen in Luik waar een rijk aanbod voor Nederlands en Duits wordt gegeven.
Met de verwezenlijking van dit project wil men stimuleren dat jongeren de buurtaal of buurtalen (willen) leren en het (taal)aanbod, zoals dat van de immersiescholen, wordt uitgebreid.
Oliver PAASCH wil graag het werk van het EMR-bureau onder de aandacht brengen. Het projectidee "Borderless Learning Opportunities" spreekt hem erg aan. Het werk in de onderwijssector moet worden uitgebreid door euregionale leerroutes op te zetten en onderwijsmateriaal ter beschikking te stellen. Zoals in het Bestuur is besproken, is het belangrijk om het fonds voor kleine euregionale onderwijsmobiliteit te verhogen. Men is slachtoffer van het eigen succes en dat geeft hem vertrouwen. Het projectidee EMR 360 is erg interessant en juristen moeten worden samengebracht om een "laboratorium" te vormen rondom juridische vragen . Hij pleit voor een goede coördinatie van beide projecten om de aanpak in het onderwijs en op de arbeidsmarkt zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Jos LANTMEETERS gaat ervan uit dat het punt wordt goedgekeurd en daarom wordt aan de EMR gevraagd het Interreg-project verder uit te werken en inhoudelijk af te stemmen met de experts in de 5 partnerregio's.

Besluit: De Vergadering van de EGTS keurt de verdere uitwerking van het project goed en mandateert het bestuur om de projectaanvraag goed te keuren voor indiening.

4. Aanpassing van het reglement van orde (besluit)

Het voorzitterschap wordt hier opnieuw overgedragen aan Emile Roemer.

De voorzitter vraagt of er nog uitleg nodig is over artikel 12, lid 3, van de statuten van de EGTS.

Michael DEJOZÉ legt uit waarom deze aanpassing gewenst is! Bij het onlangs ingediende project "plus Change" in het financieringsprogramma Horizon Europe hadden de juristen van de Europese Commissie opgemerkt dat de directeur niet bevoegd was om te tekenen voor Europees gefinancierde projecten. Om dit op te lossen zou het reglement van orde moeten worden aangepast. Daarnaast worden de andere rechtsgrondslagen integraal getoetst; ook met betrekking tot bijvoorbeeld quorum- en vertegenwoordigingsregels.

Besluit: De vergadering van de EGTS keurt het gewijzigde reglement van orde goed.

5. Aanpak van de overstromingscrisis: Euregionale conferenties (besluit)

Michael DEJOZÉ bedankt voor de belangstelling die enkele leden van de Vergadering voor dit thema hebben getoond tijdens hun bezoek aan het secretariaat. De overstromingscrisis wordt aangepakt, maar de strategieën zijn nog niet optimaal gecoördineerd. In sommige gemeenten zouden sensoren bijvoorbeeld geen meerwaarde bieden. Er wordt aanbevolen om een ministeriële conferentie te organiseren over dit onderwerp.

Hervé JAMAR vraagt of de conclusies van de Universiteit van Luik bekend zijn en merkt op dat de politieke instanties de dossiers nauwelijks nog volgen. Iedereen moet zijn vele documenten en informatie bijsturen zodat uiteindelijk iedereen op hetzelfde niveau zit. Ook zou een actueel totaaloverzicht wenselijk zijn, dat als basis kan dienen voor een bijeenkomst van deskundigen.

Oliver PAASCH antwoordt dat de bevoegdheidsverdeling in België zeer complex is en dat ze allemaal studies in opdracht zouden hebben gegeven. We herstellen niet alleen de schade, maar moeten ook onderzoeken, bijvoorbeeld op het vlak van ruimtelijke ordening, welke lessen we hieruit moeten trekken. Hoe kan het gebied weerbaarder worden gemaakt tegen crisissen en overstromingen? Men baseert zich op analyses en er wordt nauw samengewerkt met experts uit de Bondsrepubliek Duitsland en men neemt graag de aanbeveling mee dat beter netwerken en een betere uitwisseling van informatie zinvol is. Volgens het ontwerp zou er worden gestreefd naar een goed voorbereide ministeriële conferentie, waaraan hij graag zou deelnemen.

Hanno KEHREN merkt op dat een ministeriële conferentie 2 jaar na de overstroming goed zou zijn.

Sibylle KEUPEN bevestigt dat water geen grenzen kent, heeft gekend en niet zal kennen en wil veerkrachtiger zijn, aandacht houden en merkt op dat hiervoor financiële middelen nodig zijn. Preventief werk zal tientallen jaren duren. Ze is blij met de impuls die hier werd gegeven.

Jérôme FRANSSEN stelt zichzelf voor als burgemeester van Raeren en merkt op dat Raeren de gemeente is waar de drie rivieren ontspringen die de problemen veroorzaakt hebben: de Vesder, de Geul en de Inde. Daarom heeft Raeren opdracht gegeven voor een eigen onderzoek.

Emile ROEMER vermeldt de 166 aanbevelingen die in Wallonië geformuleerd zijn, en hij bevestigt dat water geen grenzen kent. De resultaten van het onderzoek moeten ons leren wat we kunnen doen. We weten echter dat dit alles tijd kost. Er zijn infrastructurele aanpassingen noodzakelijk. Men streeft ernaar om dit alles aan te pakken met een goed voorbereide ministeriële conferentie.

Michael DEJOZÉ merkt op dat hij ook deel uitmaakt van de werkgroepen. De hoofdvraag “wie weet wat?” is waarrond het draait. Uit de Covid-situatie hebben we geleerd dat je alleen je eigen wetten leest. Het lezen van alle aanbevelingen tijdens een overstroming is te veel. Nederland kon niet weten wat er aan de Duitse of Belgische kant was. De sleutelelementen moeten in uitgewerkte vorm worden uitgewisseld. Dat is wat we willen bereiken met deze eerste officiële werkconferentie. Tijdens de tweede conferentie zouden politieke

aanbevelingen voor actie worden voorgesteld aan de ministers. “Overstromingsdementie" werd genoemd. Tot nu toe is er geen tri-nationale conferentie op ministerieel niveau gehouden na de overstromingscrisis. De EGTS EMR verwacht niet dat de partners de rapporten van de andere kant van de grens in maanden werk zullen verwerken, maar biedt aan om de essentie en de grensoverschrijdende component van de rapporten voor te stellen in een expertconferentie. Op die manier kan men zich informeren en gezamenlijk een positie innemen. De resultaten en afspraken van deze expertconferentie zouden vervolgens aan de ministers kunnen worden voorgelegd.

De EGTS EMR draagt hier niet financieel aan bij, maar helpt bij het organiseren van de inhoud van de conferenties.

Besluit: De Vergadering van de EGTS keurt de co-organisatie van de euregionale overstromingsconferenties door de EGTS goed.

6. Samenwerkingsovereenkomst Drielandenpark fase 2024-2027: deelname van de EGTS als leidende partner (besluit)

Anja BRÜLL stelt het Drielandenpark voor aan de hand van de Power Point-presentatie als bijlage 1 en vraagt de EGTS EMR om het leidende partnerschap voor nog eens 4 jaar voort te zetten in het kader van de ontwerp-samenwerkingsovereenkomst. Dit brengt geen directe kosten met zich mee, maar is een zogenaamde bijdrage "in natura".

De voorzitter bedankt voor de visuele illustratie en voor het enthousiasme.

Besluit: De EGTS-vergadering keurt de voortzetting van het leidende partnerschap van het Drielandenpark in het kader van de ontwerp-samenwerkingsovereenkomst 2024-2027 goed.

7. Stuurgroep landschapspark Bocageland: lidmaatschap van de EGTS/Drielandenpark (besluit)

Anja BRÜLL stelt de kanditatuur voor het grensoverschrijdende landschapspark “Bocageland" aan de hand van een Power Point-presentatie voor (bijlage 2)en vraagt om het lidmaatschap van de EGTS Drielandenpark in de stuurgroep van het landschapspark goed te keuren in geval van erkenning van het park.

Chrétien WETEMANS vraagt welke gevolgen het park zal hebben voor de landbouw en alle bedrijven en verwijst naar de verplichting om geen huizen meer te bouwen in Nederland vanwege de strenge normen voor stikstof. Riskeert men door Bocageland nog meer voorwaarden?

Mevrouw BRÜLL zegt dat het landschapspark voor de bedrijven geen beperkingen met zich meebrengt. Het is een samenwerkingsproces waarbij alle belanghebbenden betrokken zijn.

Jos LANTMEETERS reageert op de vraag over de gevolgen voor de ondernemers en merkt op dat het Vlaams Nationaal Park Bosland ook geen gevolgen zou hebben gehad voor de landbouw of bedrijven.

Besluit: De vergadering van de EGTS stemt in met het lidmaatschap van de EGTS/Drielandenpark in de stuurgroep van het landschapspark “Grensloos Bocageland” in geval van erkenning van het park.

8. Einstein Telescoop: stand van zaken (informatie)

Guid BARTHOLOMÉE licht het project toe aan de hand van een presentatie (bijlage 3). Het is een fascinerend project. De bodemgesteldheid, de ruimtelijke ordening en tal van andere aspecten zouden uiteindelijk bepalen waar de Einstein-telescoop zou komen te staan. Waar het gebouwd zou worden, mogen er echter geen windturbines in de onmiddellijke omgeving staan. De Einstein-telescoop is een geweldige kans voor de Euregio en hij vraagt om steun voor het project.

Emile ROEMER wijst erop dat dit geen beslispunt is, maar een informatiepunt. Hij stelt voor een bezoek te brengen aan de ET Pathfinder, een kleine versie van de Einstein telescoop in Maastricht.

Karin SCHMITT-PROMNY deelt de mening dat het wenselijk zou zijn om de Einstein-telescoop in de Euregio te hebben, maar ze benadrukt dat om redenen van klimaatbescherming de verdere bouw van windenergiecentrales noodzakelijk is en er een evenwicht moet worden gevonden tussen de EGTS en de bouw van windenergiecentrales.

Guid BARTHOLOMÉE antwoordt dat hij het standpunt van Aken begrijpt en zegt dat deze kwestie verder zal worden onderzocht.

Sibylle KEUPEN is blij met de ontwikkeling van de Einstein-telescoop en wil graag haar steentje bijdragen om het conflict tussen windenergie en high-end onderzoek op te lossen en beide zaken met elkaar te verzoenen. De kwestie is al een prioriteit op staatsniveau (NRW).

Emile ROEMER bedankt voor deze extra uitleg en merkt dat het enthousiasme overal groot is, evenals de bereidheid om te discussiëren.

Anja BRÜLL vraagt om een interdisciplinaire samenwerking met het Drielandenparknetwerk, waarvoor milieubeheer een belangrijk punt is. Sommige partners van het Drielandenpark zullen bij het goedkeuringsproces mogelijk betrokken zijn.

Michael DEJOZÉ geeft toelichting over de Trinationale Einstein-Telescoop Task Force die op hoog niveau opereert die ook ministeriële conferenties organiseert en waaraan advies wordt gevraagd door de EGTS.

Momenteel is het zo dat windturbines niet compatibel zijn met de Einstein-telescoop.

Hervé JAMAR verwijst naar een besluit van 28.03 door de Beglische Raad van State dat er geen windturbines gebouwd mogen worden in Thimister Plenesses. Hij vraagt of de locatie van de Einstein-telescoop, die hij absoluut steunt, nu vaststaat.

Guid BARTHOLOMÉE wijst het zoekgebied van de telescoop aan en legt uit dat de precieze locatie nog niet is bepaald. Veel factoren zouden een rol spelen zoals de ondergrond, de bodem, ondergronds water, gaspijpleidingen, beschermingsgebieden. Dit is allemaal erg

complex en kost tijd, maar als het zoekgebied wordt verkleind, is er ook meer ruimte voor windturbines.

Emile ROEMER legt uit dat het belangrijk is om het zoekgebied goed af te bakenen.

Besluit: De Vergadering neemt kennis van dit agendapunt.

9. Interreg VI: Start programma (informatie)

Jos LANTMEETERS krijgt het woord over dit agendapunt.

Rob VAN VUGT, de coördinator voor Interreg van de EMR, legt de werking van het nieuwe Interreg VI-A Maas-Rijn Programma uit aan de hand van de getoonde Power Point-presentie (zie bijlage 4).

Jos LANTMEETERS bedankt voor deze toelichting.

Besluit: De Vergadering neemt kennis van dit agendapunt.

10. Stichting EMR: Afwikkeling van verplichtingen in het kader van Interreg V (besluit)

Jos LANTMEETERS krijgt het woord over dit agendapunt.

Michael DEJOZÉ legt uit dat het personeel wordt overgedragen bij de start van een nieuw programma. Toch zou Interreg V-A tot het einde van het jaar lopen, maar de contracten zouden aflopen en de werkgever zou veranderen. Daarom werden het personeel en de verplichtingen aan de Provincie NL Limburg overgedragen.

Besluit: De Vergadering van de EGTS keurt de hier voorgestelde stappen goed, evenals de stappen die moeten worden genomen voor de uitvoering van het project "centrale technische bijstand", indien nodig ook met terugwerkende kracht.

INFORMATIE- EN BESLISPUNTEN ZONDER DISCUSSIE

11. Werkplan EGTS EMR 2023 stand van zaken (informatie)

Jos LANTMEETERS draagt het voorzitterschap over aan Emile ROEMER.

De voorzitter heeft geen verdere uitleg over het werkplan nodig en vraagt om het compliment van de goede voorbereiding door te geven.

Besluit: De Vergadering neemt kennis van dit agendapunt.

12. Grensbelemmeringen voor grensarbeiders (informatie)

Jan SCHLIEWERT legt uit dat de pandemiegerelateerde uitzonderingen in het kader van de coördinatie van de sociale zekerheid voor telewerkende grensarbeiders op 1 juli 2023 door een nieuwe raamovereenkomst zullen worden vervangen.

Dankzij deze raamovereenkomst kunnen grensarbeiders nu telewerken aanvragen en tot 50% werken in het land waar ze wonen, zonder dat dit leidt tot een wijziging van hun socialezekerheidsstatus. Op die manier kunnen veel grensarbeiders regelmatig in hun home office werken zonder dat hun sociale verzekering moet worden overgedragen naar het land waar ze wonen. De raamovereenkomst moet (op vrijwillige basis) nog door de lidstaten worden ondertekend. Momenteel hebben België en Nederland hun deelname al bekendgemaakt, een bevestiging van Duitsland laat nog op zich wachten.

Deze regeling heeft alleen betrekking op de sociale zekerheid. De belastingregels die zijn vastgelegd in bilaterale overeenkomsten ter voorkoming van dubbele belasting worden niet beïnvloed door de raamovereenkomst.

De voorzitter benadrukt dat hij ook graag oplossingen zou zien voor de belastingkwesties.

Besluit: De Vergadering neemt kennis van dit agendapunt.

13. Financiën EGTS: Stand van zaken 2023 (informatie)

De voorzitter geeft het woord aan Harrie Houben.

Harrie HOUBEN licht de stand van de financiën toe. De begrotingspost Evenementen is nog niet uitgeput. De besparingen op het gebied van personeel zijn te verklaren door afwezigheid wegens ziekte. Hij wijst erop dat het “Fonds voor Euregionale Onderwijsmobiliteit" al is opgebruikt.

Besluit: De Vergadering neemt kennis van dit agendapunt.

14. Diversen

De voorzitter deelt mee dat de drielandentrein in de loop van dit jaar zal rijden en wijst op de datum van de volgende EGTS EMR vergadering op 29.11.

Besluit: De Vergadering neemt kennis van dit agendapunt.

De voorzitter sluit de vergadering.

DREILÄNDERPARK
PARC DES TROIS PAYS
DRIELANDENPARK

euregio
meuse-rhin
maas-rhein
maas-rijn

EGTC EMR Assembly

26/04/2023, Maastricht



© RLHV Frederik Santermans

Dr. Anja Brüll – coordinator 3LP
Dr. Alexandra Silinski – collaborator 3LP

20 JAHRE **DREILÄNDERPARK**
20 ANS **PARC DES TROIS PAYS**
20 JAAR **DRIELANDENPARK**

3LP is a **cross-border landscape partnership and platform** in the Euregio Meuse-Rhine.

1993: Originated from a Benelux cross-border spatial planning initiative

2001: Established through an Interreg project

2013: Leadership transferred from Province of Limburg to EMR

2016: first cooperation agreement with EMR as lead partner



Graphik: 1993 Territorial model « MAHL Perspective » , Photo: © Visit Zuid Limburg

OUR PARTNERS

Authorities with competences in landscape & spatial planning, evironment & nature

euregio meuse-rhin maas-rhein maas-rijn

Wallonie

Flanders State of the Art

Province de Liège

Ostbelgien

provincie limburg

StädteRegion Aachen

stadt aachen

provincie Limburg



PROJECT AREA



NL

Hasselt

Heerlen

Maastricht

Aachen

BE

DE

Liège

Eupen

ESPON

This map does not necessarily reflect the opinion of the ESPON Monitoring Committee



WORK BASIS

- **EMR 2030 Strategy**: Landscape & Climate
- **Cooperation agreement** – 4 year phases
- Work Programme (3 fields)
  - Networks & exchange
  - Projects & project support
  - Communication

► **current phase: 2020-2023**
► **next phase: 2024-2027**

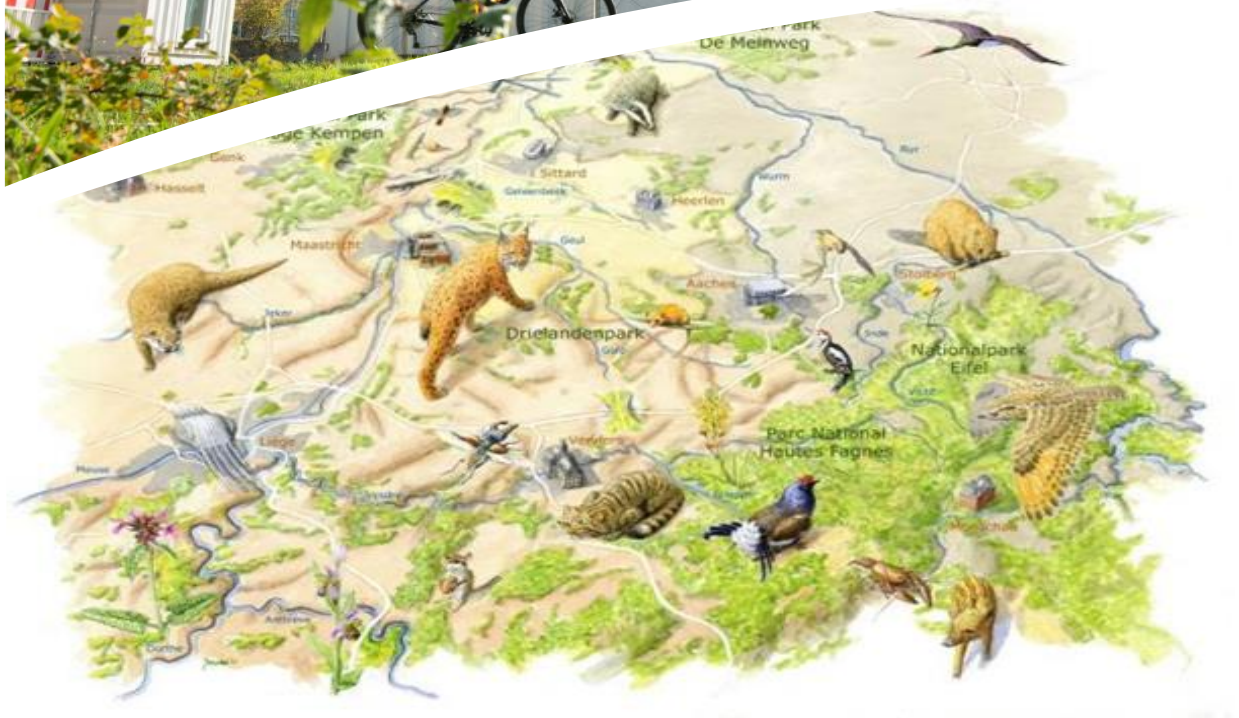
Art. 9 Cross-border landscapes
Common landscape programs

EUROPEAN LANDSCAPE CONVENTION
CONVENTION EUROPÉENNE DU PAYSAGE
COUNCIL OF EUROPE/CONSEIL DE L'EUROPE

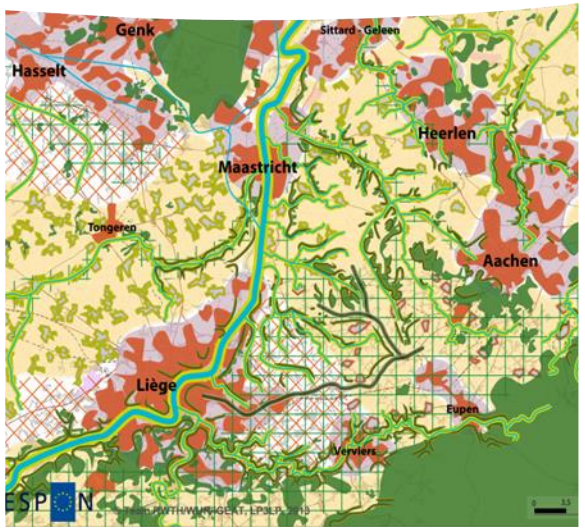


Activities


DEAR LANDSCAPE,


De Meinweg
Hasselt
Genk
Sittard
Geleen
Heerlen
Maastricht
Aachen
Drielandenpark
Nationalpark Eifel
Parc National Hautes Fagnes




Genk
Sittard - Geleen
Hasselt
Heerlen
Maastricht
Tongeren
Aachen
Liège
Eupen
Verviers

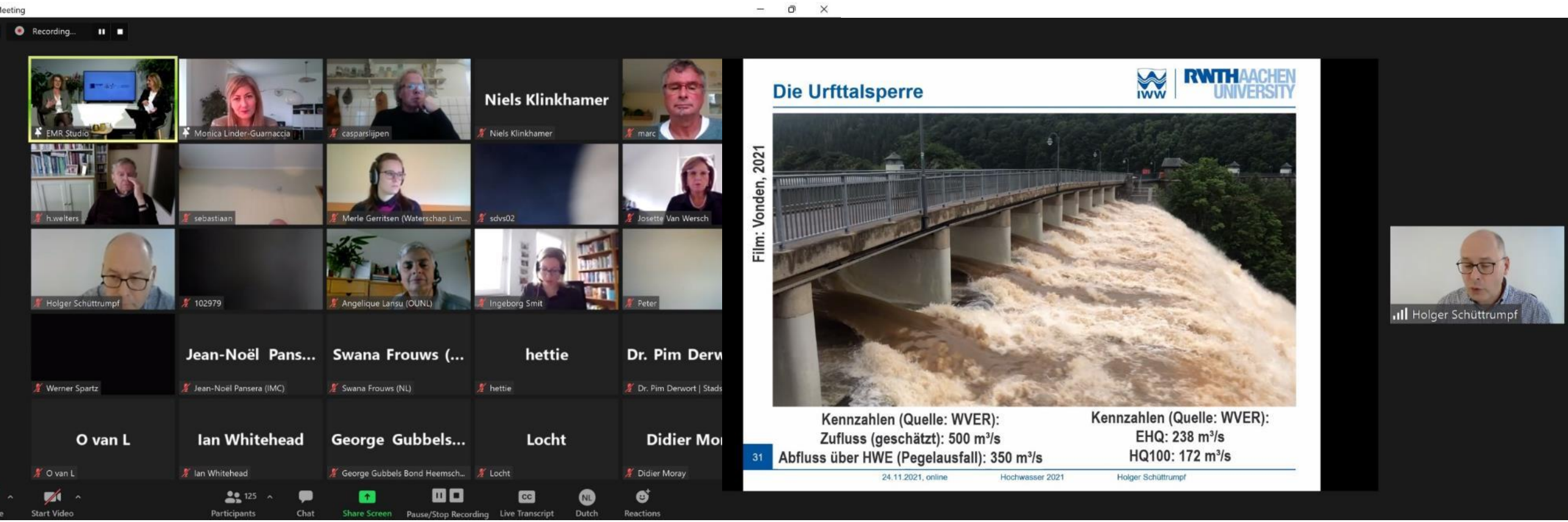

DREILÄNDERPA
POLITIQUE PAY
POUR LE PARC
PAYS LANDSCA
CY FOR THE THR

NETWORKS - Bringing people together



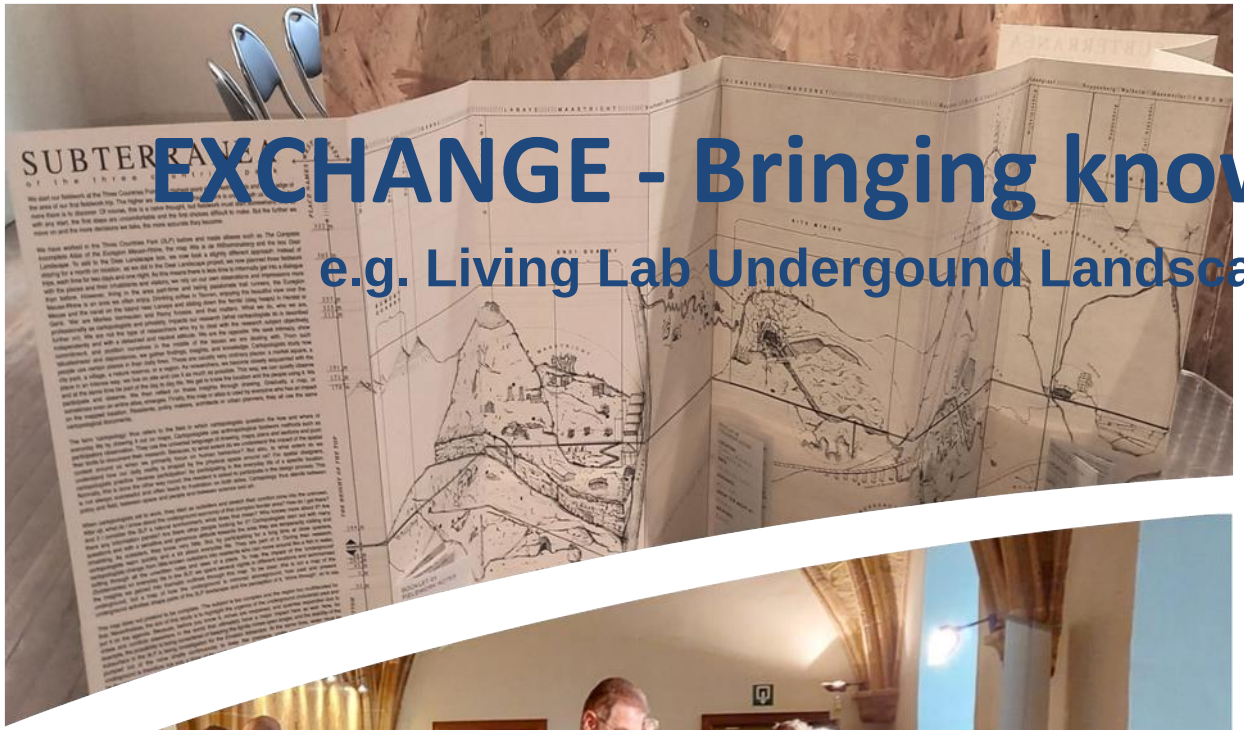
NETWORKS - Bringing people together

e.g. Symposium on climate-resilient landscapes in 2021



EXCHANGE - Bringing knowledge together

e.g. Living Lab Undergound Landscape 2022



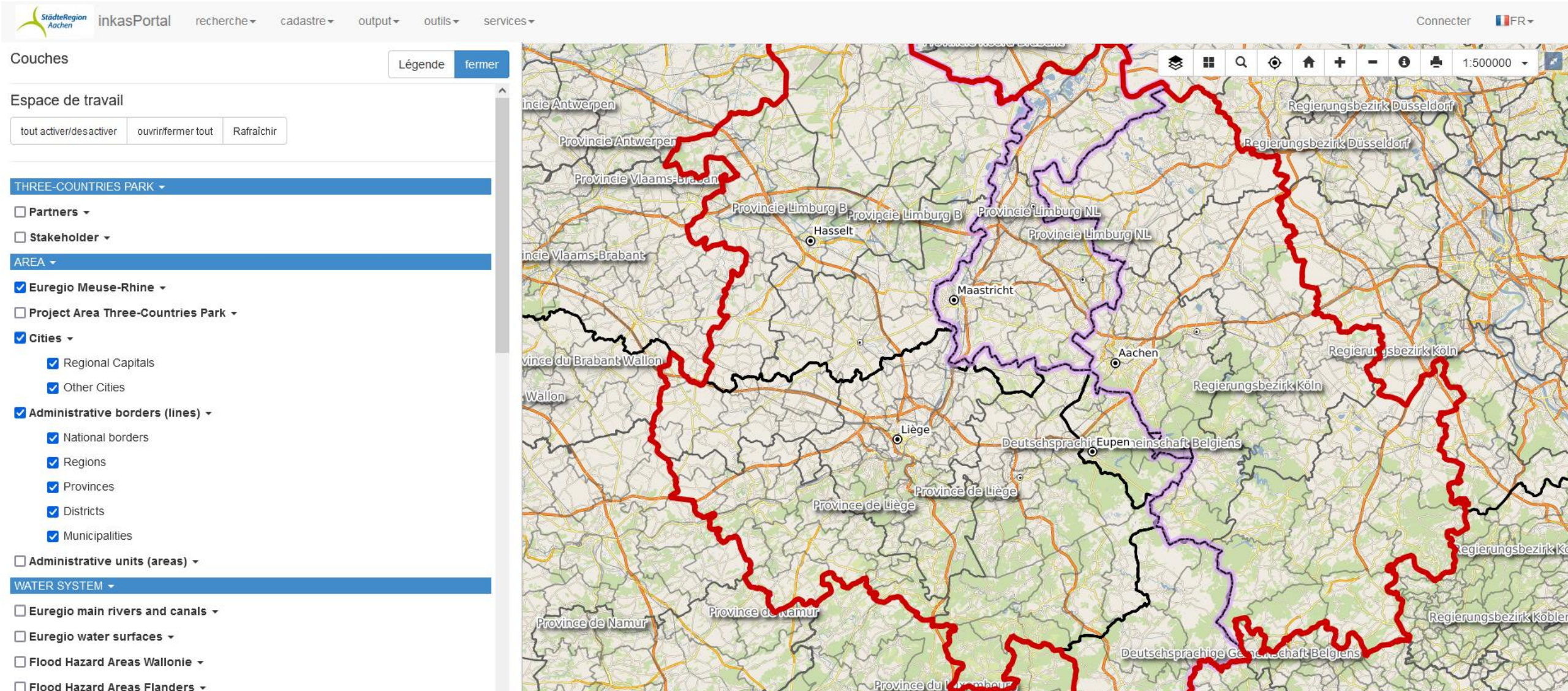




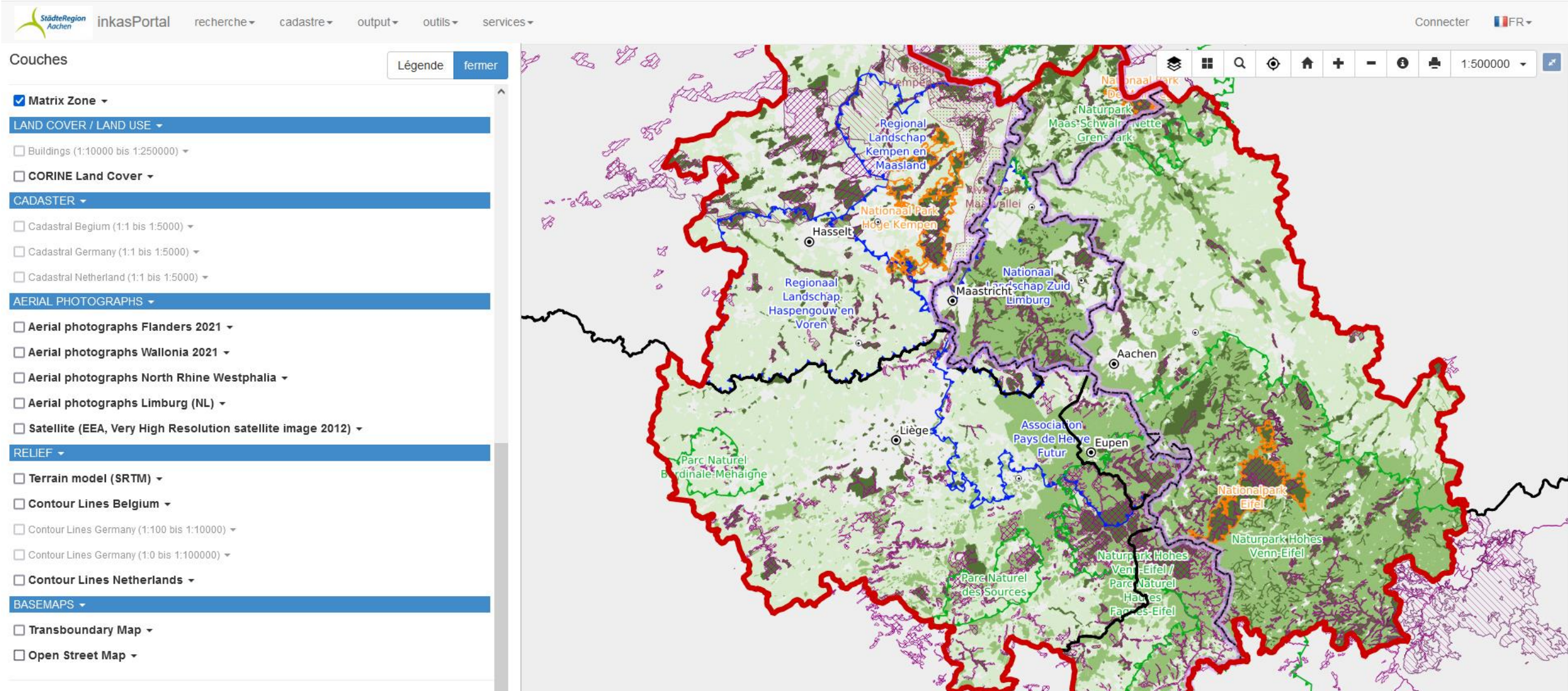




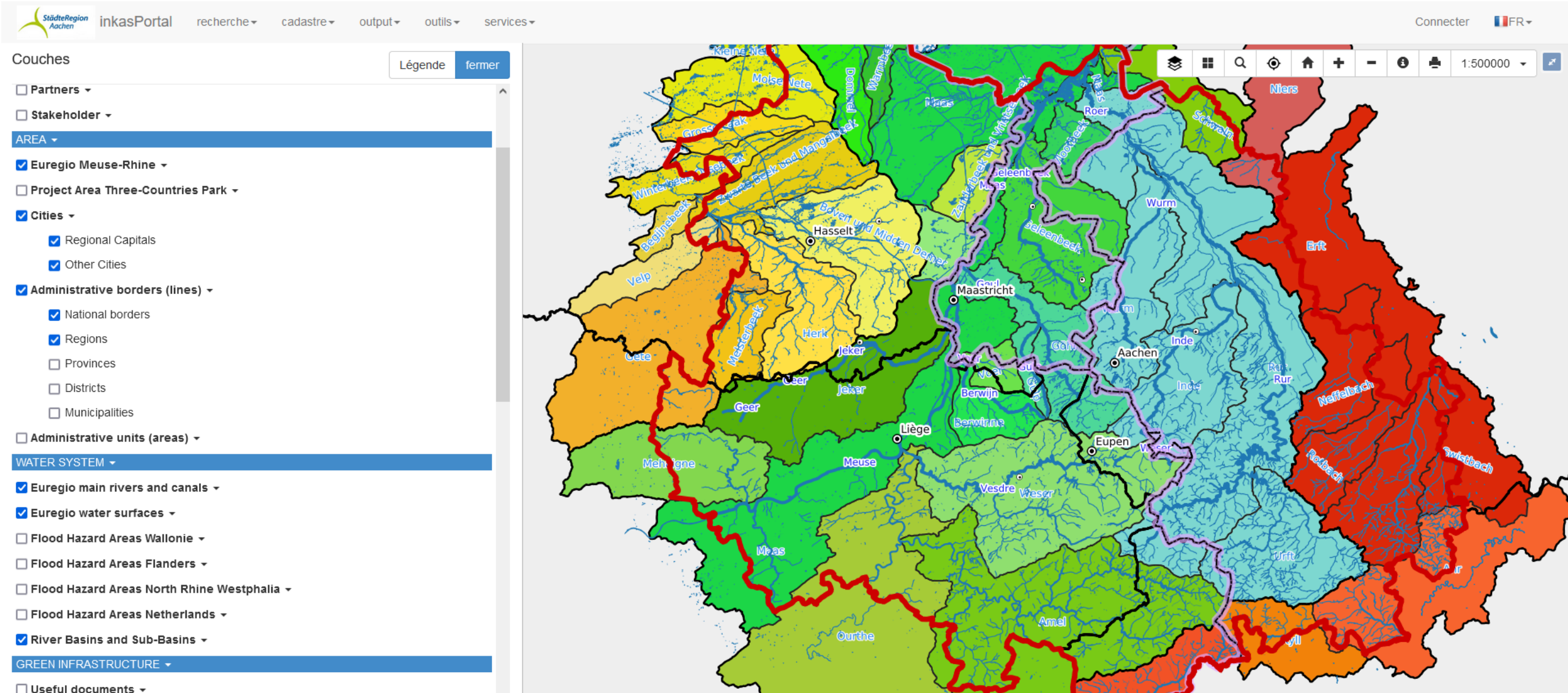
PROJECTS - e.g. euregional GIS Viewer



PROJECTS - e.g. euregional GIS Viewer



PROJETCS - e.g. euregional GIS Viewer



PROJECTS - e.g. HORIZON PLUS Change

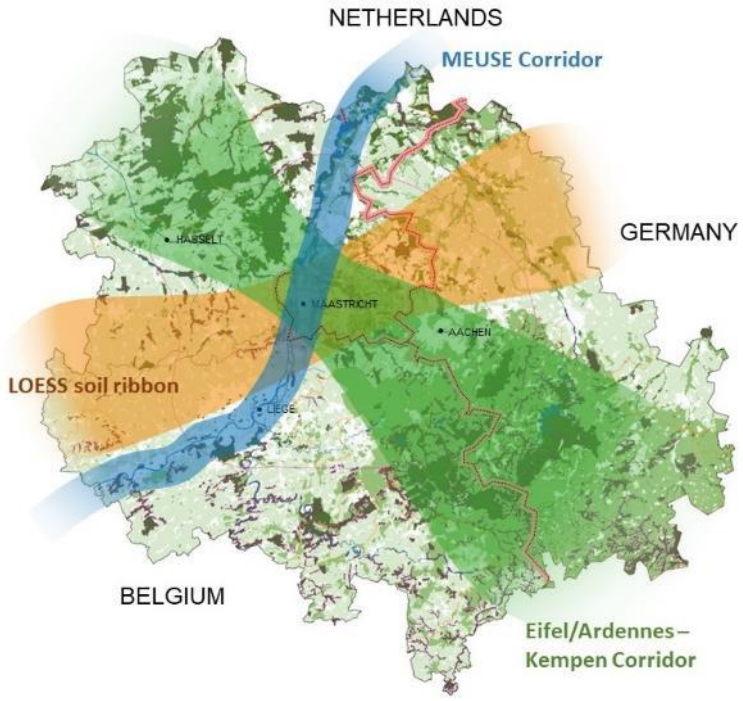
PARTICIPATORY **L**AND **U**SE **S**TRATEGIES: MEETING BIODIVERSITY, CLIMATE AND SOCIAL OBJECTIVES IN A **CHANG**ING WORLD

- **Lead partner:** CzechGlobe Research Institute
- **Approval:** 12/2022
- **Project duration:** 06/2023-05/2027
- **Role EMR/3LP:** Practice partner
- **Budget:**
  - total project budget: 6,7 Mio €
  - Share of 3LP: ~257.000 €

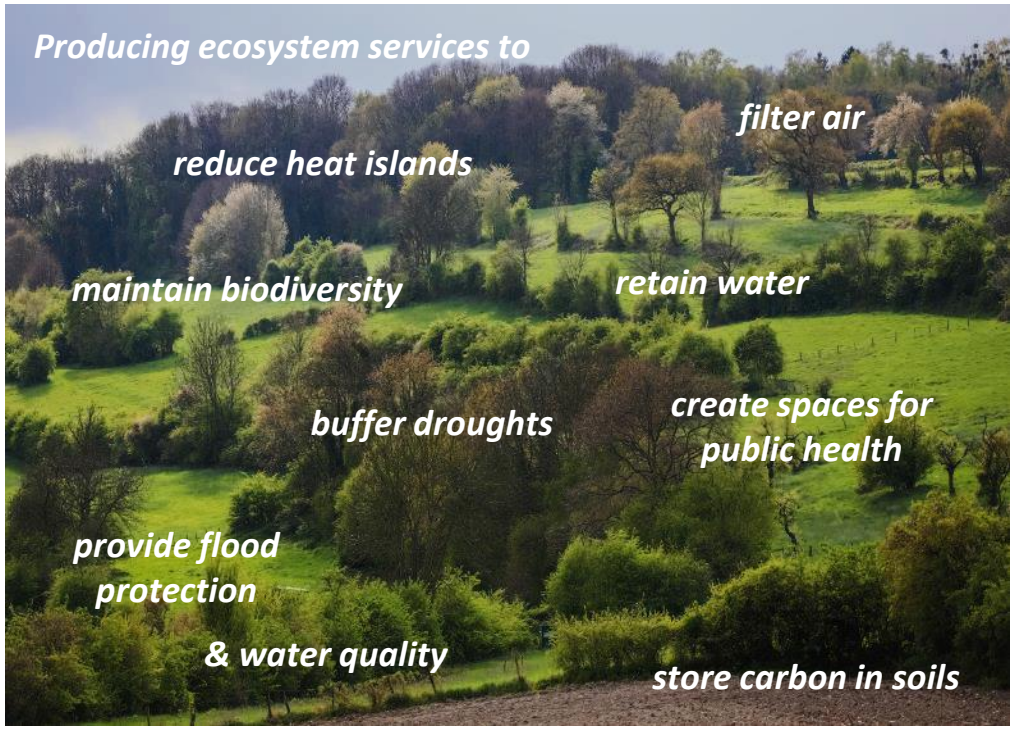


Possible Output: Action plan on climate resilience for EMR

PROJECTS - PLUS CHANGE Focus on „nature-based solutions“ acoording to EU Green Deal







Concept: LIFE Blue-green Star project proposal

Photo: © RLHV

COMMUNICATION - e.g. 20 years 3LP (2021)

Social Media Campaign: „My Landscape“ (FB)





CROSS-BORDER ADDED VALUE

According to our partners, 3LP facilitates and promotes...

- a coherent picture of the border region in the euregional context
- a trusting cooperation between 3 countries and 4 regions
- collaboration on concrete projects, across the borders
- synergies through mediation of contacts and knowledge exchange

DRAFT Cooperation Agreement

Next period 2024-2027

Proposed Budget of 160.000 € per year

divided by 4 partner regions

<u>EMR contribution only in-kind, no extra costs</u>

Role of EMR: Leadpartner, administrative host, bookkeeping, employer of 3LP staff (2 persons = 1,3 FTE), legal institution for 3LP

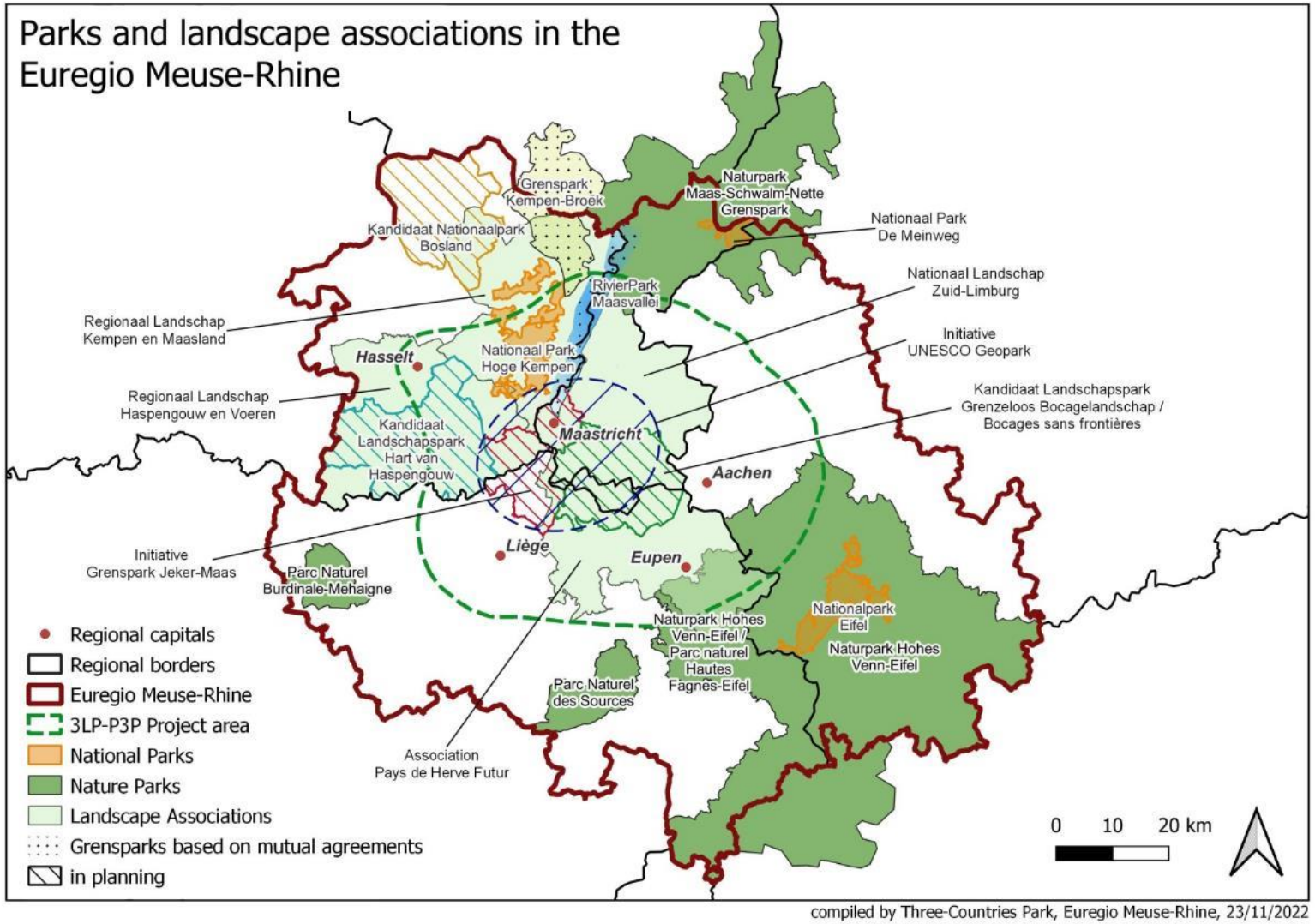
THANK YOU!

dreilaenderpark.eu
parcdestroispays.eu
drielandenpark.eu

3LP@euregio-mr.eu



Complementary relation 3LP and Parks in EMR

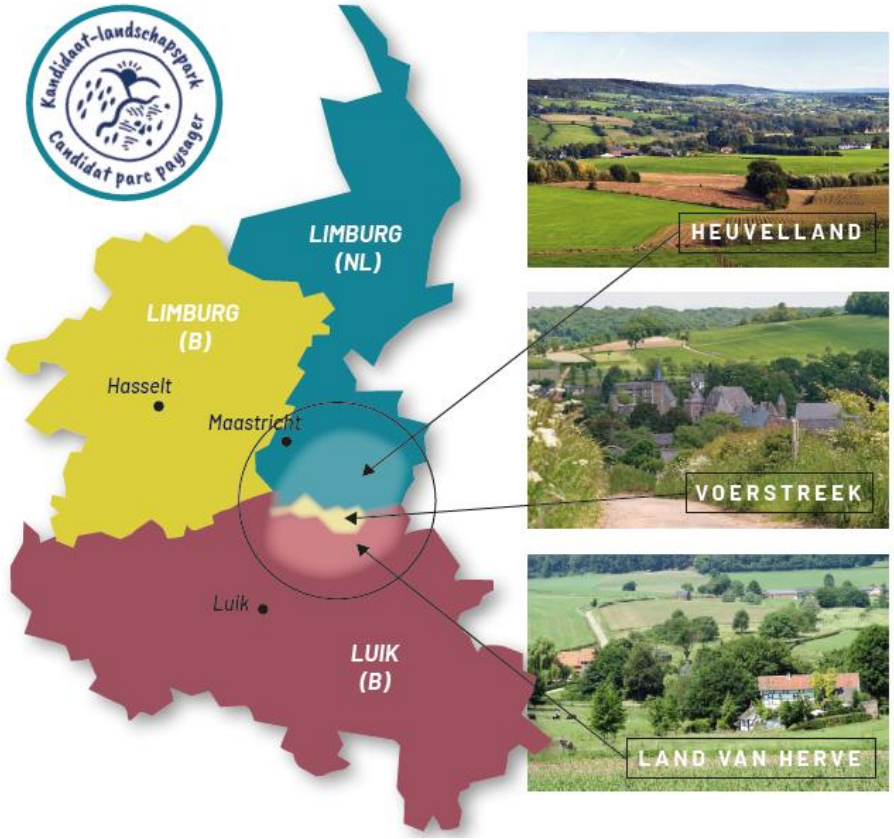


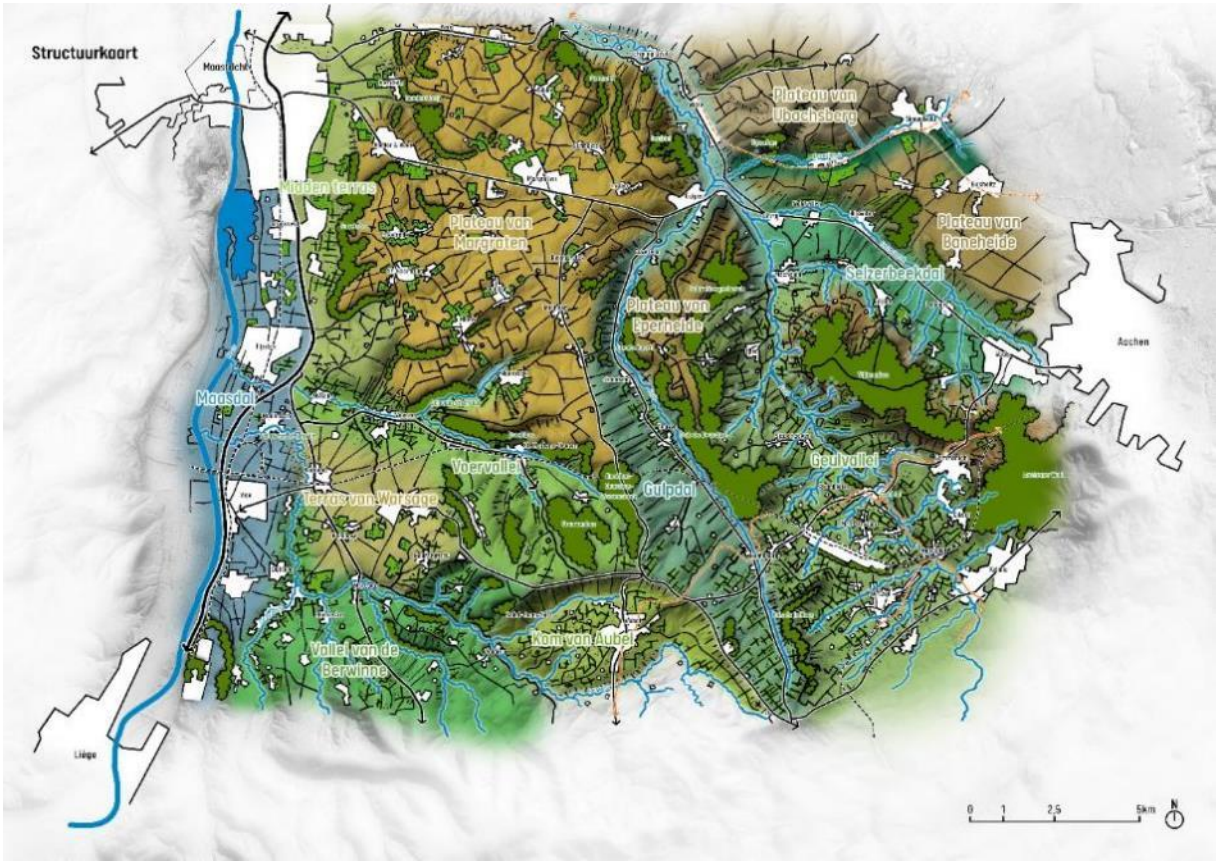
STEERING GROUP - Candidate Landscape Park „Bocageland“





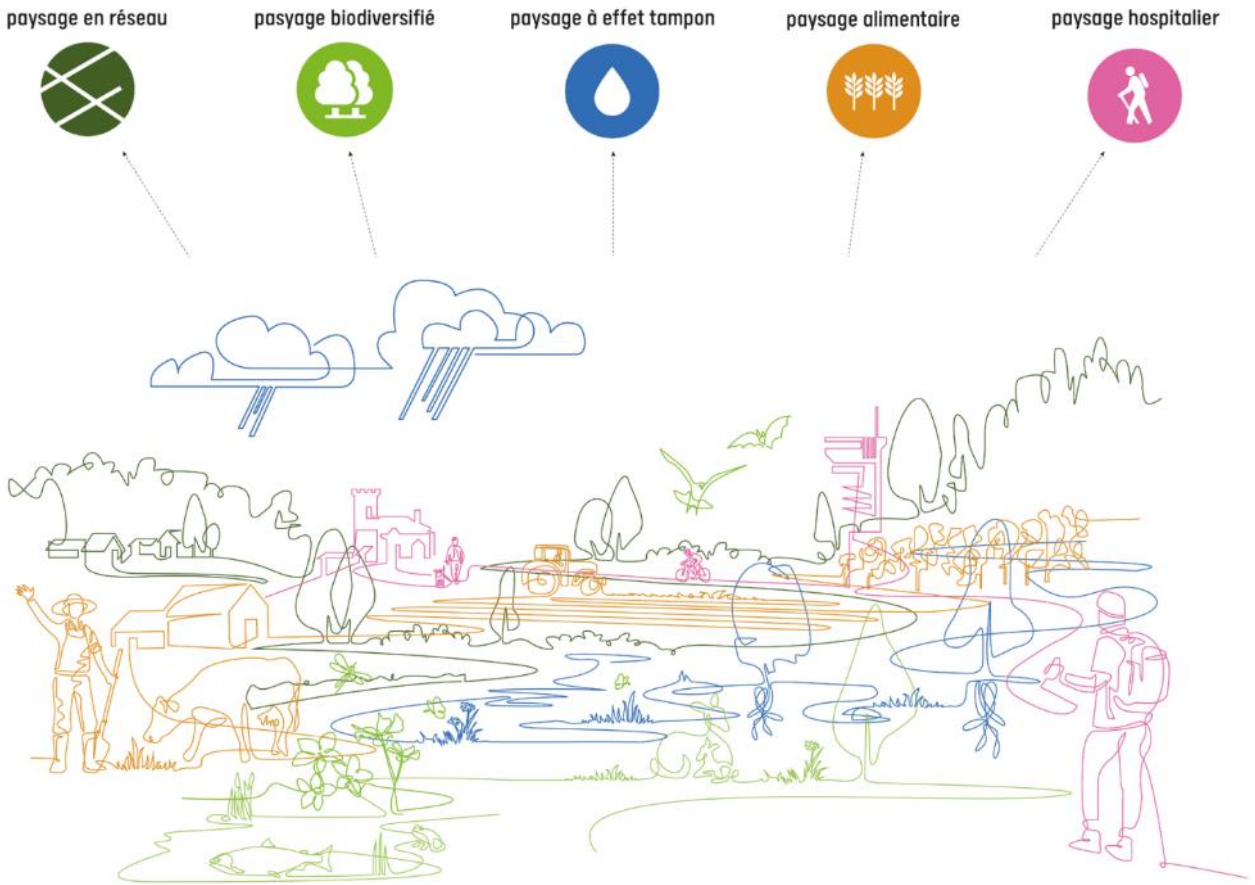
Candidate Landscape park Bocage - Area





Candidate Landscape park Bocage - Compass

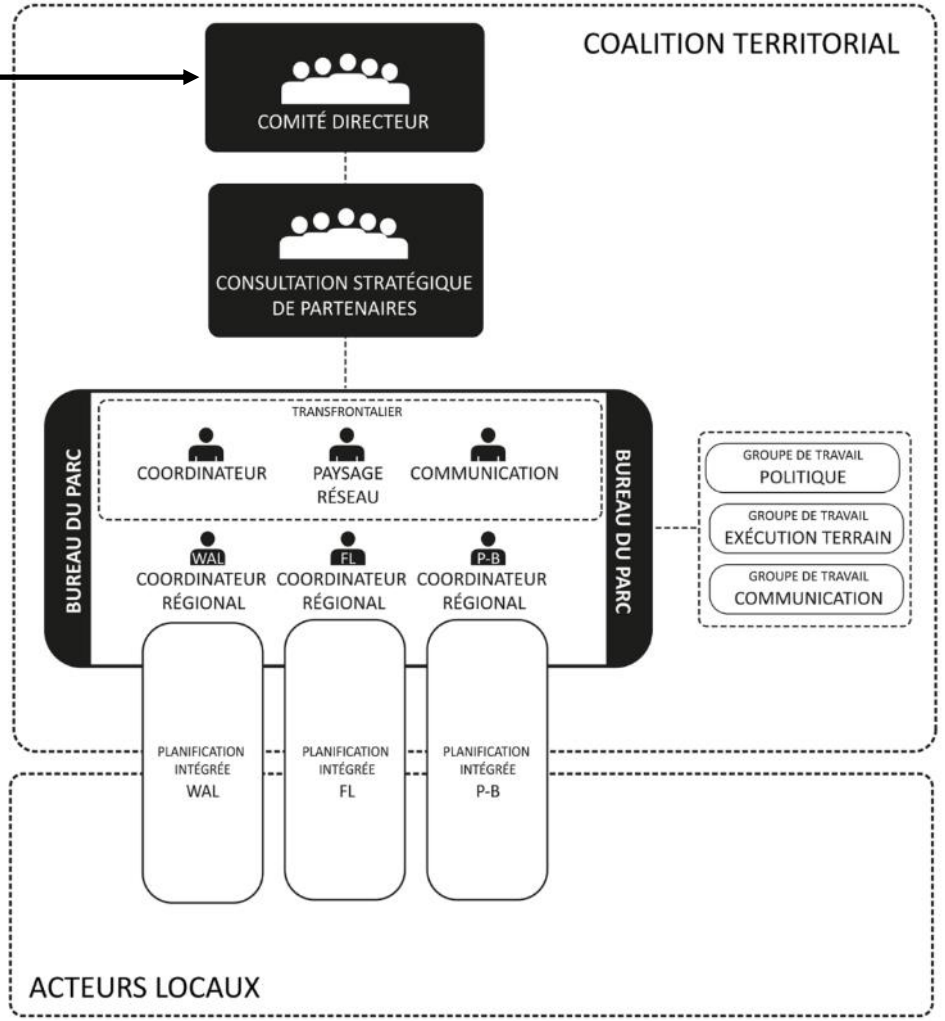


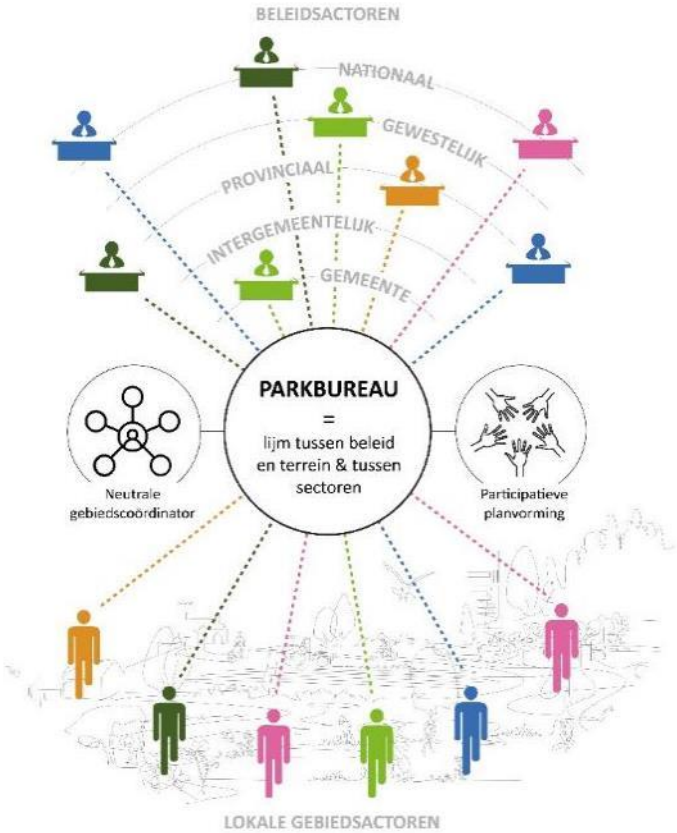


Candidate Landscape park Bocage - Governance

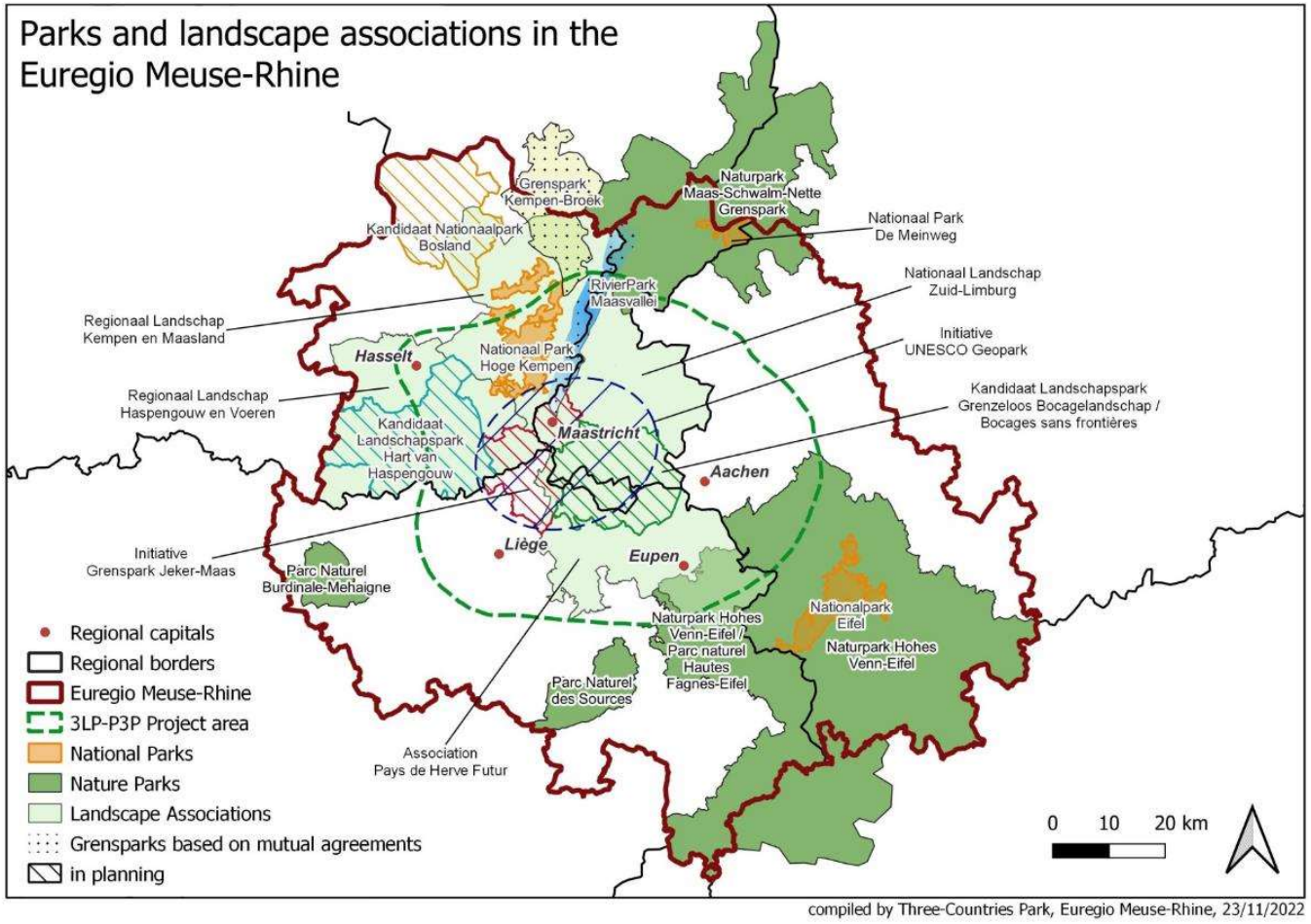
EMR / 3LP

EMR as legal institution for 3LP > member of steering group of Landscape Park in case of approval





Complementary relation 3LP and Parks in EMR

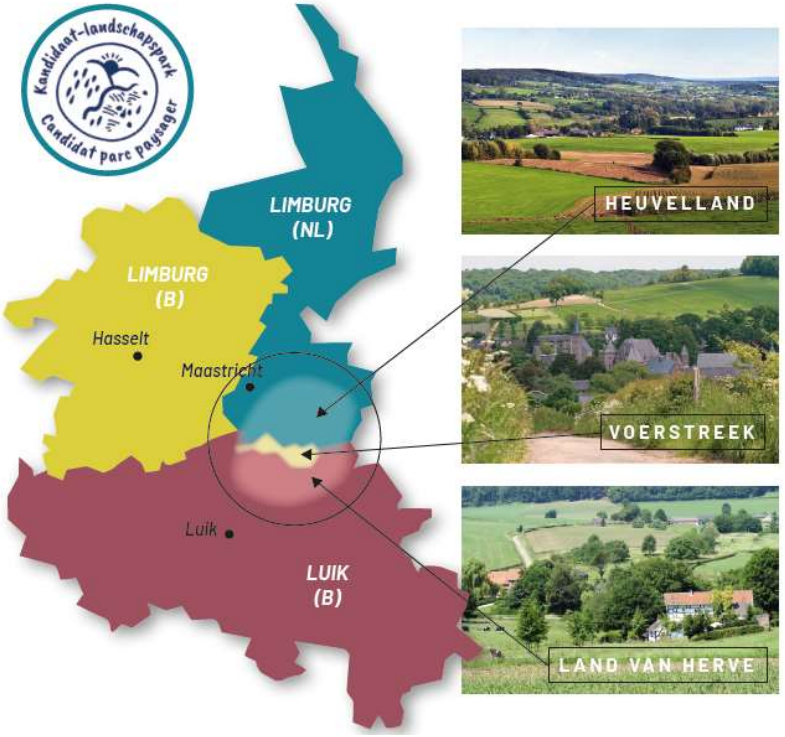


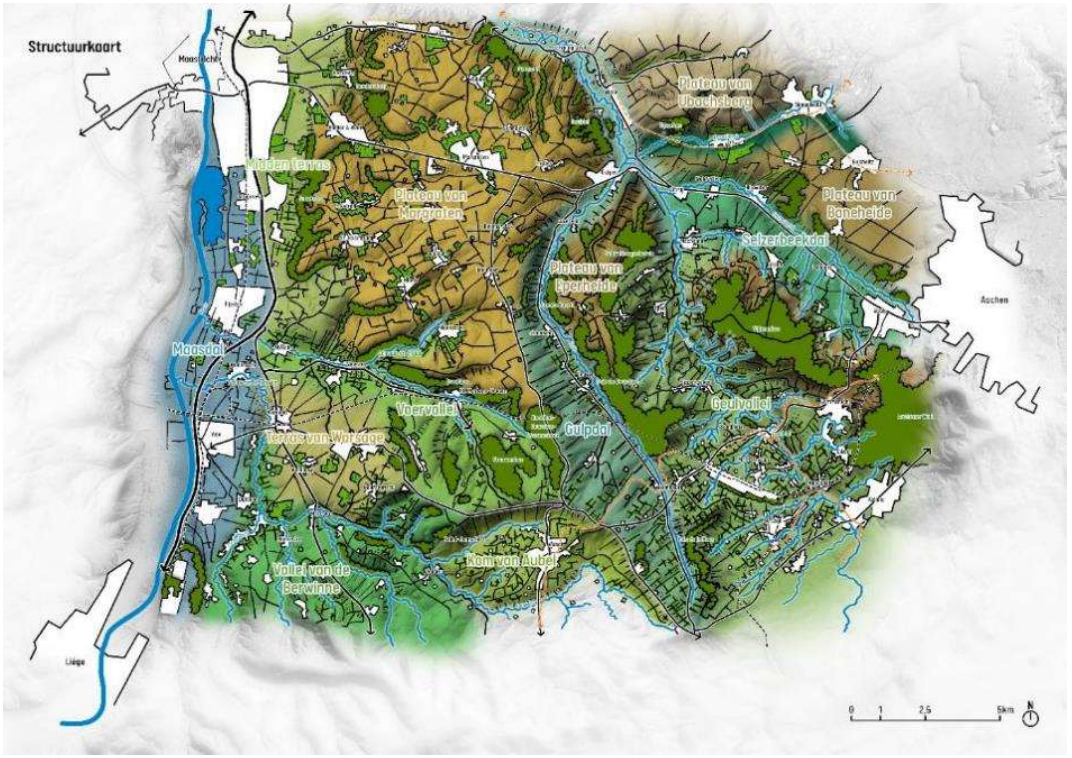
STEERING GROUP - Candidate Landscape Park „Bocageland“





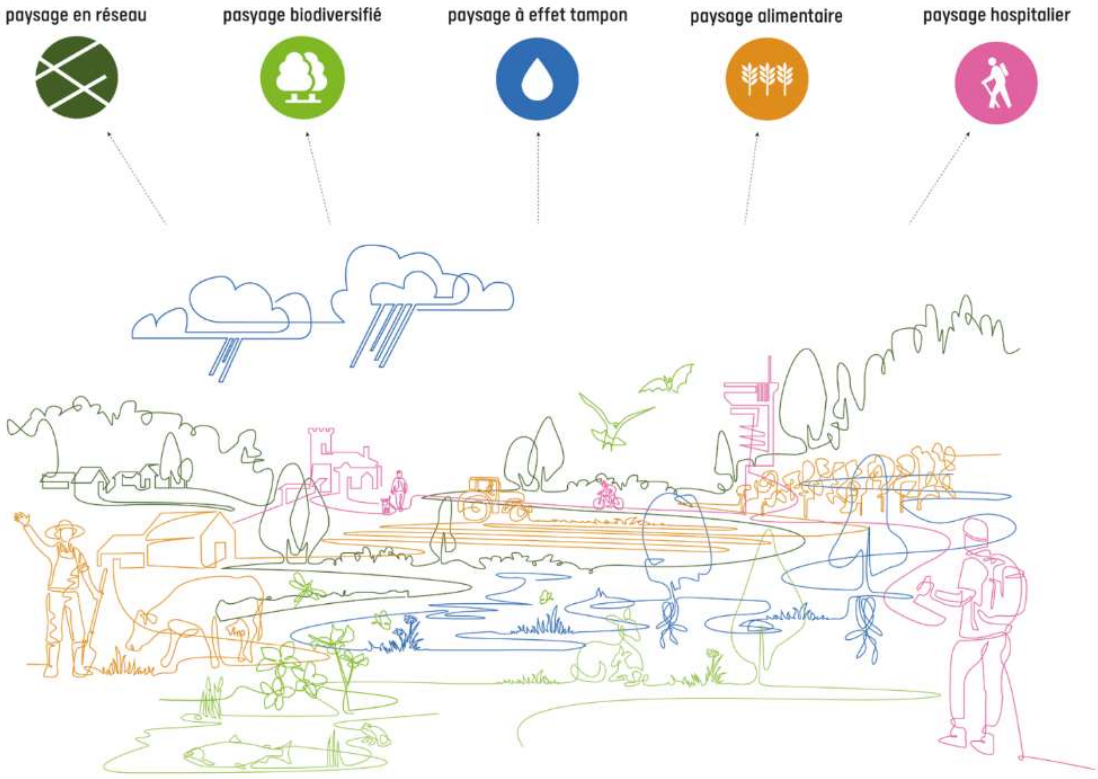
Candidate Landscape park Bocage - Area





Candidate Landscape park Bocage - Compass

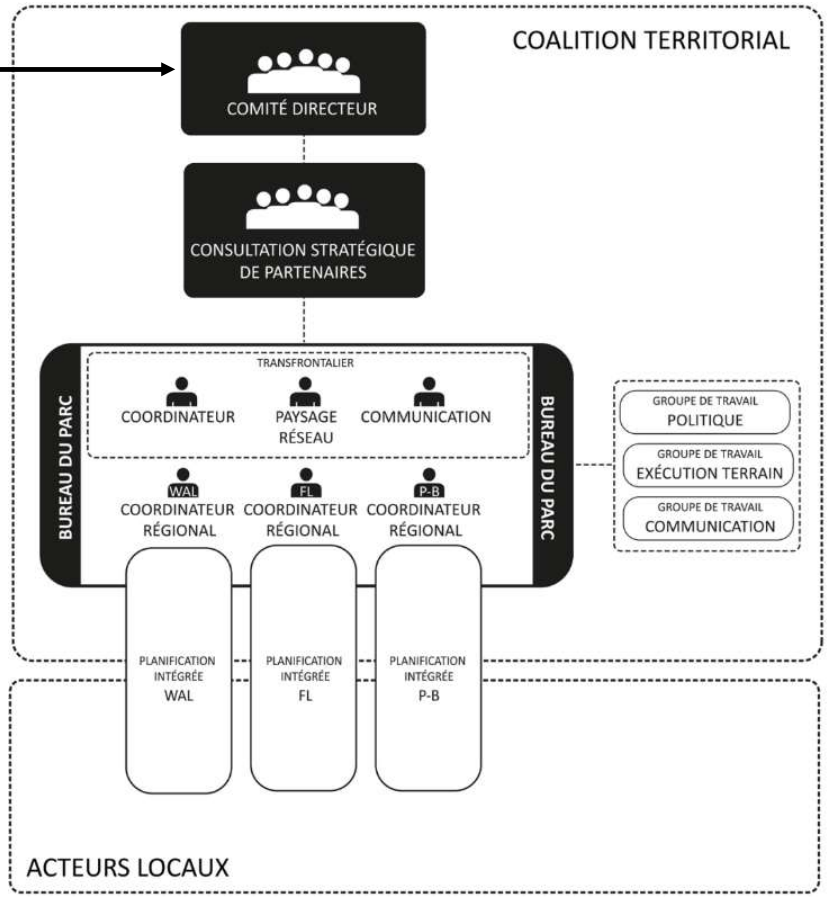


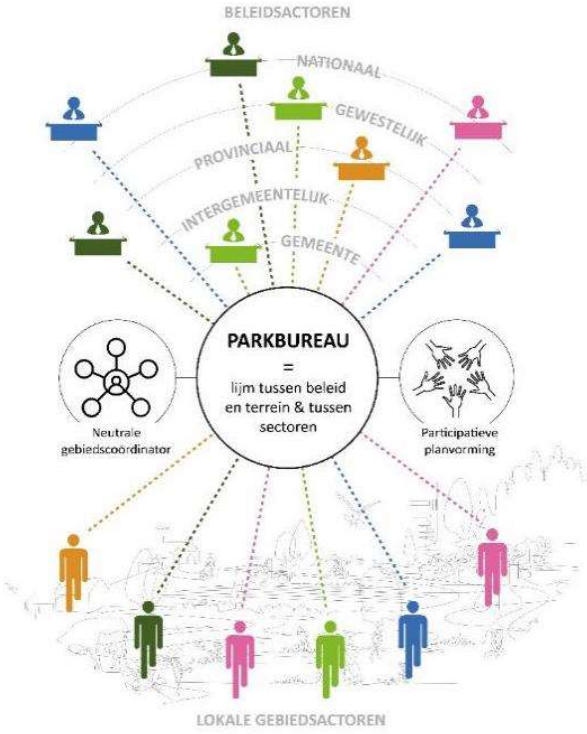


Candidate Landscape park Bocage - Governance

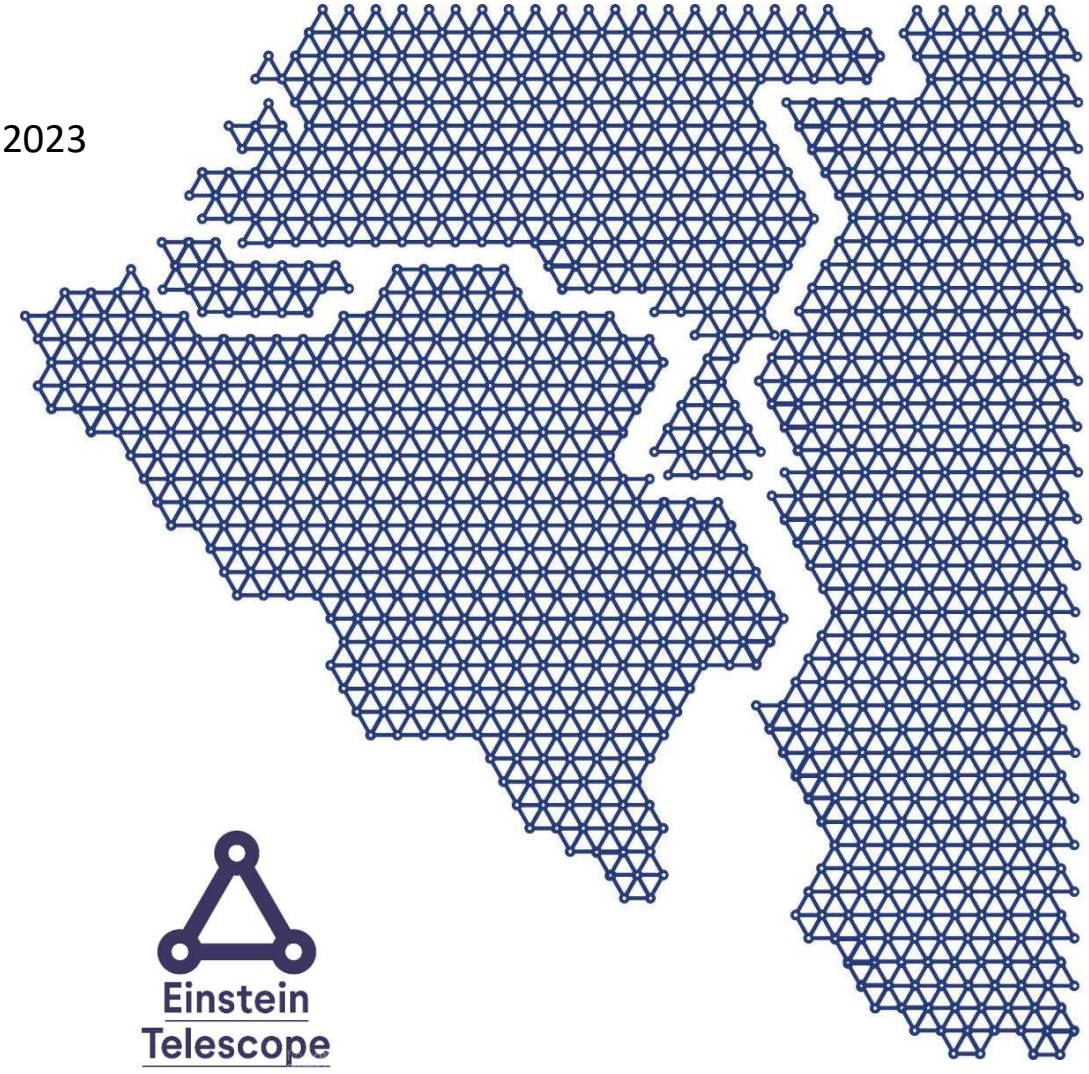
EMR / 3LP

EMR as legal institution for 3LP
> member of steering group of Landscape Park in case of approval





Meeting EMR dated 26 April 2023
Guid Bartholomée



Approach

International

<u>Goals:</u>

- Collaboration
- Host countries – bid book
- € 2 billion

Taskforce

Approach

Valorisation

Goal: invest € 1 - return € 3

POM

LIOF

Contacts

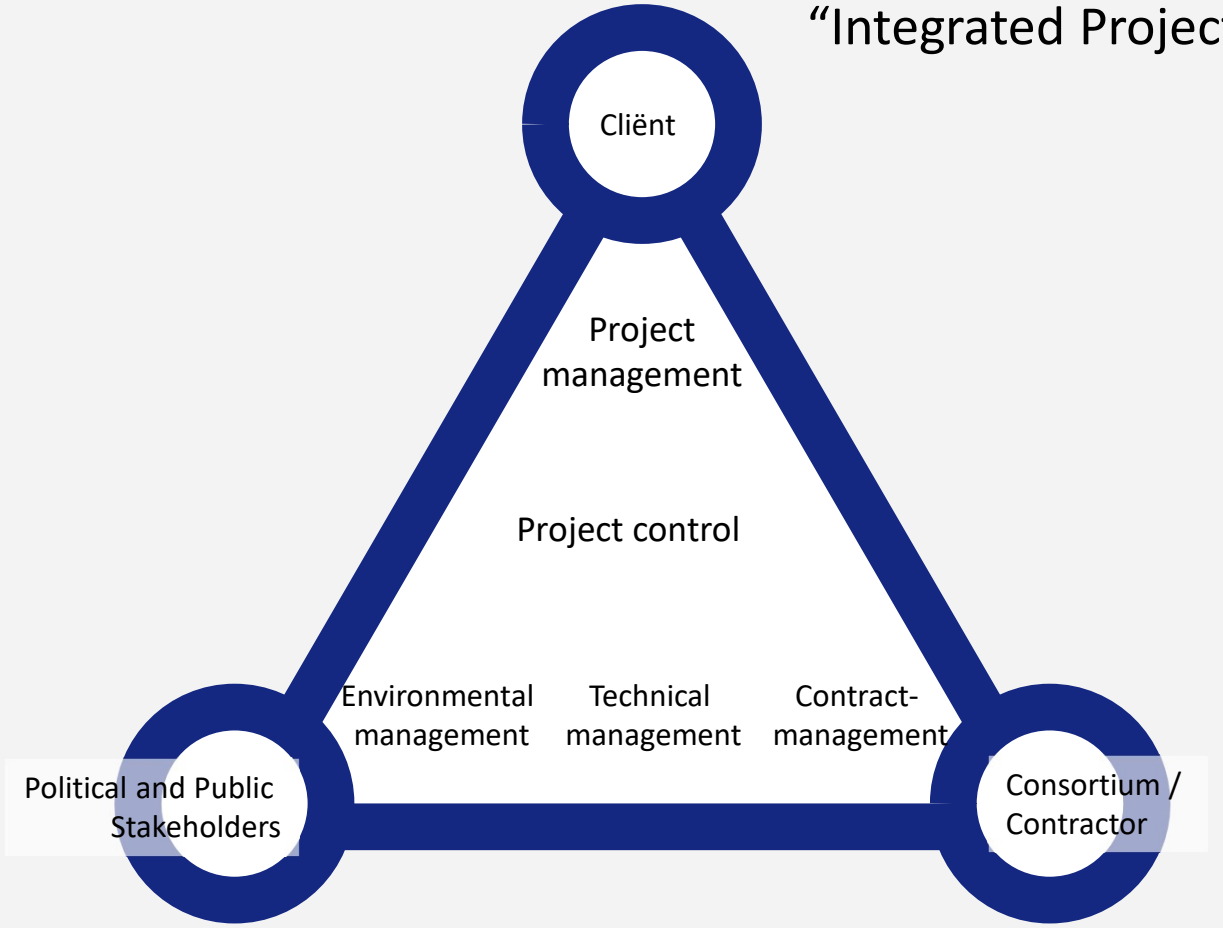
Approach

Infrastructure

Before 2022	-	science
2022	-	€ 870 + € 42
After 2022	-	feasibility study – building
1-1-2023	-	Project office NL – FL – WA - NRW

Approach

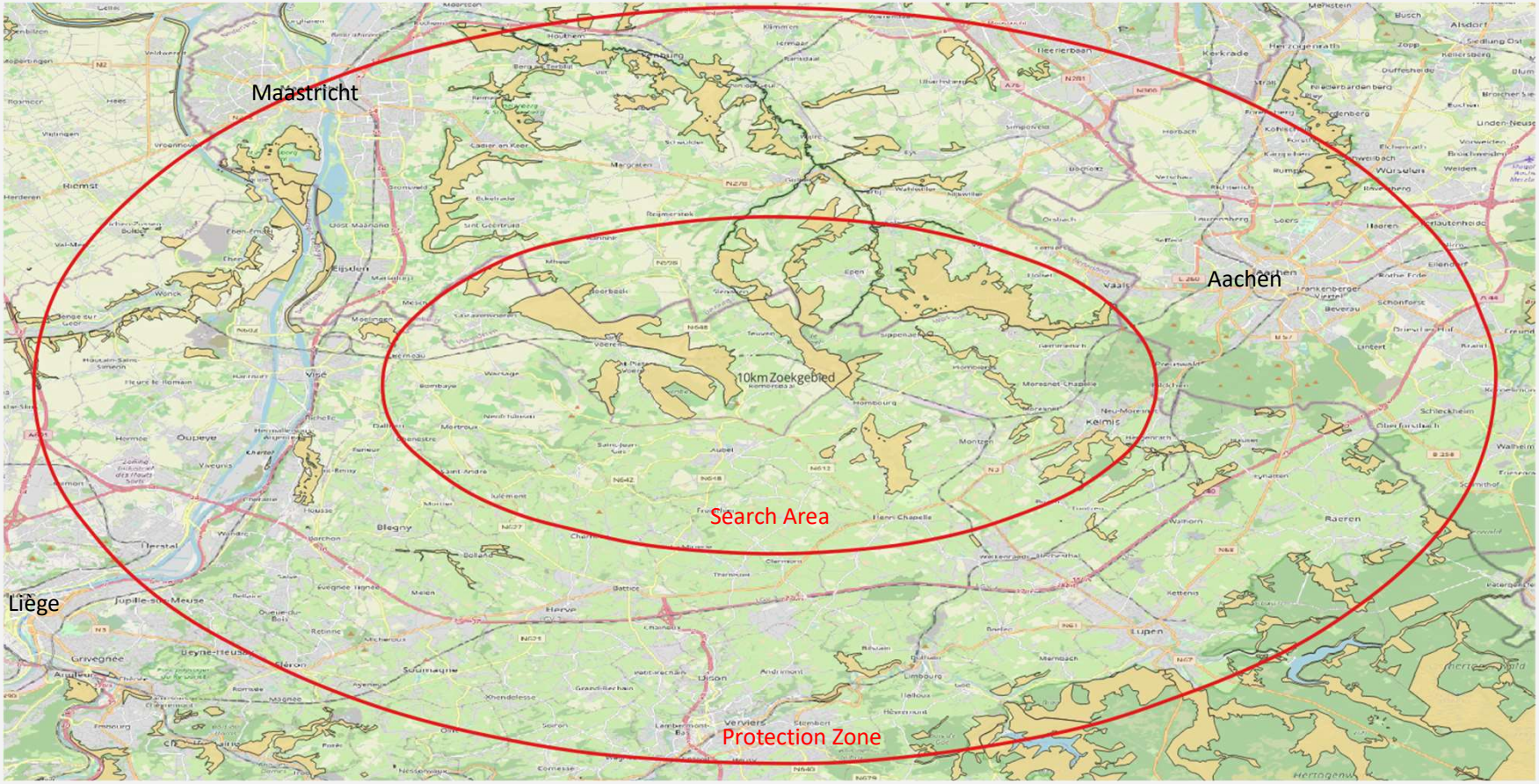
working method
“Integrated Project Management”



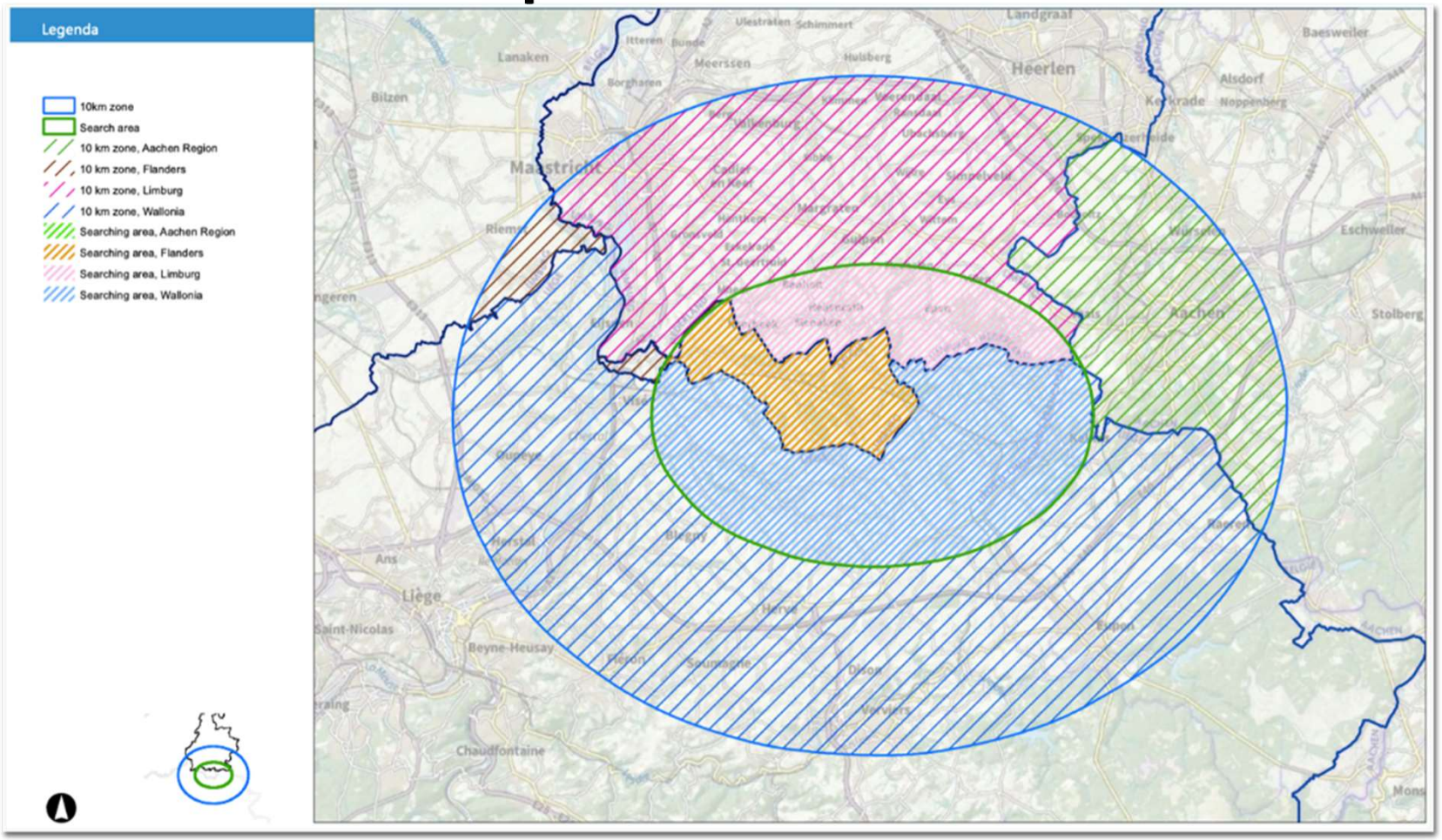
Environment

- Public affairs
- Private affairs
- Unacceptable activities
- Communication

Natura 2000 areas



Search area and protection zone



wind turbines

no unless

conditions

research

NL-FL-WA-NRW

Technology

- Geo – mechanical
- Geology
- Geohydrology

Contract

- Preparing tender
- Budget
- Organisation
- Market
- Risks

Business management

- Integrated planning
- Administration
- Budget monitoring
- Risk management
- Social security
- Stakeholders

In conclusion and message

- Opportunities for EMR
- Towards the join bid book
- Support

Thank you for your attention

Interreg

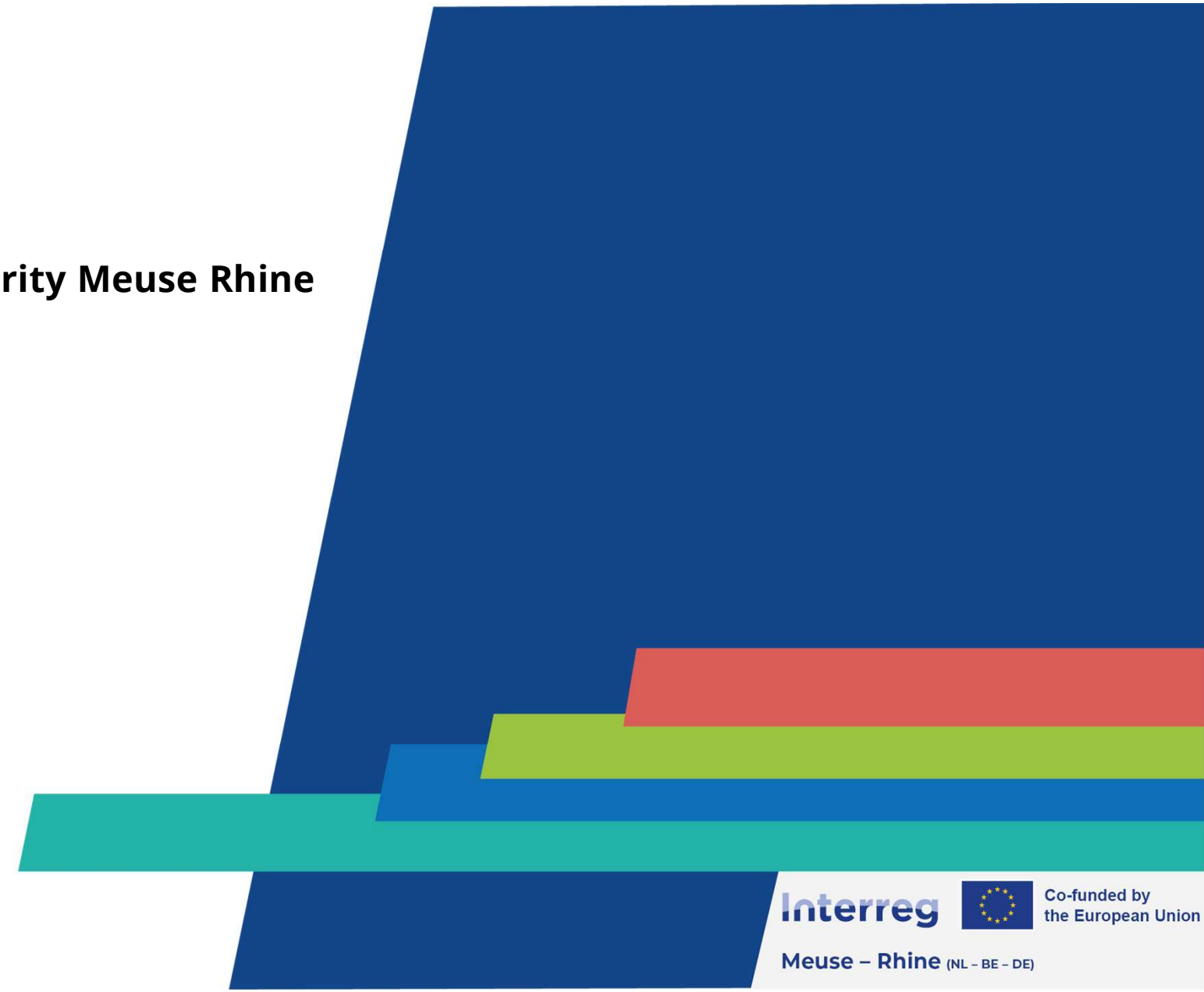
Co-funded by the European Union

Meuse – Rhine (NL – BE – DE)

EGTS

26-04-2023

- Interreg in general
- Interreg and the EMR
- The Management Authority Meuse Rhine
- Interreg V → Interreg VI



Interreg in general

Interreg
Co-funded by the European Union
Meuse – Rhine (NL – BE – DE)

Interreg

Interreg is European Territorial Cooperation (ETC)

Started in 1989

3 types of cooperation:

- ✓A – Cross-border
- ✓B – Trans-regional
- ✓C – Transnational

Interreg V + VI Meuse-Rhine are cross-border programmes

Cooperation between organisations and people to diminish the influence of border hindrances

Interreg
Co-funded by the European Union
Meuse – Rhine (NL – BE – DE)



107 Interreg cooperation programmes



... of which 60 cross-border programmes ("Interreg A")



EUR 10.1 billion for 2014-2020

Interreg

Co-funded by the European Union

Meuse – Rhine (NL – BE – DE)

Interreg and the EMR

Interreg

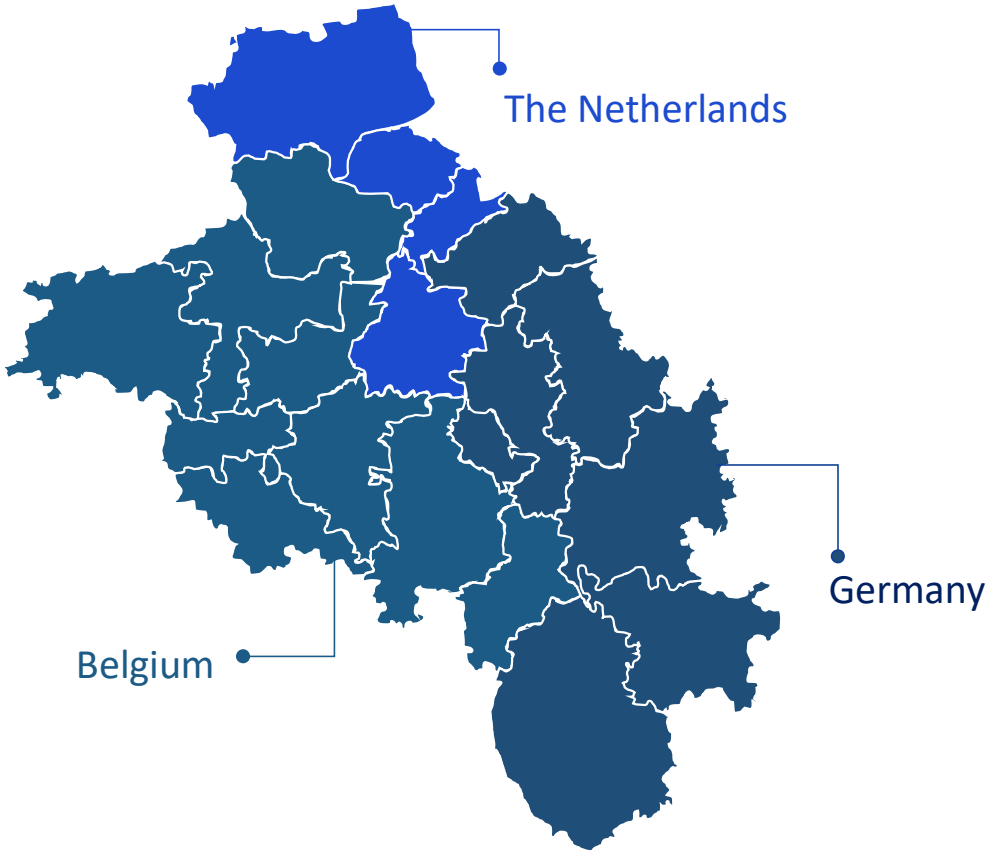
Co-funded by the European Union

Meuse – Rhine (NL – BE – DE)

Interreg EMR and EMR

Interreg EMR	EMR
☑ European cooperation programme.	☑ Stichting/ EGTC.
☑ Cooperation started in 1989.	☑ Cooperation started in 1976.
☑ Focussing on the NUTS regions along the border	☑ Concentration on the “Euregio Meuse-Rhine” -> based on concepts of the Euregions

Interreg programme area

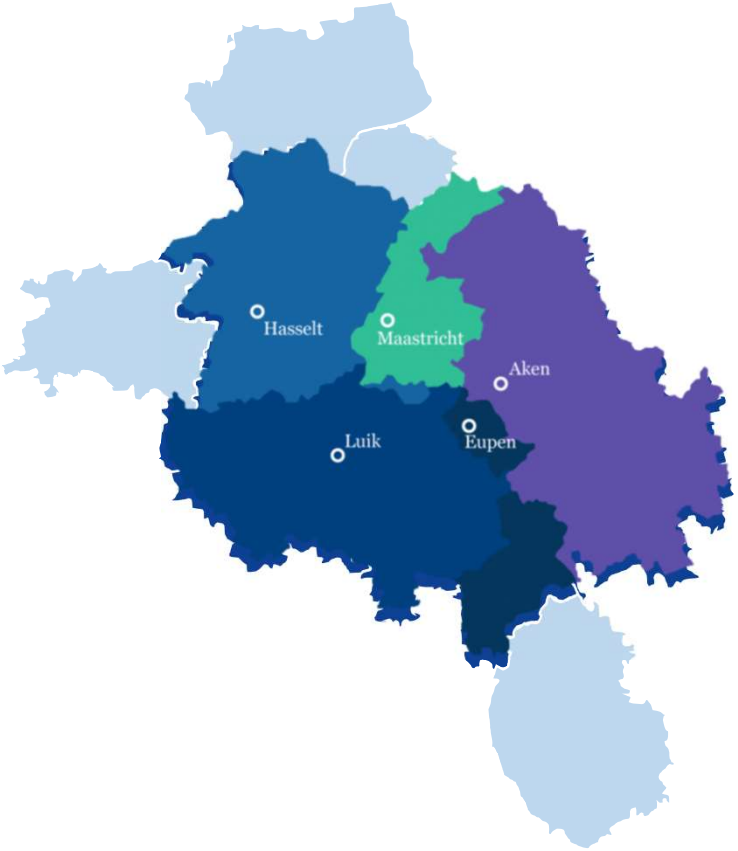


Interreg

Co-funded by the European Union

Meuse – Rhine (NL – BE – DE)

…as compared to the Euregio Meuse-Rhine Area



Interreg
Co-funded by the European Union
Meuse – Rhine (NL – BE – DE)

The Management Authority Meuse Rhine

- Operational responsibility for the programme.
- Ensures that projects are approved, delivered and monitored in accordance with agreed criteria.
- Ensures the effective and efficient implementation of the programme.
- Establishes systems and procedures.
- Handles formal communications with MC and EC.
- Submits the annual and final implementation reports to the EC.

Province of Limburg – MA/JS: 14,6 FTE on TA
RAs: 4,75 FTE on TA +
Total: 19,35 FTE on TA

Interreg
Co-funded by the European Union
Meuse – Rhine (NL – BE – DE)

Provincie Limburg (NL) – Managing Authority

Monitoring committee

Coordinator (0,6 FTE)

Audit Authority

Teamleader Regional Antennas *(1 FTE)*

Regional Antennas (# = 7, or 4,75 FTE)

Senior Programme Manager (1 FTE)
JS tasks

Project managers (6 FTE)

Financial officer (1 FTE)
Provision of financial tools and assistance on financial topics

Steering committee

Senior Programme Manager (1 FTE)
MA tasks

Programme Manager (1 FTE)
Rules & Regulations and Accounting function

IT officer (1 FTE)
Monitoring system & IT tools

Communication officer (1 FTE)

Administration/secretary (1 FTE)

Project generation and promotion of calls for proposal

Project assessment and project implementation

Performing overall programme tasks

The Management Authority Meuse Rhine

Finalizing the Interreg V program by 31-12-2023

- Total € 96 Million ERDF; 71% commited
- Financial interaction till summer 2024
- Staff on First Level Control from Stichting to Province of Limburg NL

The Management Authority Meuse Rhine

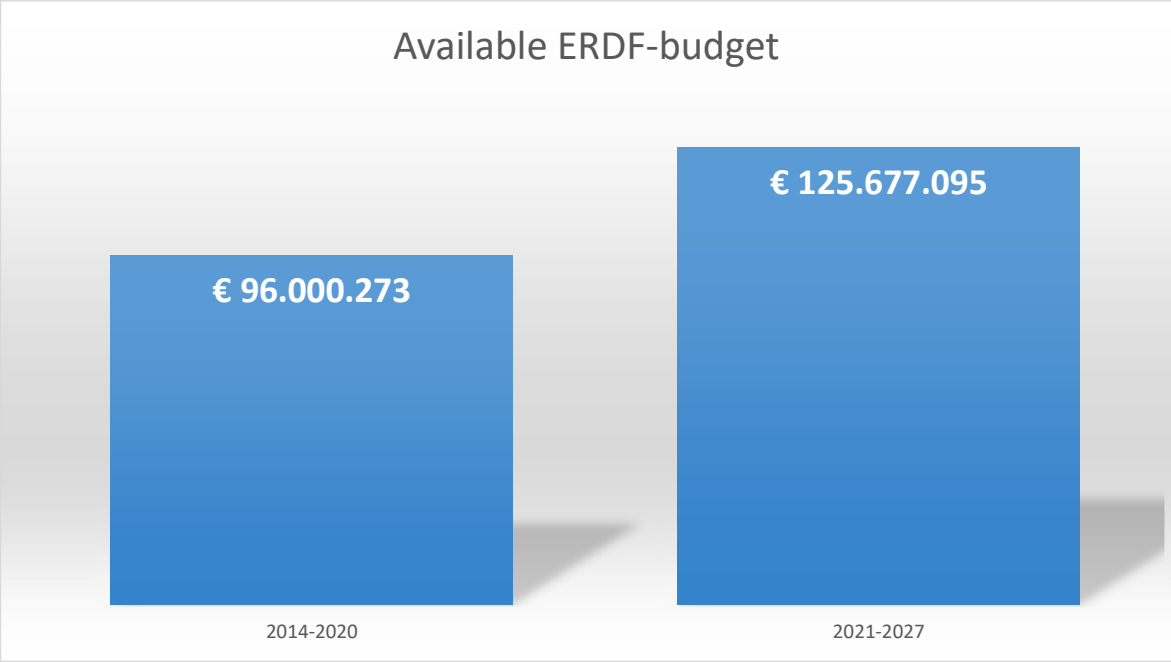
Starting up the Interreg VI program

- First Call for proposals: 28 February -14 April
- Digital two-step procedure → step 1 short application template to test idea, step 2 to produce full application
- Clear „go“ / „no go“ after step 1; SC planned 5th June
- Shorter duration of total procedure
- More focus on quality and guidance during application procedure

Interreg V → Interreg VI

Budget:

- Almost 31% extra budget
- 50% ERDF for projects



Interreg V → Interreg VI

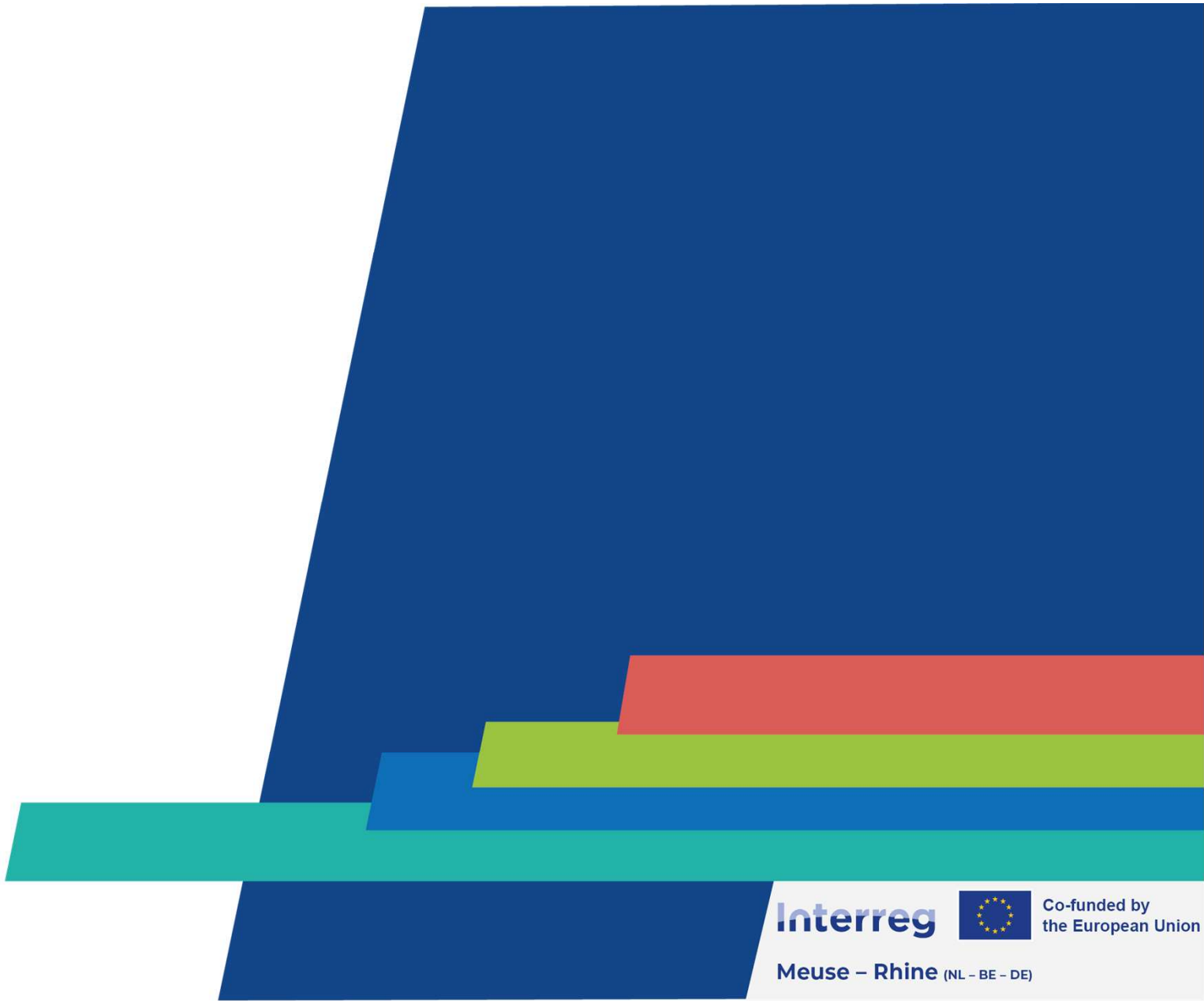
Clear demarcation of roles:

- Regional Antennas to provide active guidance in order to generate a sufficient flow of high-quality projects
- MA/JS is responsible for process after submission of applications until project closure
- Steering Committee for selection of operations, Monitoring Committee for supervising implementation of programme

Interreg V → Interreg VI

Simplification of administrative procedures in development:

- New monitoring system JEMS
- Simplified cost options
- Management verifications on content and financial progress, instead of 100% financial checks


Interreg
Co-funded by
the European Union
Meuse – Rhine (NL – BE – DE)

Van: Ronja Schmetz <ronjaschmetz@euregio-mr.eu>
Datum: 14 november 2023 om 17:17:30 CET
Onderwerp: EMR: Einladung EVTZ Versammlung - Invitation GECT Assemblée - Uitnodiging EGTS Vergadering - 29.11.2023

DE - FR - NL

Sehr geehrte Versammlungsmitglieder,

gerne laden wir Sie hiermit zur kommenden **EVTZ-Versammlung der Euregio Maas-Rhein** ein:

29. November 2023
10:30 – 12:30 Uhr

Parlament der Deutschsprachigen Gemeinschaft

Platz des Parlaments 1
B - 4700 Eupen

Die Unterlagen können Sie unter folgendem Link herunterladen:
https://www.dropbox.com/scl/fo/v4hzgrwbkeulwtmxps2wq/h?rlkey=9z78cjtuo8bzwzmem10dsiloo&dl=0

Im Anschluss der Sitzung stehen für alle Teilnehmenden kleine Speisen und Getränke zur Verfügung. Bitte teilen Sie uns daher eventuelle Lebensmittelunverträglichkeiten oder Allergien mit.

Gerne möchten Sie bitten, Ihre **An- oder Abwesenheit bis zum 22.11.2023** an dorinakonze@euregio-mr.eu zu senden.

Darüber hinaus möchten wir gerne an das People to People 2 Abschlussevent im Anschluss an die EVTZ-Versammlung erinnern. Sie sind herzlich eingeladen! Weitere Informationen finden Sie im Anhang.

Bei Fragen steht Ihnen das EMR-Büro gerne zur Verfügung!

DE - **FR** - NL

Chers membres de l'Assemblée,

Nous avons le plaisir de vous inviter à l'**Assemblée du GECT de l'Euregio Meuse-Rhin** :

29 novembre 2023
10h30 – 12h30

Parlement de la Communauté germanophone

Platz des Parlaments 1
B - 4700 Eupen

Vous pouvez télécharger les documents à partir du lien suivant :
https://www.dropbox.com/scl/fo/v4hzgrwbkeulwtmxps2wq/h?rlkey=9z78cjtuo8bzwzmem10dsiloo&dl=0

À l'issue de la séance, de la petite restauration et des boissons seront disponibles pour tous les participants. Nous vous prions de nous informer des intolérances ou allergies alimentaires.

Nous vous prions de bien vouloir nous confirmer votre présence ou absence j**usqu'au 22/11/2023** à l'attention de dorinakonze@euregio-mr.eu.

En outre, nous aimerions vous rappeler l'événement de clôture People to People 2 qui aura lieu après l'Assemblée du GECT. Vous êtes cordialement invités ! Vous trouverez de plus amples informations en pièce-jointe.

Le bureau de l'EMR reste à votre disposition pour toute question ou information complémentaire.

DE - FR - **NL**

Geachte leden van de Vergadering,

We nodigen u graag uit voor de volgende **EGTS-Vergadering van de Euregio Maas-Rijn**:

29 november 2023
10u30 – 12u30

Parlement van de Duitstalige Gemeenschap

Platz des Parlaments 1
B - 4700 Eupen

De vergaderdocumenten kunt u downloaden via de volgende link:
https://www.dropbox.com/scl/fo/v4hzgrwbkeulwtmxps2wq/h?rlkey=9z78cjtuo8bzwzmem10dsiloo&dl=0

Na de sessie is er een lichte lunch voor alle deelnemers. Gelieve ons over eventuele voedselintoleranties of -allergieën te informeren.

Wij verzoeken u uw aan**- of afwezigheid tot en met 22-11-2023** te sturen naar dorinakonze@euregio-mr.eu.

We willen u ook herinneren aan het People to People 2 slotevenement na de EGTS vergadering. U bent van harte uitgenodigd! Meer informatie vind u in bijlage.

Het bureau van de EMR staat tot uw beschikking voor verdere informatie.

Mit freundlichen Grüßen Met vriendelijke groeten Bien à vous
i.A.
p.o.
Ronja Schmetz
Management assistant
Human resources

Euregio Maas-Rhein – Euregio Maas-Rijn – Euregio Meuse-Rhin

Gospertstraße 42 | B 4700 Eupen
Tel. +32 (0)87 789 641
ronjaschmetz@euregio-mr.eu
www.euregio-mr.info



Van: Info <info@euregio-mr.eu>
Verzonden: woensdag 15 november 2023 10:44
Aan: Sonja Fickers <SonjaFickers@euregio-mr.eu>
Onderwerp: CLOSURE EVENT PtoP Interreg EMR - 29/11/2023 - Invitation & registration

DE *– FR – NL*

Das **Abschlussevent des INTERREG-V-A EMR Projektes People to People** findet am 29.11.2023 von 13:30 bis
15:00 Uhr im **Parlament der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens** in Eupen statt.
Wir freuen uns, wenn Sie mit uns mehr als 5 Jahre bürgernahe Projekte in unserer Grenzregion und deren
Unterstützung durch den People to People Fonds feiern.

Programm:

13:30 Uhr	Eröffnung Begrüßungsrede durch Herrn Gouverneur Emile Roemer, Vorsitzender der EVTZ-Versammlung und EVTZ-Vorstands
13:45 Uhr	Rückblick auf mehr als 5 Jahre People to People, Sonja Fickers, Projektleiterin
14:00 Uhr	Beispiele und Erfahrungen der Mikroprojekte/Projektträger
14:30 Uhr	Zukunftsaussichten, Michael Dejozé, Direktor der EMR
14:45 Uhr	Schlusswort, Frau Isabelle Weykmans, Ministerin der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens zuständig für, u.a. Kultur, Sport und Medien
15:00 Uhr	Abschluss mit anschließendem Networking

Link zur An-/Abmeldung *(! Anzahl Teilnehmer ist begrenzt).*
https://forms.gle/k7aMFjrYkBPi3JVV7

Herzliche Einladung!

DE – ***FR*** *– NL*

L'événement de clôture du projet INTERREG-V-A EMR People to People aura lieu le **29 novembre 2023**
de **13h30 à 15h00** au **Parlement de la Communauté germanophone de Belgique** à Eupen.

Nous nous réjouissons de vous accueillir pour célébrer plus de 5 années de projets de proximité citoyenne
dans notre région frontalière et leur soutien par le fonds People to People.

Programme:

13h30	Ouverture Discours de bienvenue de Monsieur le Gouverneur Emile Roemer, président de l'Assemblée du GECT et du Comité directeur du GECT.
13h45	Rétrospective sur plus de 5 ans de People to People, Sonja Fickers, cheffe de projet
14h00	Exemples et expériences des microprojets/porteurs de projets
14h30	Perspectives d'avenir, Michael Dejozé, Directeur de l'EMR
14h45	Conclusion, Mme Isabelle Weykmans, Ministre de la Communauté germanophone de Belgique responsable, e.a., de la culture, du sport et des médias
15h00	Clôture suivie d'un réseautage

Lien pour inscription/désinscription *(! Nombre de participants limité).*
https://forms.gle/k7aMFjrYkBPi3JVV7

Soyez cordialement invités !

DE – FR – ***NL***

Het **slotevenement van het INTERREG V-A EMR project People to People** vindt plaats op **29 november 2023**
van **13:30 tot 15:00 uur** in het **Parlement van de Duitstalige Gemeenschap van België in Eupen**.
We verheugen ons om meer dan 5 jaar projecten die dichtbij de burger staan en in onze grensregio hebben
plaatsgevonden alsmede hun ondersteuning door het People to People Fonds samen met u te vieren.

Programma:

13:30 uur	Opening Welkomstwoord door gouverneur Emile Roemer, voorzitter van de EGTS -Vergadering en het EGTS-Bestuur
13:45 uur	Terugblik op meer dan 5 jaar People to People, Sonja Fickers, Projectleidster
14:00 uur	Voorbeelden en ervaringen van de microprojecten/projectdragers
14:30 uur	Toekomstperspectieven, Michael Dejozé, directeur van EMR
14:45 uur	Slotwoord, mevrouw Weykmans, minister van de Duitstalige Gemeenschap van België verantwoordelijk voor o.a. cultuur, sport en media
15:00 uur	Afsluiting en netwerking

Link voor aan-/afmelding *(! Aantal deelnemers is beperkt)*:
https://forms.gle/k7aMFjrYkBPi3JVV7

U bent van harte uitgenodigd!

Met vriendelijke groeten, mit freundlichen Grüßen, cordialement, best regards,

Sonja Fickers
Project leader People to People

Euregio Maas-Rhein – Euregio Maas-Rijn – Euregio Meuse-Rhin

Gospertstraße 42 | B 4700 Eupen
Tel. +32 (0)87 789 642
Mobil: +32 479 86 58 30

sonjafickers@euregio-mr.eu
www.euregio-mr.eu

euregio
meuse-rhin
maas-rhein
maas-rijn

Ostbelgien

Province de Liège

provincie Limburg

region aachen

provincie limburg

VERGADERING

EGTS Euregio Maas-Rijn

29/11/2023

10:30 – 12:30

Parlement Eupen

AGENDA

Inleiding 3

1. Goedkeuring van de agenda 3

Informatie- en beslissingspunten met debat 4

2. Projecten 4

a. Indiening van het 'ECHT'-project binnen het Interreg North-West Europe programma (besluit) 4

b. Stand van zaken van de huidige projecten (informatie) 5

c. Indiening van het 'kleinprojectenfonds' binnen het Interreg VI-A MR programma (besluit) 10

3. Oprichting van het euregionaal coördinatiecentrum voor onderwijs (besluit) 11

4. Stichting EMR: Voorbereiding van de liquidatie (besluit) 13

5. Interreg VI-A MR 2021-2027: Start programma (informatie) 14

Thema's van de partnerregio's 15

Informatie- en beslissingspunten zonder debat 16

6. Einstein Telescoop: Stand van zaken (informatie) 16

7. Werkplan EGTS 17

a. Werkplan 2023: stand van zaken (informatie) 17

b. Werkplan 2024 (besluit) 24

8. Aanpak van de overstromingscrisis: euregionale conferenties (informatie) . 25

9. Financiën EGTS 27

a. Stand van zaken 2023 (informatie) 27

b. Begroting 2024 (besluit) 28

c. Jaarrekening 2022 (besluit) 29

10. Varia 30

Opmerking: Omwille van de leesbaarheid is in de tekst gekozen voor de mannelijke vorm; de informatie heeft echter betrekking op alle geslachten.

INLEIDING

1. Goedkeuring van de agenda

De voorzitter legt de agenda ter goedkeuring voor.

Voorgesteld besluit De EGTS-vergadering keurt de agenda goed.

INFORMATIE- EN BESLISSINGSPUNTEN MET DEBAT

2. Projecten

a. Indiening van het 'ECHT'-project binnen het Interreg North-West Europe programma (besluit)

In het kader van het project 'ECHT' (Europe Climate Hiking Trail) zal het secretariaat van het VN-klimaatverdrag, gevestigd in Bonn, een thematische langeafstandswandelroute uitwerken om het thema klimaat en klimaatverandering in de kijker te zetten. Het wandelpad zal hierbij de drie landen (DE/BE/NL) en de Euregio doorkruisen. De route loopt langs beschermde zones zoals natuurgebieden en natuurreservaten, maar ook langs plaatsen die verwoest werden door de overstromingen van 2021 (bv. het Ahrdal). Bovendien kan er onderweg gestopt worden op locaties voor hernieuwbare energie en kunnen er langs de route panelen geplaatst worden met info over het thema klimaat en klimaatverandering. Hierdoor zal duurzaam toerisme in de regio gestimuleerd worden.
De leidinggevende partner is het Institut für Kirche und Gesellschaft der Evangelischen Kirche von Westfalen (DE). Het Drielandenpark zou (vertegenwoordigd door de EMR) als één van de vier projectpartners deelnemen aan het project. Het Drielandenpark zou voornamelijk instaan voor het leggen van contacten tussen de belanghebbenden en de organisaties uit de drie landen. Hierbij zou het euregionaal toeristisch platform een nauwe samenwerking mogelijk maken. Bij goedkeuring door Interreg North-West Europe zou het project 18 maanden lopen te tellen vanaf november 2023.

Het totaalbudget van het project bedraagt € 788.545 en zal voor 60% medegefinancierd worden door het EFRO. Het budget voor het Drielandenpark bedraagt in totaal € 31.571, waarbij na aftrek van de EU-middelen (18.943 €) € 12.628 uit het drielandenparkbudget van 2024 in het project geïnvesteerd zal worden. De stuurgroep van het Drielandenpark, die op 20/09/2023 bijeengekomen is, ging akkoord met de deelname aan het project.

In bijlage 1 vindt u een factsheet van het project.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit
De EGTS-vergadering stemt in met de deelname van het Drielandenpark aan het Interreg NWE-project 'ECHT', ten laste van de begroting van het Drielandenpark.

b. Stand van zaken van de huidige projecten (informatie)

Op de dag van de vergadering staat het bureau nog in voor het beheer van 7 projecten in uitvoering.

Een algemeen overzicht van de projecten van de EMR kan gevonden worden in bijlage 2. Bijgevolg heeft de EMR sinds 2017 24 projecten voor een totaalbedrag van ongeveer € 37.869.505,10 met succes uitgevoerd in samenwerking met 221 partners (andere projecten goed voor nog eens € 7,29 mio en 38 partners doorlopen momenteel de goedkeuringsprocedure).

Stand van zaken van de projecten in uitvoering:

EMRLingua (EGTS):

Het Interreg V-project EMRLingua loopt op 30 november ten einde en kan mooie resultaten voorleggen. Aangezien er nog onzekerheid heerst omtrent Interreg VI verzoekt het EMR-bureau de Vergadering om middelen vrij te maken voor het Euregionaal Coördinatiecentrum voor Onderwijs (EMRLingua) en om de ontwikkeling van het multimediale, drietalige geografieboek *GeoRegioEMR*[1] voort te zetten (zie agendapunt 4).

Zowel het project als het Coördinatiecentrum zijn d.m.v. sociale media, emrlingua.eu en evenementen bekend geworden bij een breed publiek. Onderzoek van ITEM heeft in kaart gebracht wat de obstakels en mogelijkheden zijn voor de (taal)grensoverschrijdende mobiliteit van leerkrachten en wat bepalend is voor scholen om zich wel of niet actief in te zetten voor buurtaal- en euregionaal georiënteerd onderwijs. Het netwerk van Euregio(profiel)scholen werd gereactiveerd en uitgebreid waardoor nu alle partnerregio's goed vertegenwoordigd zijn. Door de toetreding van 30 nieuwe scholen telt het netwerk nu ongeveer 65 à 70 scholen. Zij kunnen genieten van ondersteuning bij grensoverschrijdende activiteiten en ervaringsuitwisseling. De leerkrachten en leerlingen van dit netwerk en van andere scholen in de EMR hebben een database ter beschikking met digitaal euregionaal lesmateriaal, met als kers op de taart het *GeoRegioEMR*. Mede dankzij EMRLingua hebben meer dan 12.000 leerlingen de grens overschreden voor bezoeken en uitwisselingen (stand van zaken 03/10/2023).

[1] https://georegioemr.eu/

MARHETAK (EGTS):

Het project Maas-Rijn Taskforce (MARHETAK), dat een deel van de aanpak van overstromingen door EMRIC omvat, eindigt op 31/12/2023. Het project eindigt op een hoogtepunt met een afsluitende conferentie en een trinationale rampenoefening op 12/12/2023, waarbij een nieuwe Europese crisismanagementtool (Paragon) voor de eerste keer getest zal worden binnen een grensoverschrijdende context.

Beperkende voorwaarden bij inschrijving in een school in een buurland (EGTS):

In het voorjaar van 2023 heeft ITEM in het kader van b-solutions de juridische en administratieve belemmeringen bij het volgen van primair onderwijs (basisschool) in een buurland/de buurregio in kaart gebracht en statistische gegevens verzameld over de grensoverschrijdende mobiliteit van leerlingen uit het primair onderwijs binnen de EMR.

Enkel in NRW zijn er juridische obstakels. Leerlingen die wonen in NRW moeten een formele procedure doorlopen om in Nederland of België naar school te mogen gaan. Daarbij gelden strikte voorwaarden, waarbij de autoriteiten 'het leven in de grensregio' niet als een doorslaggevend argument zien.

Statistisch gezien is er van significante grensoverschrijdende mobiliteit geen sprake, maar er is wel kans toe. De motieven om de grens over te gaan zouden ook heel interessant kunnen zijn, bijvoorbeeld vanuit het perspectief van taalverwerving.

b-solutions biedt een '*objective 2*' vervolgtraject/-onderzoek aan om bij te dragen aan een betere implementatie, bv. door voorstellen voor wetswijzigingen te formuleren of het handelen in strijd met de Europese regelgeving aan te kaarten.

PLUS CHANGE (EGTS/Drielandenpark):

Het Horizon-project PLUS Change, waarbij de EMR optreedt als praktijkpartner van het Drielandenpark, ging op 1 juni van start. Het kick-off event vond van 12 tot 14 juni plaats bij de leidinggevende partner CzechGlobe in Praag. Naast het onderzoeksluik met richtlijnen voor de integratie van wetenschap en praktijk werden de 12 use cases in de verschillende Europese regio's besproken om het landgebruik af te stemmen op de klimaatverandering en de sociale en biodiversiteitsdoelstellingen. Voor het Drielandenpark ligt de nadruk op de uitwerking van een euregionaal actieplan voor klimaatbestendige landschappen met

focus op land- en natuurgebaseerde oplossingen. Op basis van een inventaris van projecten, programma's en masterplannen om overstromingen aan te pakken (zie punt 9) werd een eerste grensoverschrijdende stakeholder workshop voorbereid in het kader van een Drielandenpark-bijeenkomst aan het einde van het jaar.

People to People 2 (Stichting):

Dankzij de tweede oproep eind april 2023 werden in totaal 13 People to People-initiatieven ondernomen tot midden oktober 2023. Hierdoor werden veel burgergerichte projectactiviteiten georganiseerd tussen mei en midden oktober 2023.

Naast de begeleiding van deze PtoP-initiatieven lanceerde de projectleiding talrijke communicatieactiviteiten om de zichtbaarheid van deze initiatieven te vergroten. Deze activiteiten kunnen als volgt samengevat worden:

Interview met de projectpartner voor elk microproject (13) in de afrondingsfase (EN ondertiteling) (deadline eind november)	https://www.youtube.com/@peopletopeople-smallprojec5110
Tijdlijn met projectactiviteiten	https://timeline.euregio-mr.info/people-to-people-2/?lang=nl
Uitbreiding van de PtoP-website	https://euregio-mr.info/nl/foerderung/people-to-people/
Social media campagne op het FB-account van de EMR Tijdens de eerste anderhalve maand van de campagne werden meer dan 130.000 mensen bereikt.	https://www.facebook.com/EuregioMR/

Na indiening en controle van het eindverslag van de microprojecten met aansluitende uitbetaling van de EFRO-middelen aan de leidinggevende partners blijkt dat er activiteiten georganiseerd werden voor een totaal van ongeveer € 330.000 aan EFRO-middelen.

Het einde van het kaderproject is voorzien op 31/12/2023. Tegen die tijd moeten de closure events georganiseerd, de microprojecten en het kaderproject administratief afgesloten en de vereiste van alle noodzakelijke deliverables gehaald zijn.

Interreg V-A EMR (Stichting): de stichting EMR heeft in het kader van de personeelsoverdracht naar het Interreg VI-A MR programma verantwoording afgelegd aan de administratie van Interreg V-A EMR voor de zogenaamde 'First Level Control'. Bovendien werken alle projectmanagers, met uitzondering van één iemand, al aan het Interreg VI-A MR programma. Het laatste arbeidscontract van de stichting in het kader van dit project loopt af op 31/12/2023. Hierna zal de stichting enkel nog deelnemen aan de 'closure' van het project.

SME Transition Innovation Partner Projects (STIPP) (EGTS):

In het kader van de implementatie van haar EMR2030-strategie voor Economie & Innovatie, waarbij een nauwe samenwerking met de grensoverschrijdende socio-economische waardeketens centraal staat, zocht de EMR aansluiting bij het consortium dat de indiening van het STIPP-project bij Interreg Maas-Rijn VI overweegt.
STIPP staat voor SME Transition Innovation Partner Projects en kan over het algemeen vergeleken worden met het Interreg V Crossroads-project in Vlaanderen en Nederland.
Maar in plaats van zelf diensten of ondersteunende platformen te ontwikkelen, wenst de EMR de beste actoren van de Euregio te steunen bij de ontwikkeling van een *flagship*-project dat het gehele economische en innovatieve werkveld in de Euregio nauw zal betrekken. Het ontwerp van dit project wijst in de richting van een duurzame inrichting van 'Cross Border Business Development & Advisory Support Services', waarbij gebruik wordt gemaakt van digitale tools zoals artificiële intelligentie en innovatieve financieringsmodellen. Ook de kwaliteitsbewaking en governance zullen de juiste aandacht krijgen. Het doel is om een dergelijk project voor te stellen bij Interreg Maas-Rijn en op te starten in de eerste helft van 2024.

Active Citizen Participation (ACP) (EGTS):

Het Common Ground – Active Citizen Participation (ACP)-project, gefinancierd met € 319.089 van de Robert Bosch Stiftung GmbH, begon zijn activiteiten in oktober 2022. Het doel van het project is om een structureel kader te creëren om burgers meer te betrekken bij grensoverschrijdende, gezondheidsgerelateerde beslissingen binnen de Euregio Maas-Rijn. In het licht van het thema 'Klimaatverandering en gezondheid' zullen op lange termijn ook andere gezondheidsthema's met een grensoverschrijdende reikwijdte opgenomen worden binnen het project. Het project duurt 36 maanden en eindigt op 31/08/2025.

De EGTS Euregio Maas-Rijn zal in samenwerking met euPrevent en 5 andere partners op 30/11/2023 een kick-off event voor de stakeholders organiseren in het Parlement van de Duitstalige Gemeenschap. De hoofdthema's van het event zijn: de voorstelling van het project, de eerste ontmoeting met de stakeholders en de eerste kennismaking met de digitale enquêtemodule 'Place Standard Tool' met zijn nieuwe module 'Klimaatverandering en Gezondheid'.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit *De EGTS-vergadering neemt kennis van deze informatie.*

c. Indiening van het 'kleinprojectenfonds' binnen het Interreg VI-A MR programma (besluit)

Het beheer van zogenaamde People to People-projecten (PtoP) behoort via Interreg V-A EMR reeds tot de kernactiviteiten van de Euregio Maas-Rijn. Tussen 2017 en 2023 konden hierdoor binnen beide zogenaamde kaderprojecten (PtoP1 en PtoP2) 37 microprojecten ten bedrage van € 2.100.000 (waaronder een EU-subsidie van € 1.050.000 uit het EFRO) gefinancierd worden voor een totaalbedrag van ongeveer € 1.770.000 (met een EU-subsidie van in totaal € 810.000 uit het EFRO). De financiering werd in goede banen geleid door 0,6 tot 1 voltijdsequivalent.

Voor de programmaperiode Interreg VI-A MR 2021-2027 werkt het EMR-bureau aan een systeem voor de medefinanciering van kleine projecten, het kleinprojectenfonds (KPF) genoemd, dat is afgestemd op de nieuwe Interreg-regelgeving. Een overzicht is te vinden in Bijlage 3.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit
De EGTS-vergadering neemt kennis van de voortgang in de ontwikkeling van het kleinprojectenfonds van het Interreg VI-A MR programma en geeft het bureau en het bestuur de opdracht om het kleinprojectenfonds verder uit te werken en in te dienen.

3. Oprichting van het euregionaal coördinatiecentrum voor onderwijs (besluit)

Het Interreg V-A EMR-project EMRLingua ondersteunt het onderwijs van buurtalen in de gehele Euregio. We krijgen uit het onderwijsveld veel feedback over de samenwerking en de resultaten. Het project werd verlengd waarna de einddatum werd vastgelegd op 30/11/2023. Voor ons betekent dit dat:

- de EGTS geen middelen meer heeft om de EMRLingua-activiteiten nog voort te zetten na deze datum.
- de noodzakelijke administratieve stappen voor het tijdelijk ontslag van het personeel in september ingeleid moeten worden.

Gelet op de ambitieuze doelstelling om op lange termijn een euregionaal coördinatiecentrum voor onderwijs op te richten, werd een actieplan ontwikkeld voor de voortzetting van de projecten. Daarom hebben we tijdens de vergadering van de EGTS EMR van april een vervolgproject, genaamd Connect'ED voorgesteld en bij Interreg VI-A MR ingediend. Volgens het tijdschema had dit project perfect kunnen aansluiten op de activiteiten van EMRLingua.

We weten momenteel nog niet hoe het zal verdergaan met de Interreg-projectoproep.

Twee zaken moeten geregeld worden, indien deze activiteiten voortgezet worden:

- perspectief bieden voor het personeel dat momenteel betrokken is bij EMRLingua
- de extra tijd gebruiken om dieper in te gaan op het project en een stevige, duurzame en ambitieuze structuur te ontwikkelen.

Het bureau stelt voor om € 147.400 uit de reserves te halen (goed voor nog ongeveer € 600.000) zodat het personeel tot eind juni 2024 in dienst kan blijven. Met dit geld stellen we een (inhoudelijk en financieel) plan op om een duurzaam coördinatiecentrum te ontwikkelen en op te richten. Dit plan werd onderhandeld en ter goedkeuring voorgelegd aan de partnerregio's en de vergadering van de EGTS EMR. Een direct gevolg hiervan is dat het personeel EMRLingua administratief en financieel kan afsluiten.

Bovendien moet melding worden gemaakt van de zogenaamde GeoRegioEMR. Dit product van het EMRLingua-project is een modern en innovatief digitaal leerinstrument voor de scholen in de EMR. De hostingkosten van dit werkinstrument

bedragen echter € 40.000 per jaar. Voor de EMR-scholen moeten wij de beschikbaarheid en het gebruik veiligstellen. Dit zou de EGTS EMR willen opnemen in het voorstel tot de oprichting van het euregionaal coördinatiecentrum. Daarom verzoekt het bureau om deze € 40.000 euro eveneens uit de reserves te halen tot er meer duidelijkheid is over de periodieke financiering van GeoRegioEMR. Bij het vinden van een structurele en duurzame oplossing voor de financiering zouden de middelen gedeeltelijk of volledig kunnen terugvloeien naar de reserves. Anders zal de EGTS EMR in 2024 alles zelf moeten betalen voor de hosting en het onderhoud en een besluit moeten nemen voor de komende jaren.

Met het oog op de voortzetting van de contracten en de activiteiten van EMRLingua en de (voor)financiering van het GeoRegioEMR leerinstrument raadt het bureau aan om € 187.400 uit de reserves te halen.

Dit voorstel werd op 20/09/2023 voorgelegd aan het bestuur dat unaniem akkoord ging. Nu vraagt het bureau de EGTS-vergadering om de finale goedkeuring.

Met betrekking tot de onderhandelingen over de oprichting van een euregionaal coördinatiecentrum voor onderwijs kan in bijlage 4 een stand van zaken gevonden worden over het inhoudelijke en financiële luik van deze structuur.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit
De EGTS-vergadering gaat ermee akkoord om € 187.400 te halen uit de reserves voor de financiering van GeoRegioEMR tot eind december 2024 en voor het personeel van het coördinatiecentrum tot eind juni 2024. Bovendien geeft de vergadering het bureau de opdracht om een partnerschapsovereenkomst te onderhandelen voor de indiening van het coördinatiecentrum voor euregionaal onderwijs.

4. Stichting EMR: Voorbereiding van de liquidatie (besluit)

De Stichting Euregio Maas-Rijn, een stichting naar Nederlands recht, heeft haar activiteiten (met uitzondering van diverse activiteiten in het Interreg V-programma) ingaande 4 april 2019 overgedragen aan de Euregio Maas-Rijn EGTS.

Op 4 april 2019 is door het bestuur van de Stichting het navolgende besluit genomen:

"*Het Bestuur machtigt de vergadering van de EGTS om de Stichting te vertegenwoordigen en in financieel opzicht af te handelen. De algemene reserve van de Stichting wordt naar de aan te maken rekeningen van de EGTS overgedragen. De begroting 2019 wordt, met uitzondering van het budget voorzien voor het Interreg-project "Technische bijstand", aan de EGTS overgedragen. De financiële middelen uit Interreg IV waarover de EMR beschikt, worden naargelang de besluiten van het Interreg-Comité van Toezicht naar de aldaar bepaalde instanties overgeschreven*."

Op 31 december 2023 wordt het project People to People 2 fase 2 afgesloten. De financiële afwikkeling van dit project zal in de 1ste helft van 2024 plaatsvinden.

Na financiële afwikkeling van het project kan de Stichting Euregio Maas-Rijn worden geliquideerd en de algemene reserve, groot circa € 600.000 worden overgedragen aan de Euregio Maas-Rijn EVTZ.

Een gedetailleerde uitleg over de voorbereiding van de afwikkeling is te vinden in bijlage 5.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit *De EGTS-vergadering neemt kennis van deze informatie en neemt het principe-besluit de noodzakelijke voorbereidingen op te starten voor de liquidatie van de Stichting.*

5. Interreg VI-A MR 2021-2027: Start programma (informatie)

Mondelinge toelichting tijdens de zitting.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit *De EGTS-vergadering neemt kennis van deze informatie.*

THEMA'S VAN DE PARTNERREGIO'S

De leden van de EGTS-vergadering kunnen onder dit agendapunt hun eigen thema's aanbrengen.

Aansluitend debat en uitwisseling.

INFORMATIE- EN BESLISSINGSPUNTEN ZONDER DEBAT

6. Einstein Telescoop: Stand van zaken (informatie)

Tijdens de ET-ministersconferentie op 26 september in Brussel zijn afgevaardigden uit België, Nederland en de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen overeengekomen om voorbereidingen te treffen voor een gezamenlijk consortium om de Einstein Telescoop in de Euregio Maas-Rijn te vestigen.

De ondertekende overeenkomst is het bestuurlijke vervolg op de overeenkomst van Bonn van december 2022, toen ministers en gedeputeerden van de provincies overeenkwamen om een ambtelijke Taskforce op te richten om de samenwerking tussen de drie landen op verschillende bestuursniveaus te bevorderen. De ET-EMR Taskforce voert verschillende taken uit zoals de voorbereidingen treffen voor het bidbook en het gastconsortium.

De ministers kwamen ook overeen dat het ET-EMR Projectbureau de nodige haalbaarheidsstudies zal coördineren en een plan voor realisatie van de Einstein Telescope in de EMR zal presenteren.

Het ET-EMR Projectbureau heeft tevens de opdracht gekregen om alle communicatieactiviteiten voor het project te coördineren. Zo is er een nieuwsbrief waarop u zich kunt inschrijven. De laatste edities (14 juli 2023; 29 september 2023) kunt u raadplegen op: https://www.einsteintelescope.nl/nieuwsbrief/

Het officiële voortgangsverslag (in het Engels) en een samenvatting in de euregionale talen is terug te vinden in bijlage 6a + 6b.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit *De EGTS-vergadering neemt kennis van deze informatie.*

7. Werkplan EGTS

a. Werkplan 2023: stand van zaken (informatie)

Hieronder vindt u per thema een kort overzicht van alle activiteiten. Daarin worden alle ontwikkelingen en relevante activiteiten sinds de EGTS-vergadering van 26/04/2023 opgesomd, alsook alle toekomstige werkzaamheden. Indien gewenst geeft het bureau graag verdere toelichting.

De evenementenkalender 2023 kan teruggevonden worden in bijlage 7.

Thema	Stand van zaken
Economie & innovatie	Een belangrijke doelstelling van de EMR2030 E&I-strategie is 'Cross Border Business Development & Advisory Support Services'. Hierbij vermelden de stakeholders uit de 5 partnerregio's in een matrix hun expertise- en interessegebieden met betrekking tot de gezaghebbende economische sectoren, waardeketens en sleuteltechnologieën. Het doel is om snel en efficiënt de domeinen te identificeren met een groot potentieel voor grensoverschrijdende samenwerking. In mei 2023 werd een eerste proef op de som genomen met de Euregionale Captain's Table over 'Plastic Recycling'. Organisaties uit alle partnerregio's namen deel, gaande van de bevoegde overheden en agentschappen over grote bedrijven en kmo's tot federaties en onderzoeksinstituten. In een rapport worden 2 à 3 focusdomeinen voor verdere werking en grensoverschrijdende samenwerking genoemd. Om de 'Cross Border Business Development & Advisory Support Services' verder te ontwikkelen en vooral over de grenzen heen structureel en duurzaam te verankeren, kijkt de EMR enerzijds naar goed werkende voorbeelden uit diverse grensoverschrijdende projecten, zoals Interreg. Goede praktijken uit bijvoorbeeld het ET2SME-project en het Interreg-project 'Crossroads' in Vlaanderen en Nederland zijn daarbij leerrijk. Anderzijds wenst de EMR, in plaats van zelf diensten of ondersteunende platformen te ontwikkelen, de relevante actoren te steunen bij de ontwikkeling van een *flagship*-project dat het gehele

	economische en innovatieve werkveld in de Euregio nauw zal betrekken. In die zin is het geplande partnerschip voor het zogenaamde STIPP-project van belang. Het ontwerp van dit project wijst in de richting van een duurzame inrichting van 'Cross Border Business Development & Advisory Support Services', waarbij gebruik wordt gemaakt van digitale tools zoals artificiële intelligentie en innovatieve financieringsmodellen. Ook de kwaliteitsbewaking en governance zullen de juiste aandacht krijgen. Het doel is om een dergelijk project voor te stellen bij Interreg Maas-Rijn en op te starten in de eerste helft van 2024. Een stand van zaken over de Einstein Telescoop vindt u terug onder punt 6.
Arbeidsmarkt	Het consortium van de projectaanvraag 'EMR360', dat in mei werd ingediend in het kader van de 'eerste stap' van de Interreg VI-A MR-procedure, wacht nog op een reactie van de Interreg-administratie. Daarom wordt geprobeerd om ook andere alternatieve financieringsmogelijkheden te vinden (met name Interreg VI B NW) die voor de partners/partnerschappen in de EMR van belang kunnen zijn. In samenwerking met het GIP werd een brief verzonden naar de minister van Financiën in Nederland, België, Duitsland en Nordrijn-Westfalen om de aandacht te vestigen op het probleem rond de onbeantwoorde (fiscale) vragen binnen het thema Home Office, met het verzoek om een oplossing te vinden voor grensarbeiders. De antwoorden geven tot dusver aan dat ze zich nu meer bewustzijn van de problemen voor grensarbeiders. De EMR zal in samenwerking met het GIP Aken-Eurode op 12 en 13/12 in Aken een bijeenkomst organiseren met de interregionale partners van deze coöperatie.
Onderwijs & opleiding	De samenwerking op het vlak van onderwijs wordt begeleid en gecoördineerd via het EMRLingua-project (zie agendapunt 2b).
Landschap & klimaat	- Drielandenpark (3LP) Samenwerkingsperiode 2024-2027: Vanaf 2024 zal een nieuwe partner (het Ministerie voor Leefmilieu, Natuurbescherming en Verkeer van de deelstaat NRW) zich aansluiten bij het partnerschap. De nieuwe samenwerkingsovereenkomst zal begin 2024 voorgelegd worden. - HORIZON PLUS Change: in december 2022 goedgekeurd. Juni 2023: kick-off meeting in Praag. Een eerste stakeholder workshop en een 3LP symposium 2023 over klimaatbestendige landschappen wordt voorbereid.

	- WG invasieve soorten: bijeenkomst in maart (Eupen). Juni 2023: veldbezoek voor de uitwisseling van goede praktijken. - Ondersteunen van de EMR bij de coördinatie van verschillende initiatieven om overstromingen aan te pakken (zie punt 8).
Toerisme	Tot nu toe was het werk gericht op het "Genussregion"-concept in samenwerking met onze Duitse partner, het Aachen Region Zweckverband. Ondanks enige vooruitgang moest het project echter worden stopgezet. Het project is nog niet volwassen genoeg en heeft meer tijd nodig. Desondanks heeft het project contouren geschetst die als basis kunnen dienen voor andere projecten in ontwikkeling, in het bijzonder het gebrek aan personeel in de sector, de behoefte aan professionalisering en het gebrek aan aantrekkelijkheid van de sector. De focus ligt nu op de themaroutes die in de verschillende partnerregio's worden ontwikkeld: Romeins verleden, industrieel en mijnverleden, Karel de Grote, Napoleon, Tweede Wereldoorlog, wijnroute, fruitroute, natuurparken, enz. Het groeiende aantal themaroutes maakt het noodzakelijk om de behoefte aan meer/betere coördinatie aan te pakken. Sommige lokale belanghebbenden benadrukken het idee om bepaalde aspecten (IT, virtuele realiteit, enz.) te delen. Tot slot, en dit is het belangrijkste punt, zullen we de kwestie van toeristenstromen en knelpunten aanpakken. Sommige plaatsen richten zich op massatoerisme, wat de meeste belanghebbenden in het toerisme zouden willen vermijden. Een betere spreiding van toeristen over ons grondgebied lijkt voor velen noodzakelijk.
Cultuur	De euregionale museumpas is door de sterke Belgische en Nederlandse museumpas en door de investeringskosten moeilijk te realiseren. Themagerichte museumpassen lijken realistischer en zijn gemakkelijker te financieren via het nieuwe kleinprojectenfonds van de EGTS EMR / Interreg VI. In het kader van kleine euregionale projecten (KEP) financiert de Euregio meer dan 20 grensoverschrijdende cultuurprojecten. Via het Interreg V People to People financieringsprogramma van de EMR werden bij de tweede oproep grensoverschrijdende cultuurprojecten gefinancierd met meer dan € 123.000 aan EFRO-middelen. De nauwe samenwerking tussen de EMR-projectleiding en de culturele medewerkers heeft een succes gemaakt van de tweede oproep.
Mobiliteit & infrastructuur	Binnen het domein mobiliteit wordt samengewerkt met het euregionaal coördinatiecentrum van de AVV. Zo organiseerde de werkgroep Ticketing, Tarieven en Marketing verschillende events waaraan

	de openbaarvervoersondernemingen uit de EMR konden deelnemen. Ondertussen kwamen ook thema's zoals de drielandentrein aan bod. De drielandentrein zou kunnen uitrijden in het eerste kwartaal van 2024. De focus lag bovendien op het harmoniseren van eTicketing via het project easyconnect, waarbij het ticketingsysteem verder getest werd. Bovendien werd het project EMRConnect met succes afgerond.
Veiligheid	**Reddingsdiensten:** - De nieuwe Service Level Agreement van de EMRIC-partner werd onderhandeld en zal in december ondertekend worden. - Voorbereiding van de Paragon-test op 12/12/2023. Op deze dag wordt de innovatieve EU-crisismanagementtool voor de eerste keer over de grenzen heen getest. - Afronding van het MARHETAK-project incl. de bijbehorende producten zoals de vergelijking van de alarmniveaus bij hoogwater. - Voorbereiden en ondersteunen van een nieuw EMRIC-verdrag tussen de hulpverleningszone DG en de aangrenzende Duitse gemeenten, alsook lobbyen voor een nieuw verdrag tussen NRW en België dat betrekking heeft op de grensoverschrijdende inzet van ambulances. **Politie/Justitie/Administratie:** - Afsluiting van het EURIEC-project in augustus, met een overgangsfase tot eind 2023 - NeBeDeAgPol veiligheidsconferentie op 14/10/2023 - NeBeDeAgPol fietstocht voor politiediensten op 29/09/2023 - Voorbereiden van een gemeenschappelijk politieteam (GPT) in de EMR - Nieuwe analyseactiviteiten in het EPICC - Conferentie 'Forum ad Mosam' voor rechters en officieren van justitie
Gezondheidszorg	De focus lag op de bijdrage aan Active Citizen Participation (ACP) en op de voorbereiding van de kick-off meetings op 30/11/2023 in het Parlement van de Duitstalige Gemeenschap. De EGTS EMR nam deel aan de EURegionsWeek op 12/10/2023 in Brussel om het ACP voor te stellen in het kader van gezondheidsworkshops. Bovendien werkt de EGTS zoals gewoonlijk samen met de euregionale stichting euPrevent.

Financiering	**People to People 2** Uitvoering van het kaderproject (juli 2022 tot december 2023): ⇨ 2 projectoproepen gelanceerd ⇨ 13 goedgekeurde microprojecten (voor een totaal kostenplaatje van € 670.768,90 waarbij 50% oftewel € 335.384,45 gefinancierd wordt door EFRO-middelen) ⇨ Begeleiding bij de uitvoering van de activiteiten van de People to People-microprojecten tot midden oktober 2023 ⇨ Intensieve communicatiecampagne over de activiteiten van de microprojecten (interview, tijdlijn, campagne op sociale media, website) Beheer en administratie van het kaderproject. **Kleine euregionale projecten (KEP)** In 2023 werden 34 projecten ingediend die gesubsidieerd werden voor een bedrag van € 19.240. Doordat de KEP-middelen van 2022 werden overgedragen naar 2023 bedroeg het begrotingsplafond voor alle partnerregio's tezamen € 38.700. De gesubsidieerde projecten hebben betrekking op thema's zoals kunst en cultuur, sport en klimaat. **Euregionale onderwijsmobiliteit** 6.717 leerlingen kregen hulp via het fonds voor euregionale onderwijsmobiliteit. Het fonds ondersteunt (taal)grensoverschrijdende leerlingenactiviteiten zoals een bezoek aan buitenschoolse onderwijslocaties, stages en ontmoetingen tussen partnerscholen (nog eens zo'n 6.000 studentenmobiliteiten werden gefinancierd via een analoog fonds van het EMRLingua-project). Een overzicht van het fonds voor kleine euregionale projecten en het fonds voor euregionale onderwijsmobiliteit kan aangevraagd worden bij het bureau.
WG Charlemagne	Uitvoering van het People to People-microproject 'Drielandenfeest'. Het feest vond op 13/05/23 plaats in Plombières; alle maatregelen werden met succes uitgevoerd. Evolutie van het project: De WG nam deel aan bijeenkomsten voor projectpartners om verschillende Interreg-projecten in te leiden en test momenteel de uitvoerbaarheid van de eigen projecten zoals de historische routes.

	De WG draagt proactief bij aan de ontwikkeling van het Small Project Fund door o.a. deel te nemen aan werkvergaderingen en de aansluitende feedbacksessies. De WG Charlemagne en het EMR-bureau organiseren op 26/10/23 een vergadering met de WG Trinat en de EMR-teamronde. Het doel is om meer duidelijkheid te creëren over de werking van alle betrokken organisaties en de lopende projecten.
MAHHL+	- Binnen MAHHL+ werd onlangs het project CoolKult voorgesteld dat zich richt op Urban Dance en Hiphop. Momenteel wordt bekeken of dit project kan worden omgevormd tot een MAHHL+ project met euregionale financiering. - Binnen MAHHL+ wordt vanuit Aken een kick-off event georganiseerd voor een project rond artificiële intelligentie. Meer informatie moet nog volgen. Verschillende MAHHL+ steden hebben hun interesse voor dit thema reeds laten blijken. - Binnen MAHHL+ wordt nagedacht over de ontwikkeling van een communicatiestrategie waarbij de focus ligt op grensoverschrijdende samenwerking (zoals Street Art Trail). Zulke projecten zetten de succesvolle samenwerkingen binnen de Euregio in de kijker. - Binnen MAHHL+ wordt nagedacht over de uitwisseling van kennis. Momenteel staat een samenwerking tussen Aken en Maastricht op til en wordt er bekeken of dit initiatief nog verder uitgebreid kan worden. - Het MAHHL+ project Street Art Trail werd in oktober 2023 afgerond. Het project voorziet in een culturele uitwisseling tussen de steden Maastricht, Aken, Hasselt, Heerlen en Luik, waarbij kunstenaars in elkaars steden een ‘mural’ aanbrengen. Zo schilderde de Maastrichtse kunstenaar Collin van der Sluijs een fresco in Hasselt en werd Maastricht op haar beurt opgefleurd door een grote mural van de Luikse artiest Jaba. In iedere stad werd het kunstwerk plechtig onthuld en werd er beeldmateriaal verzameld in de loop van het project. In Maastricht haalde dit project de regionale krant De Limburger. Het project kreeg financiële steun uit het People to People-fonds. Neem ook een kijkje op www.streetarttrail.eu voor de eindresultaten.

Belangenbehartiging	- Deelname aan verschillende beraadslagingen - Onderhandeling over de agenda voor de grensstreek NRW-NL - Begeleiden van de GROS-activiteiten in Vlaanderen en Nederland - Bezoek van de Duitse ambassadeurs aan Nederland en omgekeerd - Ontvangst van verschillende politieke delegaties - Begeleiden van de structurele hervormingen binnen de Werkgemeenschap van Europese Grensgebieden
Communicatie	- Communicatiestrategie afgestemd op de huidige situatie. - Digitale communicatie aangepast/uitgebreid (PtoP-website vernieuwd, sinds september is er ook een LinkedIn-pagina). - De werkgroep Euregionale Communicatie (5 partnerregio's) werd op weg geholpen. Samenwerking en wederzijdse ondersteuning zijn het doel. Deze WG kwam al twee keer samen en komt tot nu toe vooral bijeen wanneer de pers vragen heeft. - Doeltreffende communicatie bij het Drielandenfeest 2023: Ongeveer 1500 mensen bezochten het feest tegenover +- 500 bezoekers in 2022.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit
De EGTS-vergadering neemt kennis van deze informatie.

b. Werkplan 2024 (besluit)

U vindt het werkplan voor het jaar 2024 in bijlage 8. Dit werd net als vorig jaar drastisch ingekort om de leesbaarheid te bevorderen. Elke activiteit van de EGTS moet binnen de EMR2030-strategie passen en positief bijdragen aan drie bouwstenen:

1. Realisaties/acties/producten (grensbarrières wegwerken of kansen creëren)
2. Oprichten en/of begeleiden van een euregionaal netwerk
3. Interne en externe informatie verstrekken over activiteiten

Daarbij wordt bijvoorbeeld een onderscheid gemaakt tussen structurele projecten en regelmatige projecten. Structurele projecten krijgen steeds voorrang.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit *De EGTS-vergadering keurt het werkplan 2024 goed.*

8. Aanpak van de overstromingscrisis: euregionale conferenties (informatie)

In samenwerking met het WRL-programma (Waterveiligheid en Ruimte Limburg) en het Drielandenpark werd van mei tot augustus 2023 een enquête samengesteld en uitgestuurd over de lopende en toekomstige projecten, programma's en masterplannen om overstromingen in de partnerregio's aan te pakken. Ong. 40 antwoorden werden ontvangen met in alle regio's een breed spectrum aan initiatieven binnen de volgende domeinen:

1. Initiatieven en acties met focus op het (grensoverschrijdende) watersysteem
2. Initiatieven en acties met focus op ruimtelijke ordening en landgebruik
3. Initiatieven en acties met focus op sensibilisering, vroegtijdige waarschuwing en eigen verantwoordelijkheid
4. Ondersteunende maatregelen binnen de domeinen onderzoek, fondsenwerving en uitbreiding van het netwerk

De resultaten werden geëvalueerd en gebruikt bij de voorbereiding van conferenties.

Daarnaast werden de organiserende teams van de volgende grensoverschrijdende evenementen met elkaar in contact gebracht en werd hen gevraagd of het niet mogelijk was om deze evenementen te combineren:

29/11/2023: Waterdag BeNeLux /DE /FR onder leiding van de Nederlandse minister Mark Harbers met de geplande deelname van andere ministeries uit de 5 landen

04/12/2023: Slotevent Interreg-project EMRFloodResilience

06/12/2023: Grenslandconferentie NRW-NL met onderzoek naar water

12/12/2023: Slotevent Interreg-project MARHETAK

Datum t.b.d.: 3LP symposium over klimaatbestendige landschappen (follow-up 2021) en HORIZON PLUS Change kick-off stakeholder workshop

Datum t.b.d.: Euregionale conferentie over de stresstests van gemeenten (concept WRL)

De werkgroep EMR-WRL-3LP kwam tot het besluit dat een geïntegreerde conferentie pas vanaf volgend jaar zinvol is. De slotevents van de Interreg-projecten en het kick-off event van de PLUS Change projecten zullen afzonderlijk plaatsvinden en vanaf volgend jaar door de EMR samengevoegd worden als

complementaire bouwstenen van een grensoverschrijdende overstromingsbescherming en klimaatverandering.

Aangezien het weinig zin heeft om twee ministerconferenties over het thema overstromingen kort na elkaar te organiseren, zal de werkgroep EMR-WRL-3LP (met een nog te bepalen bijdrage) deelnemen aan de waterdag van de Benelux Unie, al heeft de werkgroep slechts beperkte inspraak in de organisatie.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit
De EGTS-vergadering neemt kennis van deze informatie.

9. Financiën EGTS

a. Stand van zaken 2023 (informatie)

De financiële stand van zaken 2023 kan teruggevonden worden in bijlage 9. Het bureau wijst in het bijzonder op de volgende punten:

- De bijdragen van de leden van de EGTS werden volgens plan ontvangen.
- De uitgaven van de projecten werden volgens plan, maar wel uitgesteld, gedekt en ook de zogenaamde 'financiële uitvoering' van de EGTS-deelname aan de projecten is veelbelovend.
- De kosten voor de vertaling van documenten worden aanzienlijk teruggebracht aangezien het bureau de vertaling zelf kan uitvoeren met behulp van digitale tools.
- Wegens uitval en dergelijke liggen de personeelskosten onder de verwachtingen.
- Opvallend is de situatie van de euPrevent-projecten waarbij het geld niet via de EGTS uitbetaald werd, subsidies niet toegekend konden worden en de betaling voor 2023 nog openstaat.

Op grond van de actuele cijfers en rekening houdend met de nog geplande uitgaven verwacht het bureau een positieve jaarbalans. Dit is vooral te danken aan de besparingsmaatregelen en de 'in house'-prestaties van het bureau. Bovendien doet het bureau zijn best om geld bij elkaar te krijgen voor de zogenaamd moeilijke begroting van 2024.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit
De EGTS-vergadering neemt kennis van deze informatie.

b. Begroting 2024 (besluit)

De begroting 2024 (bijlage 10) wordt afgesloten met een saldo van € 0. Hierbij wijst het bureau graag op de volgende punten:

- De indexering van de ledenbijdragen is voorzien voor het begrotingsjaar 2025. Sinds de laatste indexering van de ledenbijdragen in 2021 (voor het begrotingsjaar 2022) zijn de lonen met 14 % gestegen als gevolg van de inflatie en automatische loonindexering in België.
- Van de ongeveer € 622.000 inkomsten gaat al € 523.200 naar het personeel en de basiswerking van het bureau (boekhouding, auditoren, IT- en serverinfrastructuur enz.). Hierdoor houdt de EGTS minder dan € 100.000 over voor inhoudelijke activiteiten. Van dit bedrag vloeit nog ongeveer € 16.000 naar de organen van de EGTS en ongeveer € 20.000 naar de partnerschappen.
- Kleine financiële bijdragen aan partners zoals NeBeDeAgPol, EuregioKultur e.V. enz. zijn hierdoor niet meer mogelijk.
- Het budget voor communicatie wordt teruggebracht tot € 20.000.
- Het bureau raadt aan om het fonds voor kleine euregionale projecten (KEP) voor het jaar 2024 met 50% te vermindern. In het kader van het Small Project Fund wordt naar een alternatief gezocht. Het bureau adviseert om overschotten uit het fonds voor kleine euregionale projecten voor 2023 over te hevelen naar de reserve. Indien een overheveling naar het fonds voor KEP 2024 gewenst is, vraagt het bureau dit kenbaar te maken op de EGTS-vergadering.

Deze moeilijke begrotingssituatie binnen de EGTS, in combinatie met de strenge voorwaarden voor subsidies, is ongunstig. De indexering van de ledenbijdragen voor het begrotingsjaar 2025 geeft nog hoop dat deze situatie slechts tijdelijk is.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit
De EGTS-vergadering keurt de begroting 2024 goed.

c. Jaarrekening 2022 (besluit)

Volgens het controlesysteem van de EGTS wordt de jaarrekening 2022 als volgt gecontroleerd.

1. Controle door een accountant
2. Het verslag van de accountant wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de inspectiedienst, de Duitstalige Gemeenschap. Laatstgenoemde heeft deze onderzocht en aan de regering van de Duitstalige Gemeenschap van België voorgelegd.

Het bureau legt de verschillende verslagen voor aan de EGTS-vergadering en verzoekt de Duitstalige Gemeenschap van België en het bureau ontheffing te verlenen met betrekking tot de jaarrekening voor de begroting 2022.

In bijlage 11a + 11b vindt u het verslag van de bedrijfsaudit 2022.

Aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit
De EGTS-vergadering keurt de bedrijfsaudit goed en verleent ontheffing aan het bureau van de EGTS en de Duitstalige Gemeenschap van België met betrekking tot de jaarrekening voor de begroting 2022.

10. Varia

Presentatie van de verschillende thema's
met aansluitend debat en uitwisseling.

Voorgesteld besluit: *De EGTS-vergadering neemt kennis van dit agendapunt.*

euregio meuse-rhin maas-rhein maas-rijn · Ostbelgien · Province de Liège · provincie Limburg · region aachen · provincie limburg

Organigram EUREGIO MEUSE-RHINE EGTC

euregio meuse-rhin maas-rhein maas-rijn



President of the EMR
E. Roemer

Board · Assembly · 1st Vice President & 2nd Vice President

Committee Health · Committee Sustainable development (Steeringgroup 3 Countries Park) · Committee AG Charlemagne · Committee MAHHL+



Director of the EMR
M. Dejozé — 1 FTE



Management assistant / Human resources
R. Schmetz — 1 FTE



Project & office coordinator
M. Genten — 0,4 FTE

Office


D. Konze — Secretariat — 0,8 FTE


N. Drykoningen — Office Manager + Internal Risk Prevention Officer — 1 FTE


T. Koenen — Communication manager + Data Protection Officer — 1 FTE


H. Houben — Accountant — 0,3 FTE

Projects

People to People


S. Fickers — Project Manager — 0,8 FTE

EMRLingua


P. Hölsgens — Project Officer — 1 FTE


M. Justen — Project Manager — 1 FTE


R. Wolff — Project Assistant — 1 FTE

Policy Officers / Representatives

Labour market


J. Schliewert — Region Aachen Zweckverband — 0,6 FTE

Security & tourism


M. Genten — Province of Liège (B) — 0,6 FTE

Economy & innovation


C. Van Hove — Province of Limburg (B) — 0,6 FTE

Neighbour languages


T. Alsters — Province of Limburg (NL) — 0,6 FTE

Culture & health


M. Margraff — East-Belgium — 0,6 FTE

Partnerships / Networks

3 Countries Park
+ Gender Equality Officer


Dr. A. Brüll — Project Manager — 0,5 FTE


Dr. A. Silinski — Project Assistant — 0,5 FTE

MAHHL+


Y. Lebon — Municipality of Maastricht Coordinator — 0,3 FTE

AG Charlemagne


H. Klinkers — Parkstad Limburg Coordinator — 0,3 FTE


P. Hahne — Städteregion Aachen Coordinator — 0,3 FTE

Euregio Meuse-Rhine · Detachment

KONTAKT & EMR-TEAM



EGTS Euregio Maas-Rijn

Gospertstraße 42

B–4700 Eupen

Tel.: +32 (0)87 789 629

E-mail: info@euregio-mr.eu

Website: www.euregio-mr.info

provincie limburg

Provinciale Staten

Cluster	FIN	**Behandeld**	
Ons kenmerk	DOC-00533687	**Telefoon**	
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	12 september 2023
Bijlage(n)	diverse	**Verzonden**	26 oktober 2023

Onderwerp
Legesverordening 2024

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij u het voorstel aan inzake uitwerking van de Legesverordening 2024.

Jaarlijks wordt de Legesverordening geactualiseerd. De jaargang 2024 maakt de actualisatie bijzonder vanwege:
- De gevolgen vanwege de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari a.s.
- Optimalisatie van de legestarieven en verhogen kostendekkendheid op verzoek van Provinciale Staten.
- In het coalitieakkoord ‘Elke Limburger telt!’ 2023-2027 is een hogere kostendekkendheid bij leges opgenomen als ruimte scheppende maatregel.

Bij de behandeling van de Legesverordening 2023 hebben Provinciale Staten benadrukt de kostendekkendheid van de legesverordening en daarbij behorende tarieventabel te willen optimaliseren. Daarom zijn de beleidsmatige aspecten voor de uitwerking van de Legesverordening 2024 gesondeerd in de Interim Statencommissie van 9 juni j.l. U heeft ook separaat een technische toelichting ontvangen, waarin alle juridische aspecten zijn toegelicht en u in de gelegenheid bent gesteld vragen te stellen. De uitkomsten van deze behandeling en de door uw Staten aangegeven wensen zijn vertaald in voorliggend Statenvoorstel.

Voorgesteld wordt om de Legesverordening 2024 in de Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) te agenderen na de behandeling van de Programmabegroting 2024 door u in de Provinciale Statenvergadering van 10 november. Behandeling van de Legesverordening 2024 kan dan worden geagendeerd in de Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) op 24 november. Vervolgens kan vaststelling van de Legesverordening 2024 door u plaatsvinden in de Provinciale Statenvergadering van 15 december.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+31 43 389 99 99
www.limburg.nl

provincie limburg

Statenvoorstel – 1 minuut versie
No: G-23-012

1 Onderwerp

Vaststelling Legesverordening Limburg 2024 met bijbehorende tarieventabel 2024.

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Jaarlijks wordt de Legesverordening geactualiseerd. De jaargang 2024 maakt de actualisatie bijzonder vanwege:

- De gevolgen vanwege de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024.
- Optimalisatie van de legestarieven en verhogen kostendekkendheid op verzoek van Provinciale Staten.

Het beoogd resultaat is vaststelling van de Legesverordening Limburg 2024 met bijbehorende tarieventabel 2024 met een kostendekkendheidspercentage leges van 78%.

3 Bevoegdheid

Op grond van artikel 223 Provinciewet besluiten Provinciale Staten over het invoeren, wijzigen of afschaffen van een provinciale belasting door het vaststellen van een belastingverordening.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

1. De Legesverordening Limburg 2024 met bijhorende tarieventabel zoals opgenomen in bijlage 1 vast te stellen en na vaststelling te publiceren in het Provinciaal Blad

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

In de Interim Statencommissie van 9 juni j.l. zijn de beleidsmatige aspecten sonderend behandeld voor de opmaat naar de technisch-financiële uitwerking van de legesverordening 2024 . De uitkomst van deze sonderende behandeling is richtinggevend gewest voor de uitwerking en de optimalisatie van de nu voorliggende legesverordening 2024.

6 Risico's

Het invoeren van leges per 1 januari 2024 voor vergunning- en of ontheffingsaanvragen waarvoor we nu geen leges heffen kan ertoe leiden dat initiatiefnemers in december 2023 nog snel aanvragen gaan indienen.
Daarnaast is de verwachting dat initiatiefnemers ervoor zullen kiezen om nog eind 2023 een aanvraag in te dienen i.p.v. begin 2024 i.v.m. mogelijke problemen /vertragingen (werking DSO, nieuwe werkwijze voor overheden) die de inwerkingtreding van de Omgevingswet met zich mee kan brengen. Dit kan ertoe leiden dat de geraamde legesopbrengsten in 2024 lager zullen gaan uitvallen.

provincie limburg

Statenvoorstel
No: G-23-012

1. Onderwerp

Vaststelling Legesverordening Limburg 2024 met bijbehorende tarieventabel 2024.

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Jaarlijks wordt de Legesverordening geactualiseerd. De jaargang 2024 maakt de actualisatie bijzonder vanwege:

- De gevolgen vanwege de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024.
- Optimalisatie van de legestarieven en verhogen kostendekkendheid op verzoek van Provinciale Staten.

In de Interim Statencommissie van 9 juni j.l. zijn de beleidsmatige aspecten voor de opmaat naar de technisch-financiële uitwerking van de legesverordening 2024 behandeld.

Het beoogd resultaat is vaststelling van de Legesverordening Limburg 2024 met bijbehorende tarieventabel 2024 met een kostendekkendheidspercentage leges van 78%. Het voorstel leidt tot een structurele stijging met ruim € 2 miljoen in de begrote leges-baten t.o.v. 2023 naar een totaalbedrag van € 2,98 miljoen.

3. Bevoegdheid

Op grond van artikel 223 Provinciewet besluiten Provinciale Staten over het invoeren, wijzigen of afschaffen van een provinciale belasting door het vaststellen van een belastingverordening.
In de legesverordening zijn vergoedingen (leges) opgenomen voor kosten welke de overheid maakt ten behoeve van diensten (zoals het verstrekken van vergunningen, ontheffingen, informatie) aan individuele burgers en het bedrijfsleven.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

1. De Legesverordening Limburg 2024 met bijhorende tarieventabel zoals opgenomen in bijlage 1 vast te stellen en na vaststelling te publiceren in het Provinciaal Blad

5. Risico's

Het invoeren van leges per 1 januari 2024 voor vergunning- en of ontheffingsaanvragen waarvoor we nu geen leges heffen kan ertoe leiden dat initiatiefnemers in december 2023 nog snel aanvragen gaan indienen.
Daarnaast is de verwachting dat initiatiefnemers ervoor zullen kiezen om nog eind 2023 een aanvraag in te dienen i.p.v. begin 2024 i.v.m. mogelijke problemen /vertragingen (werking DSO, nieuwe werkwijze voor overheden) die de inwerkingtreding van de Omgevingswet met zich mee kan brengen. Dit kan ertoe leiden dat de geraamde legesopbrengsten in 2024 lager zullen gaan uitvallen.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

5.1 Algemeen

Eind 2022 hebben Provinciale Staten bij de vaststelling van de legesverordening 2023 benadrukt de kostendekkendheid van de legesverordening 2024 en daarbij behorende tarieventabel te willen optimaliseren (amendement 158 Kuntzelaers Van der Valk inzake verhoging tarieven legesverordening 2023 d.d. 15 december 2022).

5.2 Legesbeleid van de Provincie Limburg

Ons legesbeleid is gericht op een combinatie van:
a) streven naar volledige kostendekking en
b) kruissubsidiëring.

Ad a) De kostendekkendheid bepaalt de mate waarin de kosten voor de dienstverlening worden verhaald op de aanvrager. De leges worden berekend op basis een geschat aantal uren voor het afhandelen van aanvragen, tegen een uurtarief dat gebaseerd is op de begroting. Ook relevante overheadkosten mogen in het tarief opgenomen worden. De provincie mag geen 'winst' maken over al aangeboden diensten. Dit betekent dat de geraamde baten de lasten niet mogen overschrijden en dat een kostendekkendheidspercentage in haar totaliteit maximaal 100% mag zijn (artikel 225 lid 1 Provinciewet). Dit laat onverlet dat voor het ene product een kostendekkend tarief kan worden gevraagd en voor een ander product een iets minder dan kostendekkend tarief kan worden gehanteerd. Verder is het niet mogelijk om leges te heffen naar het inkomen, winst of het vermogen (artikel 221 lid 2 Provinciewet). Dit betekent dat het ook niet mogelijk is om onderscheid aan te brengen tussen commerciële en niet-commerciële initiatieven bij het heffen van leges. Een onderscheid is enkel mogelijk op basis van objectiveerbare gronden zoals de tijd die het kost om een aanvraag te behandelen.
In de provinciale begroting wordt een schatting gemaakt van de legesinkomsten voor het betreffend belastingjaar. Deze is gebaseerd op het aantal verwachte aanvragen, vermenigvuldigd met het tarief die daarvoor geldt op basis van de tarieventabel. In de jaarstukken worden de geprognotiseerde inkomsten afgezet worden tegen de werkelijke inkomsten (realisatie). Dit is afhankelijk van de daadwerkelijk aangevraagde diensten. Door het vraaggestuurd karakter daarvan, is er sprake van een zekere schommeling in de realisatiecijfers. Om onnodige tariefschommeling te vermijden, verdient het de voorkeur om aanpassingen van tarieven te baseren op de mate van kostendekkendheid over een wat langere periode en niet enkel en alleen op basis de van jaarlijkse cijfers. Hierbij dient uiteraard dan wel rekening worden gehouden met artikel 225 lid 1 Provinciewet.

Ad b) Kruissubsidiëring. Het betreft de bewuste keuze om bepaalde producten goedkoper aan te bieden dan het kostendekkende tarief (bijvoorbeeld een aanvraag met een beperkte bouwsom) en andere producten tegen een meer dan kostendekkend tarief (met een hoge bouwsom), waarbij de totale kostendekkendheid van de gehele verordening (alle diensten) op begrotingsbasis niet mag uitkomen boven de 100%. Sommige diensten mogen echter afzonderlijk niet meer dan 100% kostendekkend zijn, op basis van specifieke regelgeving. Dit geldt bijvoorbeeld voor vergunningen/toestemmingen voor ontgrondingsactiviteiten en voor sommige MBA's. Alle activiteiten bij elkaar binnen die specifieke categorie mogen maximaal kostendekkend zijn.

5.3 Uitkomst behandeling sonderende nota beleidsmatige aspecten legesverordening 2024 en standpunt coalitieakkoord

In de Interim Statencommissie van 9 juni j.l. zijn de beleidsmatige aspecten voor de opmaat naar de technisch-financiële uitwerking van de legesverordening 2024 behandeld. Zowel de optimalisatie van de legestarieven als ook de gevolgen voor de legesverordening 2024 vanwege de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn bij de behandeling besproken.

De uitkomst van de sonderende behandeling in de Interimstatencommissie van 9 juni jl. heeft de volgende richting gegeven aan de optimalisatie:

- Hanteer het profijtbeginsel als uitgangspunt voor het heffen van leges; de kosten van het in behandeling nemen van vergunningen en ontheffingen brengen we in rekening aan degene die hier profijt van heeft (aanvrager).
- Hef leges voor de belastbare feiten zoals voorgesteld in sonderende nota (zie par. 2.4 a t/m e).
- Streef naar een kostendekkingspercentage van ong. 80% voor nieuwe belastbare feiten. Hanteer een aanpak waarbij geleidelijk toegewerkt wordt naar een verantwoorde tariefstelling (100 %).
- Hanteer een gedifferentieerde tariefstelling voor de flora en fauna activiteit onderdeel soortenbescherming gebaseerd op de omvang van de ingreep in m^2 en op de tijdsinzet voor de afwikkeling van aanvragen. Het streven is om de drempel voor particuliere aanvragers zo laag mogelijk te houden.
- Stimuleer duurzaamheid niet via (verlaging)van leges maar gebruik hier andere instrumenten (beleid en subsidies) voor.
- Laat de inkomsten uit de legesopbrengsten die gerelateerd zijn aan MBA's en leges voor overige activiteiten die de RUD uitvoert, ten gunste vallen van het budget provinciale bijdrage RUD-ZL.
- Ontwikkel nieuwe kengetallen voor de tijdsbesteding van nieuwe belastbare feiten en monitor en stel de huidige kengetallen voor de tijdsbesteding jaarlijks zo nodig bij aan de hand van realisatiecijfers.
- Monitor en verbeter de kostenefficiency en evalueer tijdig de legesverordening 2024.

In het coalitieakkoord 2023-2027 "Elke Limburger telt" is opgenomen dat wij aanvullende financiële ruimte verwachten als gevolg van hogere kostendekkende leges voor vergunningverlening.

5.4 Technisch-financiële uitwerking uitkomst sonderende nota

Conform het voorstel dat behandeld is in de Interimstatencommissie van 9 juni jl. gaan we voor de volgende belastbare feiten per 1 januari 2024 leges heffen:

a) nieuwe belastbare feiten op basis van de Omgevingswet en vuurwerkbesluit. aanvragen voor:
   - milieubelastende activiteiten (MBA's). MBA's zijn activiteiten die nadelige gevolgen
     voor het milieu kunnen veroorzaken. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor
     het behandelen van vergunningaanvragen voor een MBA van een complex bedrijf
   - maatwerkvoorschriften en toetsing gelijkwaardige maatregel die afgehandeld worden de RUD (Regionale Uitvoeringsdienst);

- doorberekening van kosten voor advies/instemmingsbesluiten via de gemeente aan initiatiefnemer;
- ontbrandingstoestemming vuurwerk o.g.v. vuurwerkbesluit.

b) belastbare feiten waarop (op basis van eerdere afwegingen/huidige werkwijze) tot nu toe nu geen leges werden geheven maar nu wel:
- maatwerkvoorschriften bij specifiek herplantplicht, enkel voor het onderdeel herplant op andere grond;
- vooroverleg bij vergunningaanvragen voor een ontgrondingsactiviteit of wateronttrekkingsactiviteit (verwerkt in vergunningstarief);
- vooroverleg bij vergunningaanvragen door RUD (apart laag tarief dat later onder voorwaarden in mindering wordt gebracht bij definitieve vergunningaanvraag). We hanteren een laag tarief voor vooroverleg omdat vooroverleg zorgt voor betere en completere formele vergunningaanvragen waardoor het vergunningverleningsproces sneller kan worden doorlopen. Met het oog op een snellere afhandeling waarbij veelal binnen 8 weken op een vergunningaanvraag moet worden beslist) willen we vroegtijdig overleg stimuleren. Het heffen van een kostendekkend tarief kan in dit kader belemmerend werken voor een aanvrager.
- ontheffingen Tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaartuigen (TUG's).

c) aangepaste wijze van legesheffing bij bestaande belastbare feiten.
Bij aanvragen voor ontgrondingen is
- indeling in categorieën en werking van kruissubsidiering is aangepast (minder categorieën) omdat we een afname constateren van het aantal nieuwe vergunningen, waarbij het accent steeds meer op kleine ontgrondingen komt te liggen. Bij nieuwe aanvragen en het wijzigen daarvan, vindt kruissubsidiering plaats tussen leges voor grotere ontgrondingen en de leges voor kleinere ontgrondingen. Dit betekent een relatief laag tarief voor kleinere en een relatief hoog tarief voor grotere ontgrondingen. De reden hiervoor is dat kleinere ontgrondingen betrekking hebben op natuurontwikkeling en niet op het winnen van grondstoffen geen kostendekkende legestarieven willen hanteren. Dit is de reden dat de kostendekkenheid voor dit onderdeel uitkomt op 68%.
- apart tarief opgenomen voor besluiten voor het goedkeuren van eindplannen.

d) ongewijzigde wijze van legesheffing bij de volgende belastbare feiten.
Bij aanvragen voor:
- natura 2000 activiteiten voorlopig huidige tarieven/opzet handhaven, in afwachting van nieuwe ontwikkelingen en beleid rondom stikstof. Voor het omzetten van de PAS-melding geldt sinds 2021 een verlaagd landelijk tarief van € 1600. Dit is de reden dat de kostendekkenheid voor dit onderdeel uitkomt op 51 %.
- onttrekking tot 100.000 m^3 per jaar in het kader van bodemenergiesysteem of Warmte Koude Opslag (WKO) huidig verlaagd tarief handhaven in afwachting van duurzaamheidsbeleid / subsidies;
- bouwactiviteiten bij complexe bedrijven

En voor de volgende belastbare feiten **geen** leges te heffen zoals onderbouwd in de sonderende nota beleidsmatige aspecten legesverordening 2024:

e) voor aanvragen inzake:
- faunabeheer;
- vergunning voor activiteiten in waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden, boringsvrije zones, stiltegebieden en het beschermingsgebied Nationaal landschap Zuid-Limburg o.g.v. omgevingsverordening;
- vergunning voor diverse activiteiten met betrekking tot een provinciale weg o.g.v. omgevingsverordening;
- het winnen van kalksteen en voor het gebruik van kalksteengroeves voor andere doeleinden o.g.v. mijnbouwwet.

Voor een totaaloverzicht van alle belastbare feiten waarvoor we leges gaan heffen in 2024 (zie bijlage 1. Toegevoegde Tarieventabel 2024).

Voor Milieubelastende- en bouwactiviteiten is ingezet op maximale kostendekkendheid (100 %)
om een deel van de structureel groeiende kosten RUD-ZL te dekken.

Bovenstaande uitwerking, begeleid door het extern expertisebureau ANG, heeft voor de legesverordening 2024 geleid tot een kostendekkendheidspercentage van gemiddeld 78%. De totaal begrote leges-baten bedragen voor 2024 € 2,98 miljoen. Dit is een structurele stijging ten opzichte van de begroting 2023 van ruim € 2 miljoen en daarmee wordt aanvullende financiële ruimte gecreëerd.

In onderstaande tabel is een samenvatting weergegeven (voor specificatie zie bijlage 2)

Activiteiten	Totale Lasten	Totale Baten	Kostendekkendheids-percentage
Totaal	**€ 3.809.850**	**€ 2.984.990**	**78%**
Voorfase	€ 302.494	€ 30.000	10%
Bouwactiviteiten	€ 931.172	€ 909.560	98%
Milieubelastende activiteiten (MBA's)	€ 995.286	€ 995.286	100%
Natuuractiviteiten	€ 868.297	€ 550.241	63%
Ontgrondings- en wateronttrekkingsactiviteiten	€ 432.835	€ 294.706	68%
Overige activiteiten (*)	€ 279.766	€ 227.697	81%
Vermindering (**)		-€ 22.500	

Overige tarieven (*): Advies met instemming, onderzoeksrapporten, MER-beoordelingen, bodeminfo,TUG's
Vermindering (**): Vermindering o.g.v. leges vooroverleg bij definitieve vergunningverlening bouw en MBA's

5.5 Procesaanpak evaluatie en monitoring

Om de uitgangspunten van de legesverordening te valideren gaan we jaarlijks onderstaande activiteiten uitvoeren.

- ontwikkelen van kengetallen voor de tijdsbesteding van nieuwe belastbare feiten en monitoren van de huidige kengetallen voor de tijdsbesteding van bestaande belastbare feiten;
- jaarlijkse evaluatie op hoofdlijnen in juli t.b.v. de vaststelling van nieuwe legesverordening;
- jaarlijkse bijstelling van het tarief voor MBA's en maatwerkvoorschriften en gelijkwaardige maatregel (RUD) op basis van monitoringcijfers kengetallen tijdsbesteding, realisatiecijfers totdat valide tarieven bepaald kunnen worden;
- jaarlijkse monitoring en verbetering van de kostenefficiency;

Daarnaast gaan we:

- in het laatste jaar van de collegeperiode een uitgebreidere evaluatie van de verordening in de hele breedte als opmaat voor zo nodig geactualiseerde legesverordening in nieuwe collegeperiode;
- vergunningen op grond van de omgevingsverordening monitoren voor diverse activiteiten met betrekking tot een provinciale wegen qua soort activiteiten en tijdsbesteding in 2024 en als belastbare feiten invoeren in de Legesverordening 2025.

2.7. Verordening 2024 en bijbehorende tarieventabel

De integrale tekst van de legesverordening 2024 (het "lichaam") is als bijlage 1 bijgevoegd. Deze tekst is vrijwel ongewijzigd t.o.v. de legesverordening 2023. De vorig jaar vermelde tekst in art.6 Kwijtschelding ten aanzien van eventuele restitutie is thans vervallen. Deze optie is thans als vermindering of teruggaaf opgenomen in par. 2.17 en 2.18 van de tarieventabel. De tarieventabel is toegevoegd.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf

Zie par. 6.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Betreffend onderwerp is in de programmabegroting 2024 gepositioneerd onder de verplichte paragraaf lokale heffingen en maakt tevens onderdeel uit van het product 4.2.2 Vergunningen toezicht en handhaving onder het programma Nieuwe energie en leefmilieu.
De begrote leges-gerelateerde baten stijgen structureel ten opzichte van 2023 met ruim € 2 mln. naar een totaalbedrag van € 2,98 mln.

9. Juridische aspecten – deregulering

De legesverordening 2024 en bijbehorende tarieventabel worden na vaststelling door Provinciale Staten gepubliceerd en treedt na publicatie in werking.

Een totale kostendekkendheidsberekening zonder gedegen onderbouwing brengt het risico van bezwaar- en beroepsprocedures met zich mee. Het risico is dat de verordening en tarieventabel, of een gedeelte daarvan, onverbindend worden verklaard. Dan kunnen voor de betreffende

artikelen vanaf dat moment geen leges meer worden geheven. Het voorstel is om komende jaren goed de tijdsbesteding van nieuwe belastbare feiten te gaan registreren, te monitoren, jaarlijks te evalueren en de legesverordening zo nodig tussentijds bij te stellen. Deze aanpak voor de tariefstelling van nieuwe belastbare feiten verkleint bovengenoemd risico.
Daar de kostendekkendheid van de legestarieven is geraamd op gemiddeld 78% en voorts kruissubsidiering tussen activiteiten toegestaan is, wordt het risico van "winst" op leges geminimaliseerd. De optimalisatie van de leges en verhoging van de kostendekkendheid leidt in zijn algemeenheid tot tariefsverhogingen voor burgers en bedrijven.

10 Verbindingslijnen en andere visies

. N.v.t.

11 Relatie met aanpak coronacrisis

. N.v.t.

12 Toets Referendumverordening

. N.v.t.

13 Effecten op CO_2 en stikstof emissies

. N.v.t.

14 Verdere planning, procedure en uitvoering

. Het voorstel is dat de Legesverordening 2024 in de Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) wordt geagendeerd op 24 november. In de Provinciale Statenvergadering van 15 december 2023 kan dan de Legesverordening Limburg 2024 door u worden vastgesteld. Na vaststelling dient de Legesverordening Limburg 2024 te worden bekendgemaakt. Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking in het Provinciale Blad. De datum van ingang van de heffing is 1 januari 2024.

15 Periodieke informatie/sturingsinformatie

. ☐ **Via Jaarstukken en Begroting**
- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- X Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten**

☐

16. Evaluatie

In het proces van de Legesverordening Limburg 2025 zal een evaluatie worden meegenomen.

17. Communicatie

De vastgestelde verordening met de bijbehorende tarieventabel wordt dan gepubliceerd in het Provinciaal blad. We achten het daarnaast van belang om actief naar buiten toe de relevante besluiten over de legesverordening 2024 te communiceren. Met het oog op de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 wordt op dit moment een brede communicatie-aanpak uitgewerkt, zowel voor de interne communicatie, als extern gericht. Daarin zal ook aandacht besteed worden aan de communicatieve aspecten van de nieuwe legesverordening.

18. Meegezonden bijlagen

- Voorstel Legesverordening Limburg 2024 incl. bijbehorende tarieventabel
- Specificatie kostendekkenheidspercentage

provincie limburg

ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

No: G-23-012

Onderwerp: Vaststelling Legesverordening Limburg 2024

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 12 september 2023

besluiten om vast te stellen:

• De Legesverordening Limburg 2024 met bijbehorende tarieventabel 2024 zoals opgenomen in bijlage 1 vast te stellen en na vaststelling te publiceren in het Provinciaal Blad.

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 15 december 2023.

De heer mr. A.O.J. Pregled, griffier

De heer E.G.M. Roemer, voorzitter

PROVINCIAAL BLAD
JAARGANG:
NR.:

Officiële naam regeling:	Legesverordening Limburg 2024 met bijbehorende Tarieventabel 2024
Citeertitel:	Legesverordening Limburg 2024
Naam ingetrokken regeling:	Legesverordening Limburg 2023
Besloten door:	Provinciale Staten
Onderwerp:	Vaststelling Legesverordening Limburg 2024
Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd:	artikel 220 en 223 Provinciewet
Datum inwerkingtreding:	1 januari 2024
Looptijd regeling:	van 1-1-2024 tot 1-1-2025
Verantwoordelijke afdeling:	Financiën

Bekendmaking Legesverordening Limburg 2024 met bijbehorende tarieventabel 2024

Provinciale Staten van Limburg

Gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van 2023 met nummer G-23-012.

Gelet op artikel 105, eerste lid, juncto artikel 143, eerste lid Provinciewet

BESLUITEN

Vast te stellen de volgende verordening

LEGESVERORDENING LIMBURG 2024 MET BIJBEHORENDE TARIEVENTABEL 2024

Artikel 1 Aard van de heffing en belastbaar feit

Onder de naam leges worden rechten geheven, als bedoeld in artikel 223, lid 1, sub b van de Provinciewet, ter zake van het door of vanwege de provincie verlenen van de diensten, bedoeld in deze verordening en in de daarbij behorende tarieventabel.

Artikel 2 Belastingplicht

De leges worden geheven van de aanvrager dan wel van degene ten behoeve van wie de dienst wordt aangevraagd.

Artikel 3 Tarieven

1. De leges worden geheven naar de tarieven, opgenomen in de bij deze verordening behorende tarieventabel.

2. Voor de berekening van de leges wordt een gedeelte van een in de tabel genoemde eenheid als een volle eenheid gerekend.

Artikel 4 Wijze van heffing

De heffing van leges geschiedt door middel van een mondelinge dan wel een gedagtekende schriftelijke kennisgeving, waaronder mede wordt begrepen een stempelafdruk, zegel, nota of andere schriftuur.

Artikel 5 Tijdstip van betaling

De leges moeten worden betaald ingeval de kennisgeving als bedoeld in artikel 4:
a. mondeling wordt gedaan: op het moment van het doen van de kennisgeving;
b. schriftelijk wordt gedaan: op het moment van het uitreiken van de kennisgeving;
c. wordt toegezonden: binnen 2 weken na de dagtekening van de kennisgeving.

Artikel 6 Kwijtschelding

Bij de invordering van de leges wordt geen kwijtschelding verleend.

Artikel 7 Vrijstellingen

Leges worden niet geheven voor:
a. stukken aangevraagd in het openbaar belang door of vanwege openbare besturen, met dien verstande dat dit slechts geldt voor stukken genoemd in de tarieventabel, onder paragraaf 1.1. artikel 1.1. onder 1 en 2, en dat aan dezelfde aanvrager niet meer dan één exemplaar van hetzelfde stuk wordt afgegeven.
b. aanvragen betreffende een Natura 2000-activiteit betrekking hebbende op evenementen en het beheer van een Natura 2000-gebied.
c. Diensten zoals opgenomen in paragraaf 2.9 of 2.10 bij deze verordening behorende tarieventabel die worden aangevraagd voor planmatig beheer op basis van een door gedeputeerde staten goedgekeurd faunabeheerplan.

Artikel 8 Grens kennisgeving

1. Heffing blijft achterwege indien het verschuldigde bedrag per belastingplichtige een bedrag van € 5,- niet te boven gaat.
2. Het bepaalde onder lid 1 geldt niet voor de te heffen leges, genoemd in de tarieventabel in de paragraaf 1.1., artikel 1.1. onder lid 1 en 2.

Artikel 9 Overgangsrecht

1. De Legesverordening 2023, vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van 16 december 2022 (Provinciaal Blad 2022, nummer 15185) en daarop volgende wijzigingen wordt ingetrokken met dien verstande zij van kracht blijft op de belastbare feiten die zich voor die datum hebben voorgedaan.
2. Indien de datum van inwerkingtreding van deze verordening ligt na de in artikel 10, tweede lid, opgenomen datum van ingang van heffing, blijft de in het eerste lid genoemde verordening gelden voor de in de tussenliggende periode plaatsvindende belastbare feiten voor zover de heffing van de leges hiervoor in die periode plaatsvindt.

Artikel 10 Inwerkingtreding

1. Deze verordening treedt in werking op de eerste dag volgende op die van uitgifte van het Provinciaal Blad, waarin de verordening wordt afgekondigd.
2. De datum van ingang van de heffing is 1 januari 2024.
3. De genoemde UAV 2012 zoals opgenomen in het hoofdstuk 2 ‘Diensten en besluiten in het kader

van de Omgevingswet wordt bekendgemaakt door terinzagelegging in het provinciehuis van de provincie Limburg.

Artikel 12 Citeertitel

Deze verordening kan worden aangehaald als: “Legesverordening Limburg 2024”

Tarieventabel voor het jaar 2024 behorende bij en deel uitmakende van de Legesverordening Limburg 2024

Hoofdstuk 1	**Algemene dienstverlening**	**Tarief**
Paragraaf 1.1	***Stukken en bescheiden***	
Artikel 1.1	**Reproductie (algemeen)**	
1.	Het tarief bedraagt voor het verstrekken van een gewaarmerkt afschrift van een bij een provinciaal bestuursorgaan berustend document, al dan niet op basis van de Wet Open Overheid:	
	een gewaarmerkt afschrift van een bij een provinciaal bestuursorgaan berustend document:	
a.	voor de eerste pagina, A4-formaat	€ 2,70
b.	voor elke volgende pagina, A4-formaat	€ 0,85
c.	voor een stuk dat op grond van de Wet Open Overheid wordt verstrekt, gelden in afwijking van a en b de tarieven zoals opgenomen in het Besluit maximumtarieven open overheid	
2.	Het tarief bedraagt voor het verstrekken van een reproductie (daaronder begrepen drukwerk) van een bij een provinciaal bestuursorgaan berustend document, of van enig ander schriftelijk stuk	
a.	voor minder dan 100 kopieën: gratis	
b.	voor 100 of meer kopieën, per kopie (te rekenen vanaf de eerste kopie)	€ 0,50
c.	voor elke reproductie van een ander formaat dan A4, bedragen de kosten een veelvoud van de kosten per A4-formaat	
d.	voor lichtdrukmateriaal (kaarten en tekeningen), per afdruk (alle formaten)	€ 12,10
e.	voor een reproductie die op grond van de Wet Open Overheid wordt verstrekt, gelden in afwijking van a tot en met d de tarieven zoals opgenomen in het Besluit maximumtarieven open overheid, met dien verstande dat de eerste 100 kopieën onder a en b gratis zijn.	
3.	Het tarief bedraagt voor het verstrekken van de onder lid 2 en lid 3 bedoelde informatie in digitale vorm, indien aanwezig en zonder nadere bewerking op cd-rom	€ 27,00
4.	Onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk, als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten worden, indien de bescheiden op verzoek worden toegezonden, de tarieven vermeerderd met de kosten van verzending van de onderwerpelijke stukken, overeenkomstig de officiële posttarieven.	

Hoofdstuk 2	**Diensten en besluiten in het kader van de Omgevingswet**	
Paragraaf 2.1	***Algemene bepalingen***	
Artikel 2.1	**Definities**	
1.	Begripsbepalingen die zijn opgenomen in de bijlage bij de Omgevingswet, in bijlage I bij het Besluit activiteiten leefomgeving, bijlage I bij het Besluit bouwwerken leefomgeving, bijlage I bij het Besluit kwaliteit leefomgeving, bijlage I bij het Omgevingsbesluit, bijlage I bij de Omgevingsregeling, bijlage I van de Omgevingsverordening Limburg en in de bijlagen bij het gemeentelijke omgevingsplan, zijn van toepassing op dit hoofdstuk, tenzij in de legesverordening of in deze tarieventabel anders is bepaald.	
2.	In dit hoofdstuk voorkomende begrippen die betrekking hebben op activiteiten waarvoor het toetsingskader in een ander dan een in het eerste lid bedoeld wettelijk voorschrift is uitgewerkt, hebben dezelfde betekenis als in dat wettelijk voorschrift bedoeld, tenzij in de legesverordening of deze tarieventabel anders is bepaald.	
3.	In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:	
	Omgevingsverordening: 'Omgevingsverordening Limburg', dan wel de meest recent gewijzigde Omgevingsverordening.	
	Vaste stoffen (in het kader van ontgrondingen): Gelet op de Heffingsverordening ontgrondingen wordt de hoeveelheid te ontgronden vaste stoffen als volgt gedefinieerd: De hoeveelheden vaste stoffen gemeten in profiel van de ontgraving. Dit zijn bruto hoeveelheden. Alle vaste stoffen, die op basis van een vergunning vergraven kunnen worden, worden meegeteld. Naast de verhandelbare vaste stoffen tellen ook de niet verhandelbare teelaarde, dekgronden, mors e.d. mee.	
4.	In afwijking van bijlage I bij de Omgevingsregeling worden de bouwkosten berekend aan de hand van de 'ROEB-lijst' (Regionaal Overleg Eindhoven Bouwtoezicht), zoals opgenomen in bijlage A bij deze tarieventabel. Voor zover deze 'ROEB-lijst' niet voorziet in een passende hoofcategorie (vetgedrukt in de lijst) wordt onder bouwkosten verstaan: de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme administratieve voorwaarden voor de uitvoering van werken en van technische installatiewerken 2012 (UAV 2012;Stcrt. 2012, 1567), voor het uit te voeren werk. In dit laatste geval zullen de overgelegde gegevens getoetst worden aan hun wettelijke kaders. Wanneer deze raming ontbreekt gaat om de kosten die voortvloeien uit aangegane verplichtingen voor de fysieke realisatie (het bouwen) van de bouwwerken. Indien het bouwen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in deze titel onder bouwkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economische verkeer zou moeten worden betaald voor het tot stand brengen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft, exclusief de omzetbelasting.	
Artikel 2.2	Dienstverlening en besluiten waarvoor leges worden geheven	
	Leges worden geheven voor het in behandeling nemen van een aanvraag om:	
a.	omgevingsoverleg;	
b.	een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet of artikel 22.8 van de Omgevingswet, deze laatste in samenhang met artikel 2.1a van het Omgevingsbesluit;	

c.	een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 5.4 van de Omgevingswet in samenhang met artikel 2.3 van het Omgevingsbesluit;	
d.	een of meer maatwerkvoorschriften als bedoeld in artikel 4.5 van de Omgevingswet;	
e.	toestemming voor het treffen van een gelijkwaardige maatregel als bedoeld in artikel 4.7 van de Omgevingswet;	
f.	wijziging van een besluit als bedoeld in de onderdelen a, b, c en d;	
g.	een wijziging van voorschriften van een omgevingsvergunning als bedoeld in de onderdelen a en b	
h.	Intrekking van een omgevingsvergunning of maatwerkvoorschriften als bedoeld in de onderdelen a tot en met c;	
i.	advies dan wel advies met instemming bij of krachtens artikel 16.15 en artikel 16.16 van de Omgevingswet;	
j.	een bestuurlijk oordeel van gedeputeerde staten of er wel of geen omgevingsvergunning als bedoeld in onderdeel a of maatwerkvoorschrift als bedoeld in onderdeel c nodig is:	
k.	een toets van een plan, project of andere handelingen aan de Omgevingswet door gedeputeerde staten, niet zijnde een aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld in onderdeel a, een maatwerkvoorschrift als bedoeld in onderdeel c, advies en instemming als bedoeld in onderdeel h of een bestuurlijk oordeel als bedoeld in onderdeel i;	
l.	een besluit bij of krachtens de Omgevingswet, anders dan bedoeld in de onderdelen a tot en met k.	
Artikel 2.3	**Bepalen tarief**	
1.	De in artikel 2.2 bedoelde leges worden geheven naar de tarieven zoals opgenomen in de volgende paragrafen van dit hoofdstuk.	
2.	Als een aanvraag betrekking heeft op meerdere activiteiten, is het tarief opgebouwd uit de som van de verschuldigde leges behorend bij die activiteiten.	
3.	Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag wordt in voorkomend geval verhoogd dan wel verminderd overeenkomstig het bepaalde in de daarop betrekking hebbende artikelen van dit hoofdstuk.	
4.	Het tarief behorend bij een aanvraag om een maatwerkvoorschrift of bij een aanvraag om toestemming om een gelijkwaardige maatregel te treffen is niet van toepassing als het onderwerp waarop het maatwerkvoorschrift betrekking heeft of de gelijkwaardige maatregel onderdeel is van een aanvraag om een omgevingsvergunning.	
5.	In afwijking van het tweede en derde lid kan ook per activiteit of andere grondslag een legesbedrag worden gevorderd.	
Paragraaf 2.2	***Voorfase***	***Tarief***
Artikel 2.4	**Omgevingsoverleg**	
1.	Als de aanvraag betrekking heeft op het houden van omgevingsoverleg (intaketafel of omgevingstafel) over een of meer activiteiten die gevolgen kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving, bedraagt het tarief:	€ 250,00
2.	De tarieven vermeld onder lid 1 onder a worden niet in rekening gebracht als op andere wijze kostenverhaal is overeengekomen.	

Paragraaf 2.3	*Activiteiten met betrekking tot bouwwerken*	*Tarief*
Artikel 2.5	**Bouwactiviteit (bouwtechnisch deel)**	
1.	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een bouwactiviteit als bedoeld in paragraaf 2.3.2 van het Besluit bouwwerken leefomgeving juncto artikel 5.1, tweede lid Omgevingswet bedraagt het tarief, onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten:	
a.	indien de bouwkosten minder of gelijk zijn aan € 20.000	€ 906,09
b.	indien de bouwkosten meer dan € 20.000 doch maximaal € 50.000 bedragen	€ 2.289,02
c.	indien de bouwkosten meer dan € 50.000 doch maximaal € 100.000 bedragen	€ 4.510,53
d.	indien de bouwkosten meer dan € 100.000 doch maximaal € 400.000 bedragen:	€ 4.510,53
	vermeerderd met	2,60%
	van de bouwkosten boven de € 100.000	
e.	indien de bouwkosten meer dan € 400.000 doch maximaal € 1.000.000	€ 12.310,53
	vermeerderd met	1,65%
	van de bouwkosten boven de € 400.000	
f.	indien de bouwkosten meer dan € 1.000.000 doch maximaal € 5.000.000 bedragen:	€ 22.210,53
	vermeerderd met	0,44%
	van de bouwkosten boven de € 1.000.000	
g.	indien de bouwkosten meer bedragen dan € 5.000.000:	€ 39.810,53
	vermeerderd met	0,30%
	van de bouwkosten boven de € 5.000.000	
Artikel 2.6	**Omgevingsplanactiviteit: bouwactiviteit, in stand houden en gebruiken bouwwerk (ruimtelijk deel)**	
1.	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een omgevingsplanactiviteit, als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet bestaande uit een bouwactiviteit, het in stand houden of gebruiken van een bouwwerk, bedraagt het tarief, onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten:	
a.	tot het gebruiken van gronden of het gebruiken van bouwwerken in strijd met een omgevingsplan als bedoeld in artikel 5.21, eerste en tweede lid, onder a, van de Omgevingswet in samenhang met artikel 8.0a, eerste lid van het Besluit kwaliteit leefomgeving:	€ 1.282,77
b.	tot het gebruik van gronden of het gebruiken van bouwwerken in strijd met regels als bedoeld in artikel 4.15, tweede lid, van de Omgevingswet, gesteld bij de in het eerste lid van dat artikel genoemde omgevingsverordening:	€ 2.123,63
c.	voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit als bedoeld in artikel 5.21, tweede lid, onder b en c, van de Omgevingswet in samenhang met artikel 8.0a, tweede lid van het Besluit kwaliteit leefomgeving:	€ 6.173,35
2.	Indien zich tijdens de beoordeling van de aanvraag wijzigingen voordoen in het (bouw)plan en daarvoor een nieuwe welstandstoets noodzakelijk is, is een extra tarief verschuldigd van:	€ 539,81

Artikel 2.7	Beoordeling aanvullende gegevens	Tarief
	Onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten bedraagt het tarief voor het in behandeling nemen van aanvullende gegevens die worden ingediend nadat de ontvankelijke aanvraag tot het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in artikel 2.5 of de ontvankelijke aanvraag tot het verstrekken van een vergunning voor een omgevingsplanactiviteit als bedoeld in artikel 2.6 al in behandeling is genomen:	€ 311,39
Artikel 2.8	**Slopen van een bouwwerk**	
	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een omgevingsplanactiviteit, als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet, bestaande uit een sloopactiviteit, niet zijnde een sloopactiviteit met betrekking tot een monument of beschermd stads- en dorpsgezicht, bedraagt het tarief, onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten:	€ 467,09
Paragraaf 2.4	***Activiteiten met betrekking tot monumenten***	
Artikel 2.9	**Activiteiten met betrekking tot monumenten of beschermde stads- of dorpsgezichten**	
	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een omgevingsplanactiviteit, als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a en b, van de Omgevingswet, met betrekking tot een gemeentelijk monument, provinciaal monument, rijksmonument, voorbeschermd gemeentelijk monument, voorbeschermd provinciaal monument of voorbeschermd rijksmonument, bedraagt het tarief, onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten:	€ 467,09
Paragraaf 2.5	***Aanlegactiviteiten***	
Artikel 2.10	**Omgevingsplanactiviteit: Aanleggen of verandering brengen in een weg**	
	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een omgevingsplanactiviteit, als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet, bestaande uit het aanleggen van een weg of verandering brengen in de wijze van aanleg van een weg, zoals bedoeld in de Omgevingsverordening Limburg, de APV danwel de verordening fysieke leefomgeving van de gemeente, bedraagt het tarief onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten:	€ 467,09
Artikel 2.11	**Omgevingsplanactiviteit: inrit/uitweg**	
	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een omgevingsplanactiviteit, als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet voor het aanleggen van een uitrit naar de openbare weg of het veranderen van een bestaande uitrit, zoals bedoeld in de Omgevingsverordening Limburg, de APV danwel de verordening fysieke leefomgeving van de gemeente, bedraagt het tarief, onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten:	€ 467,09

Artikel 2.12	Omgevingsplanactiviteit: overige aanlegactiviteiten	Tarief
	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een omgevingsplanactiviteit, als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet, bestaande uit het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of een werkzaamheid (aanlegactiviteit), niet zijnde een activiteit die in de voorgaande artikelen van deze paragraaf is benoemd, bedraagt het tarief, onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten:	€ 1.245,57
Paragraaf 2.6	***Kappen van houtopstanden***	
Artikel 2.13	**Omgevingsplanactiviteit: kappen van houtopstanden**	
	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een omgevings-planactiviteit als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet, bestaande uit het vellen dan wel doen vellen van houtopstand bedraagt het tarief, onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten:	€ 622,78
Paragraaf 2.7a	***Milieubelastende activiteiten op grond van het omgevingsplan***	
Artikel 2.14	**Milieubelastende activiteiten**	
	Indien de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een omgevingsplanactiviteit bestaande uit een milieubelastende activiteit als bedoeld in paragraaf 22.3.26 van het tijdelijke deel van het omgevingsplan zoals opgenomen in artikel 7.1 van het Invoeringsbesluit Omgevingswet, bedraagt het tarief, onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten:	€ 1.946,20
Paragraaf 2.7b	***Milieubelastende activiteiten***	
Artikel 2.14a	**Milieubelastende activiteiten**	
1.	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een of meer milieubelastende activiteiten, als bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder b, van de Omgevingswet bestaande uit een of meer activiteiten die bedrijfstakken overstijgen als bedoeld in afdeling 3.2 van hoofdstuk 3 van het Besluit activiteiten leefomgeving onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten is een tarief verschuldigd van:	
a.	voor één milieubelastende activiteit:	€ 2.919,30
b.	voor twee tot vijf milieubelastende activiteiten, per milieubelastende activiteit:	€ 2.432,75
c.	voor vijf of meer milieubelastende activiteiten, per milieubelastende activiteit:	€ 1.946,20
2.	In afwijking van artikel 2.14 lid 1 is onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten voor het aanleggen of gebruiken van een open bodemenergiesysteem (paragraaf 3.2.6 van het Besluit activiteiten leefomgeving) een tarief verschuldigd van:	€ 3.308,54

		Tarief
3.	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een of meer milieubelastende activiteiten, als bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder b, van de Omgevingswet bestaande uit een of meer activiteiten als bedoeld in de afdelingen 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7 en 3.8 van hoofdstuk 3 van het Besluit activiteiten leefomgeving onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten is een tarief verschuldigd van:	€ 22.381,30
4.	In afwijking van artikel 2.14a lid 1 tot en met 3 is in het geval de aanvraag omgevingsvergunning en daarmee de wijziging betrekking heeft op een of meer milieubelastende activiteiten, als bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en niet leidt tot significante nadelige gevolgen voor de gezondheid of het milieu zoals bedoeld in artikel 10.24 lid 4 van het Omgevingsbesluit een tarief verschuldigd van:	€ 2.724,68
Paragraaf 2.8	***Maatwerkvoorschriften, vergunningvoorschriften en gelijkwaardige maatregelen***	
Artikel 2.15	**Maatwerkvoorschriften of vergunningvoorschriften bij bouwactiviteiten**	
1.	Bij een aanvraag om maatwerkvoorschrift(-en) of vergunningvoorschrift(en) krachtens artikel 4.5 van de Omgevingswet die betrekking hebben op een bouwactiviteit bedraagt het tarief:	
a.	bij één maatwerkvoorschrift of één vergunningvoorschrift:	€ 467,09
b.	bij twee of meer maatwerkvoorschriften of vergunningvoorschriften, in afwijking van artikel 2.3, tweede lid:	€ 467,09
	en per maatwerkvoorschrift of vergunningvoorschrift vermeerderd met:	€ 155,70
2.	Voor het in behandeling nemen van een aanvraag om wijziging van maatwerkvoorschriften of vergunningvoorschriften als bedoeld in artikel 4.5 Omgevingswet:	€ 467,09
Artikel 2.16	**Maatwerkvoorschriften of vergunningvoorschriften bij milieubelastende activiteiten**	
1.	Bij een aanvraag om maatwerkvoorschrift(-en) of vergunningvoorschrift(en) krachtens artikel 4.5 van de Omgevingswet die betrekking hebben op een milieubelastende activiteit bedraagt het tarief bij	
a.	één maatwerkvoorschrift:	€ 1.946,20
b.	bij twee of meer maatwerkvoorschriften, in afwijking van artikel 2.3, tweede lid:	€ 1.946,20
	en per maatwerkvoorschrift of vergunningvoorschrift vermeerderd met:	€ 973,10
2.	Voor het in behandeling nemen van een aanvraag om wijziging van maatwerkvoorschriften of vergunningvoorschriften als bedoeld in artikel 4.5 Omgevingswet:	€ 1.946,20
Artikel 2.17	**Gelijkwaardige maatregel**	
	Als de aanvraag om toestemming voor een gelijkwaardige maatregel als bedoeld in artikel 4.7 van de Omgevingswet betrekking heeft op:	
a.	een milieubelastende activiteit, bedraagt het tarief per te toetsen gelijkwaardige maatregel:	€ 1.946,20
b.	een bouwactiviteit, bedraagt het tarief per te toetsen gelijkwaardige maatregel:	€ 1.245,57

Paragraaf 2.9	***Natuur***	***Tarief***
Artikel 2.18	**Natura-2000 activiteit**	
1.	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een Natura 2000-activiteit als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder e van de Omgevingswet bedraagt het tarief:	€ 4.865,50
2.	Het tarief bedraagt ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een positieve weigering (in geval van intern salderen):	€ 2.432,75
3.	In afwijking van lid 1 bedraagt het tarief voor een eerder afgegeven vergunning voor de desbetreffende locatie die wordt gewijzigd en conform wet- en regelgeving als wijziging dient te worden aangemerkt	€ 3.211,23
4.	Het tarief bedraagt ter zake van het in behandeling nemen van een aanvraag tot het omzetten van een PAS-melding die aan de voorwaarden van het Legalisatieprogramma voldoet, naar een vergunning, danwel het omzetten van een PAS-melding op verzoek die aan de voorwaarden van het Legalisatieprogramma voldoet en dient te worden geweigerd (in geval intern salderen), onverminderd het bepaalde in de andere onderdelen van dit hoofdstuk indien tevens sprake is van de in die onderdelen bedoelde activiteiten	€ 1.600,00
Paragraaf 2.10	***Flora- en Fauna activiteiten***	
Artikel 2.19	**Soortenbescherming**	
1.	Onverminderd het bepaalde in andere artikelen in dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten, bedraagt het tarief als de aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een flora en fauna-activiteit als bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de Omgevingswet, niet zijnde een wijziging van een tenaamstelling van een reeds verleende omgevingsvergunning, en de activiteit plaatsvindt	
a.	ten behoeve van het realiseren of wijzigen van infrastructurele werken, het realiseren of wijzigen van windmolens of ruimtelijke ontwikkeling waarbij één of meer woningen of gebouwen met een totaal bouwoppervlak van meer dan 500 m² worden gesloopt, gerealiseerd of gerenoveerd danwel een herinrichting van een terrein wat meer dan 500 m² beslaat:	€ 1.868,35
b.	ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkeling waarbij één woning of gebouw met een totaal bouwoppervlak van minder dan 500 m² wordt gesloopt, gerealiseerd of gerenoveerd danwel een herinrichting van een terrein wat minder dan 500m² beslaat:	€ 486,55
Paragraaf 2.11	***Maatwerkvoorschriften bij activiteiten die houtopstanden, hout en houtproducten betreffen***	
Artikel 2.20	**Houtopstanden en herplantplicht**	
1.	Als de aanvraag om een of meer maatwerkvoorschriften betrekking heeft op het toestaan van herbeplanting op andere grond, als bedoeld in artikel 11.129, eerste lid van het Besluit activiteiten leefomgeving (maatwerkvoorschrift herplant andere grond), bedraagt het tarief per maatwerkvoorschrift:	€ 934,18
2.	Als de aanvraag om een of meer maatwerkvoorschriften betrekking heeft op het ten behoeve van de in artikel 11.129 van het Besluit activiteiten leefomgeving genoemde plicht tot herbeplanting (maatwerkvoorschrift herplantplicht), bedraagt het tarief per maatwerkvoorschrift:	€ 622,78

Paragraaf 2.12	*Overige tarieven*	*Tarief*
Artikel 2.21	**Advies met instemming**	
	Als een aanvraag op grond van artikel 16.15 en artikel 16.16 van de Omgevingswet advies en instemming behoeft van Gedeputeerde Staten gelden de in deze tarieventabel opgenomen tarieven voor een aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit of activiteiten, waarop het advies en instemming betrekking heeft.	
Artikel 2.22	**Beoordeling onderzoeksrapporten**	
	De in artikel 2.23a opgenomen tarieven zijn van overeenkomstige toepassing op het in behandeling nemen van een aanvraag tot het beoordelen van een onderzoeksrapport, zonder dat sprake is van een aanvraag om een omgevingsvergunning of van het nemen van een ander besluit.	
Artikel 2.23a	**Beoordeling onderzoeksrapporten**	
	Onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk bedraagt het tarief, als al dan niet krachtens wettelijk voorschrift voor de betreffende aanvraag een rapport moet worden beoordeeld:	
a.	Voor de beoordeling van een bodemrapport op het aspect bouw	€ 467,09
b.	Voor de beoordeling van een bodemrapport op het aspect milieu	€ 583,86
c.	Voor de beoordeling van een archeologisch bodemrapport	€ 467,09
d.	voor de beoordeling van een milieueffectrapportage (MER):	€ 7.784,80
e.	voor de beoordeling van een niet in de voorgaande onderdelen genoemd rapport:	€ 467,09
Artikel 2.23b	**Project-m.e.r.-beoordeling**	
	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een m.e.r.-aanmeldnotitie voor de uitvoering van een m.e.r.-beoordeling door het bevoegd gezag:	€ 973,10
Artikel 2.24	**Verstrekking bodeminformatie**	
	Voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van bodeminformatie waarvoor dossieronderzoek noodzakelijk is, is per dossier een tarief verschuldigd van:	€ 116,77
Artikel 2.25	**Wijziging omgevingsvergunning als gevolg wijziging project**	
	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het wijzigen van een omgevingsvergunning als gevolg van een, naar de omstandigheden beoordeeld, geringe wijziging in het project of een naamswijziging niet zijnde een wijziging zoals opgenomen onder artikel 2.14a lid 4:	€ 467,09
Artikel 2.26	**Intrekken omgevingsvergunning**	
	Als de aanvrager verzoekt om de verleende vergunning voor een milieubelastende activiteit geheel of gedeeltelijk in te trekken is een tarief verschuldigd van:	€ 1.654,27
	tenzij paragraaf 2.18 van toepassing is	
Paragraaf 2.13	***Tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaartuigen (TUG's)***	
Artikel 2.27	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaart Provincie Limburg:	€ 934,18
Paragraaf 2.14	***Ontbrandingstoestemming vuurwerk***	
Artikel 2.28	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor ontbrandingstoestemming vuurwerk:	€ 778,48

Paragraaf 2.15a	*Ontgrondingsactiviteit*	*Tarief*
Artikel 2.29	**ONTGRONDINGEN (ontgrondingsactiviteit) met inbegrip van omgevingsoverleg**	
1.	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag om een omgevingsvergunning of een verlenging voor een ontgrondingsactiviteit als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Omgevingswet	
a.	een algemeen tarief per vergunningsbesluit	€ 133,40
b.	daarenboven, afhankelijk van de hoeveelheid te ontgronden vaste stoffen (**1**):	
	van 1 tot 25.000 m^3	€ 1.479,18
	van 25.000 tot 75.000 m^3	€ 7.666,93
	van 75.000 tot 150.000 m^3	€ 20.805,45
	van 150.000 tot 250.000 m^3	€ 31.452,25
	van 250.000 tot 1.000.000 m^3	€ 44.253,84
	van 1.000.000 tot 5.000.000 m^3	€ 92.092,35
	van 5.000.000 m^3 of meer	€ 185.020,85
2.	een wijziging van een vergunning voor wat betreft de ontgrondingsactiviteit:	
a.	indien als gevolg van de wijziging de hoeveelheid te ontgronden vaste stoffen niet toeneemt, wordt afhankelijk van de hoeveelheid nog resterende te ontgronden vaste stoffen het volgende tarief in rekening gebracht:	
	van 1 tot 25.000 m^3	€ 601,80
	van 25.000 tot 150.000 m^3	€ 1.900,15
	150.000 m^3 of meer	€ 6.863,35
b.	Indien als gevolg van de wijziging de hoeveelheid te ontgronden vaste stoffen toeneemt, wordt over de extra hoeveelheid te ontgronden vaste stoffen het in het eerste lid onder a en b genoemde tarief in rekening gebracht.	
3.	een vergunning, verlenging of wijziging van een vergunning voor een ontgrondingsactiviteit waarbij geen uniforme openbare voorbereidingsprocedure, als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, wordt toegepast:	€ 812,05
4.	Onverminderd de voorgaande artikelen is in voorkomende gevallen een aanvullend tarief verschuldigd conform artikel 2.23a voor de beoordeling van een onderzoeksrapport.	
5.	Onverminderd de voorgaande artikelen is voor elk goedkeuringsbesluit van een eindplan een aanvullend tarief verschuldigd van:	€ 1.868,35

(1) Gelet op de Heffingsverordening ontgrondingen wordt de hoeveelheid te ontgronden vaste stoffen als volgt gedefinieerd: De hoeveelheden vaste stoffen gemeten in profiel van de ontgraving. Dit zijn bruto hoeveelheden. Alle vaste stoffen, die op basis van een vergunning vergraven kunnen worden, worden meegeteld. Naast de verhandelbare vaste stoffen tellen ook de niet verhandelbare teelaarde, dekgronden, mors e.d. mee.

Paragraaf 2.15b	***Waterontrekkingsactiviteit***	***Tarief***
Artikel 2.30	**WATER (waterontrekkingsactiviteit) met inbegrip van omgevingsoverleg**	
1.	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag om een omgevingsvergunning of een wijziging van de jaarhoeveelheid en/of locatie en/of pakket van de waterontrekkingsactiviteit, met uitzondering van een wijziging van een vergunning inhoudende een vermindering van de vergunde hoeveelheid:	
a.	afhankelijk van de (nieuwe) hoeveelheid te onttrekken grondwater per jaar:	
	Van 150.000 tot 200.000 m3	€ 10.294,30
	Van 200.000 tot 500.000 m3	€ 12.354,65
	Van 500.000 tot 1.500.000 m3	€ 14.414,85
	1.500.000 m3 of meer	€ 16.363,40
b.	In afwijking van hetgeen onder a is opgenomen is voor de wijziging van de vergunningvoorschriften een tarief verschuldigd van:	€ 934,18
Paragraaf 2.16	***Restbepaling***	
Artikel 2.31	**Niet genoemd besluit op aanvraag**	
	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het nemen van een ander, in dit hoofdstuk niet benoemd besluit op grond van de Omgevingswet, de op die wet gebaseerde algemene maatregelen van bestuur, de provinciale omgevingsverordening of een gemeentelijk omgevingsplan:	€ 467,09
Paragraaf 2.17	***Vermindering***	
Artikel 2.32	**Vermindering na omgevingsoverleg**	
1.	Als de aanvraag om een omgevingsvergunning bedoeld in artikel 2.2, aanhef en onderdeel b, en zoals nader omschreven in de paragrafen 2.3 tot en met 2.7b, is voorafgegaan door een aanvraag om omgevingsoverleg als bedoeld in artikel 2.2, aanhef en onderdeel a, en zoals nader omschreven in paragraaf 2.2, waarop de aanvraag om de omgevingsvergunning betrekking heeft, bestaat onder de in het tweede lid genoemde voorwaarden aanspraak op vermindering van de voor het in behandeling nemen van de aanvraag om de omgevingsvergunning verschuldigde leges. De vermindering bedraagt:	100%
	van de voor het omgevingsoverleg geheven leges.	
	Voor de toepassing van het eerste lid wordt de aanvraag om een omgevingsvergunning gedaan:	
	a. voor dezelfde activiteit of activiteiten als waarop het omgevingsoverleg betrekking had;	
	b. in overeenstemming met de uitkomsten van het omgevingsoverleg; en	
	c. binnen 6 maanden na het laatste omgevingsoverleg of, als het omgevingsoverleg volgens afspraak leidt tot een kennisgeving aan de aanvrager, na de dagtekening van de kennisgeving.	
Paragraaf 2.18	***Teruggaaf***	
Artikel 2.33	**Aanvraag en oordeel vergunningvrij**	
	Onverminderd het bepaalde in de andere artikelen van dit hoofdstuk als het ook gaat om de in die artikelen bedoelde activiteiten bedraagt het tarief indien na een expliciete beoordeling op verzoek blijkt dat de aanvraag vergunningsvrij is:	€ 467,09

Artikel 2.34	Buiten behandeling stellen	Tarief
	Als na toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht een aanvraag buiten behandeling wordt gelaten, bestaat aanspraak op teruggaaf. De teruggaaf bedraagt:	50%
	van de voor de activiteit waarvoor de aanvraag is gedaan verschuldigde leges.	
Artikel 2.35	**Teruggaaf als gevolg van intrekking aanvraag omgevingsvergunning of maatwerkvoorschrift bij reguliere procedure**	
	Als een aanvrager zijn aanvraag om een omgevingsvergunning of aanvraag om een maatwerkvoorschrift op de voorbereiding waarvan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing is geheel of gedeeltelijk intrekt voordat hierop is beschikt, bestaat aanspraak op teruggaaf van een deel van de leges. De teruggaaf bedraagt:	50%
Artikel 2.36	**Teruggaaf als gevolg van intrekking aanvraag omgevingsvergunning of maatwerkvoorschrift bij uitgebreide procedure**	
	Als een aanvrager zijn aanvraag om een omgevingsvergunning of aanvraag om een maatwerkvoorschrift op de voorbereiding waarvan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is geheel of gedeeltelijk intrekt voordat hierop is beschikt, bestaat aanspraak op teruggaaf van een deel van de leges. De teruggaaf bedraagt:	15%
Artikel 2.37	**Teruggaaf als gevolg van intrekking verleende omgevingsvergunning voor ontgrondingsactiviteiten, bouw- of milieubelastende activiteiten**	
	Als een verleende omgevingsvergunning voor een ontgrondingenactiviteit, een bouwactiviteit of een milieubelastende activiteit op aanvraag van de vergunninghouder wordt ingetrokken, bestaat aanspraak op teruggaaf van een deel van de leges, mits deze aanvraag is ingediend binnen 12 maanden na verlening van de vergunning en van de vergunning geen gebruik is gemaakt. De teruggaaf bedraagt:	15%

Deze tarieventabel 2024 behoort bij en maakt deel uit van de legesverordening Limburg 2024.
X <datum> 2023 te Maastricht

Bijlage A OVERZICHT BOUWKOSTEN TEN BEHOEVE VAN BEREKENINGEN VOOR DE BOUWLEGES-TOETS (‘ROEB lijst’)

De vermelde prijzen gelden per eenheid zoals vermeld	2023 *excl. BTW* *(euro)*	2023 *incl. 21% BTW* *(euro)*	*eenheid* *(bruto)*
1. WONINGEN			
1.1 Rijtjeswoningen	244,00	295,24	per m^3
1.2Halfvrijstaande woningen	295,00	356,95	per m^3
1.3 Vrijstaande woningen / appartementen	329,00	398,09	per m^3
1.4 Bungalows	352,00	425,92	per m^3
1.5 Woonwagens (nieuw en verplaatst)	221,00	267,41	per m^3
1.6 (Tijdelijke) woonunit	221,00	267,41	per m^3
1.7 Recreatiewoning	221,00	267,41	per m^3
2. WONINGUITBREIDINGEN EN VERBOUWINGEN			
2.1 Uitbreiding woonruimte / dakopbouw	335,00	405,35	per m^3
2.2 Uitbreiding bergruimte / garage	148,00	179,08	per m^3
2.3 Kelder	306,00	370,26	per m^3
2.4 Serre	663,00	802,23	per m^2
2.5 Verandering woonruimte (inpandig)	153,00	185,13	per m^3
2.6 Dakkapel	1.270,00	1.536,70	per m^l
2.7 Gevelwijziging	686,00	830,06	per m^2
2.8 Nieuw dak	136,00	164,56	per m^2
3. BIJGEBOUWEN			
3.1 Berging/garage met plat dak	153,00	185,13	per m^3
3.2 Berging/garage met kapconstructie	142,00	171,82	per m^3
3.3 Carport / Overkapping	182,00	220,22	per m^2
3.4 Tuinhuisje (prefab)	170,00	205,70	per m^2
3.5 Zwembad	227,00	274,67	per m^3

4.	TUIN en STRAATMEUBILAIR			
	4.1 Houten schutting/pergola	80,00	96,80	per m^l
	4.2 Gemetselde tuinmuur	142,00	171,82	per m^l
	4.3 Schotelantenne	1.145,00	1.385,45	per st.
	4.4 Hout + metselwerk tuinmuur	108,00	130,68	per m^l
	4.5 Gaashekwerk	57,00	68,97	per m^l
5.	BEDRIJFSHALLEN			
	- Gemetselde wandconstructie: geldt voor gehele pand (geen opsplitsing)			
	5.1 Bedrijfshal hoogte tot en met 3m	114,00	137,94	per m^3
	5.2 Bedrijfshal hoogte tussen 3 en 6 m	68,00	82,28	per m^3
	5.3 Tussenvloer in de hal extra	153,00	185,13	per m^2
	5.4 Bedrijfskantoor in de hal	233,00	281,93	per m^3
	- Systeembouw: geldt voor gehele pand (geen opsplitsing)			
	5.5 Hal hoogte tot en met 6 m	68,00	82,28	per m^3
	5.6 Hal hoogte tussen 6 tot en met 9 m	57,00	68,97	per m^3
	5.7 Hal hoger dan 9 m, opp. kleiner dan 5.000 m^2	51,00	61,71	per m^3
	5.8 Hal hoger dan 9 m, opp. tussen 5.000 en 10.000 m^2	51,00	61,71	per m^3
	5.9 Hal hoger dan 9 m, opp. tussen 10.000 en 20.000 m^2	46,00	55,66	per m^3
	5.10 Hal hoger dan 9 m, opp. groter dan 20.000 m^2	46,00	55,66	per m^3
	5.11 Tussenvloer in de hal extra	97,00	117,37	per m^2
	5.12 Kantoorvloer in de hal extra	148,00	179,08	per m^2
	5.13 Open loods	148,00	179,08	per m^2
	5.14 Semi-permanente unit	233,00	281,93	per m^3
	5.15 Romneyloods	32,00	38,72	per m^3
6.	OVERIGE GEBOUWEN			
	6.1 Kantoor	329,00	398,09	per m^3
	6.2 Showroom	193,00	233,53	per m^3
	6.3 Winkel	329,00	398,09	per m^3
	6.4 Bouwmarkt	148,00	179,08	per m^3
	6.5 Horeca	301,00	364,21	per m^3

6.6 Sporthal	295,00	356,95	per m^3
6.7 Kleedgebouwen	272,00	329,12	per m^3
6.8 Scholen / kinderdagverblijven	261,00	315,81	per m^3
6.9 Noodscholen	216,00	261,36	per m^3
6.10 Zorgfunctie (kleinschalig)	391,00	473,11	per m^3
6.11 Interne wijzigingen overige gebouwen	114,00	137,94	per m^3
6.12 Gevelwijzigingen overige gebouwen	692,00	837,32	per m^2
7. TUINBOUWKAS			
7.1 Verwarmde kas	51,00	61,71	per m^2
7.2 Onverwarmde kas	34,00	41,14	per m^2
8. VARKENSSTAL			
8.1 Stal fokzeugen en biggen (traditioneel metselwerk)	454,00	549,34	per m^2
8.2 Stal voor vleesvarkens (traditioneel metselwerk)	420,00	508,20	per m^2
8.3 Stal voor fokzeugen (groepshuisvesting op stro)	295,00	356,95	per m^2
* Voor systeembouw zoals beton en staalwanden geldt een tariefreductie van	60,00	72,60	per m^2
9. KOEIENSTAL			
9.1 Stal voor vleeskalveren (traditioneel metselwerk)	408,00	493,68	per m^2
9.2 Grupstal (traditioneel metselwerk)	329,00	398,09	per m^2
9.3 Ligboxenstal (traditioneel metselwerk)	352,00	425,92	per m^2
* Voor systeembouw zoals beton en staalwanden geldt een tariefreductie van	60,00	72,60	per m^2
9.4 Gedeelte voor melkinrichting, installatie en tank	697,00	843,37	per m^2
10.KIPPENSTAL			
10.1 Vleeskuikens (traditioneel metselwerk)	340,00	411,40	per m^2
10.2 Legkippen (traditioneel metselwerk)	363,00	439,23	per m^2
* Voor systeembouw zoals beton en staalwanden geldt een tariefreductie van	60,00	72,60	per m^2
10.3 Extra kosten legbatterijen/mestverwijdering	108,00	130,68	per m^2
11.PAARDENSTAL			
11.1 Paardenstal (traditioneel metselwerk)	686,00	830,06	per m^2
11.2 Manege (rijhal) (traditioneel metselwerk)	335,00	405,35	per m^2

* Voor systeembouw zoals beton en staalwanden geldt een tariefreductie van	60,00	72,60	per m^2
12.OVERIGE ARGRARISCHE BEDRIJFSGEBOUWEN			
12.1 Opslagloods agrarische (spouwmuur traditioneel)	244,00	295,24	per m^2
12.2 Opslagloods (houten gevels)	131,00	158,51	per m^2
12.3 Opslagloods (beton gevels)	131,00	158,51	per m^2
12.4 Prefab werktuigen/opslagloods (stalen gevels)	108,00	130,68	per m^2
12.5 Prefab veldschuur open (stalen gevels)	63,00	76,23	per m^2
12.6 Aardappelloods (incl. kelderventilatie + inrichting)	374,00	452,54	per m^2
12.7 Champignonkwekerij (incl. basisinrichting)	675,00	816,75	per m^2
12.8 Nertsen	165,00	199,65	per m^1
13.MEST SILO / KELDER			
13.1 Bovengronds van staal en/of hout systeembouw	45,00	54,45	per m^3
13.2 Mest kelder (losse kelder)	153,00	185,13	per m^2
13.3 Sleufsilo	278,00	336,38	per m^1
14.(PARKEER)KELDER			
14.1 Gedeeltelijk boven- of ondergronds	199,00	240,79	per m^3
14.2 Geheel ondergronds	267,00	323,07	per m^3
14.3 Geheel bovengronds	125,00	151,25	per m^3
14.4 (Parkeer)kelder onder gebouw	131,00	158,51	per m^3

Bijlage 2 specificatie kostendekkendheid leges 2024

Recapitulatie kostendekkendheid leges 2024						
		Personeelslasten	Overhead	Totale lasten	Baten	Kostendekkendheids-percentage
Totaal		€ 2.333.274	€ 1.466.846	€ 3.809.851	€ 2.984.969	78%
Hoofdstuk 1	Algemene dienstverlening	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	0%
Paragraaf 1.1	Stukken en bescheiden					
Hoofdstuk 2	Diensten en besluiten in het kader van de Omgevingswet	€ 2.333.274	€ 1.466.846	€ 3.809.851	€ 2.984.969	78%
Paragraaf 2.1	Algemene bepalingen					
Paragraaf 2.2	Voorfase	€ 185.731	€ 116.763	€ 302.494	€ 30.000	10%
Paragraaf 2.3	Activiteiten met betrekking tot bouwwerken	€ 526.928	€ 331.261	€ 858.189	€ 851.174	99%
Paragraaf 2.4	Activiteiten met betrekking tot monumenten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	0%
Paragraaf 2.5	Aanlegactiviteiten	€ 40.031	€ 25.166	€ 65.198	€ 52.158	80%
Paragraaf 2.6	Kappen van houtopstanden	€ 4.780	€ 3.005	€ 7.785	€ 6.228	80%
Paragraaf 2.7a	Milieubelastende activiteiten op grond van het omgevingsplan	€ 2.390	€ 1.502	€ 3.892	€ 3.892	100%
Paragraaf 2.7b	Milieubelastende activiteiten	€ 608.716	€ 382.678	€ 991.394	€ 991.394	100%
Paragraaf 2.8	Maatwerkvoorschriften, vergunningvoorschriften en gelijkwaardige maatregelen	€ 5.975	€ 3.756	€ 19.462	€ 9.731	50%
Paragraaf 2.9	Natuur	€ 298.443	€ 187.620	€ 486.063	€ 249.806	51%
Paragraaf 2.10	Flora- en Fauna activiteiten	€ 213.899	€ 134.471	€ 348.370	€ 273.344	78%
Paragraaf 2.11	Maatwerkvoorschriften bij activiteiten die houtopstanden, hout en houtproducten betreffen	€ 20.792	€ 13.071	€ 33.864	€ 27.091	80%
Paragraaf 2.12	Overige tarieven	€ 123.978	€ 77.940	€ 201.918	€ 171.258	85%
Paragraaf 2.13	Tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaartuigen (TUG's)	€ 17.925	€ 11.268	€ 29.193	€ 23.354	80%
Paragraaf 2.14	Ontbrandingstoestemming vuurwerk	€ 17.925	€ 11.268	€ 29.193	€ 23.354	80%
Paragraaf 2.15a	Ontgrondingsactiviteit	€ 249.629	€ 156.933	€ 406.561	€ 265.966	65%
Paragraaf 2.15b	Waterontrekkingsactiviteit	€ 16.132	€ 10.142	€ 26.274	€ 28.718	109%
Paragraaf 2.16	Restbepaling	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	
Paragraaf 2.17	Vermindering				-€ 22.500	
Paragraaf 2.18	Teruggaaf					

provincie limburg

Provinciale Staten

Cluster	WL	**Behandeld**	
Ons kenmerk	DOC-00553976	**Telefoon**	
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	10 oktober 2023
Bijlage(n)	2	**Verzonden**	11 oktober 2023

Onderwerp
Informerend stuk Voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023

Geachte Staten,

Middels deze brief bieden wij u de voortgangsrapportage met betrekking tot het Limburgs Energie Fonds (LEF) met peildatum 30-6-2023 aan in het kader van de informatievoorziening conform de Regeling Grote Projecten (RGP). Middels bijgevoegde voortgangsrapportage informeren wij u conform de rapportage-frequentie zoals vastgesteld door uw Staten.

De voortgangsrapportage over Q2 2023 is als volgt opgebouwd:

- een compacte voortgangsrapportage met basisinformatie, actuele voortgang en prestatie van het fonds;
- bijlagen bij de voortgangsrapportage, met nadere toelichting op de inhoud en achtergrond van de informatie in de voortgangsrapportage.

De rapportage met bijlagen bevat gezamenlijk alle informatie-elementen vanuit de Regeling Grote Projecten. Om uw Staten in aanvulling hierop van meer relevante informatie te voorzien, bieden we u tevens een “Algemene toelichting Limburgs Energie Fonds”. Deze toelichting is separaat bijgevoegd en bevat een nadere toelichting op de werking en achtergrond van het fonds.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+31 43 389 99 99
www.limburg.nl

provincie limburg

Informerend stuk – 1 minuut versie

1. **Onderwerp**
   Informerend stuk voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023

2. **Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat**
   Het Limburgs Energie Fonds (LEF) is in de vergadering van Provinciale Staten van 25-09-2020 aangewezen als “Groot Project” conform de Regeling Grote Projecten (RGP) (2020-28699). Bij elk ‘Groot Project’ zijn GS op grond van de RGP verplicht om op de door PS aangegeven ijkmomenten een voortgangsrapportage op te stellen. Bij het vaststellen van de herziene basisrapportage is door uw Staten de rapportagefrequentie vastgesteld op twee maal per jaar.

3. **Bevoegdheid**
   De (inhoudelijke) controle op het Groot Project is belegd bij de Statencommissie Economie en Samenleving (ESA). Deze commissie ziet daarbij toe op de juiste toepassing van de RGP en vormt zich een oordeel over de voortgang aan de hand van basis-, voortgangs- en eindevaluatierapportages.

4. **Risico’s**
   Provincie Limburg is als enig aandeelhouder risicodrager van de risico’s behorende bij het LEF. In de voortgangsrapportage is een nadere duiding van de risico’s en risicobeheersing van Provincie Limburg en de fondsbeheerder gegeven. In de voortgangsrapportage wordt tevens een actuele risicoanalyse gegeven.

provincie limburg

Informerend stuk

1. Onderwerp

Informerend stuk voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds Q2 2023

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Het Limburgs Energie Fonds (LEF) is in de vergadering van Provinciale Staten van 25-09-2020 aangewezen als “Groot Project” conform de Regeling Grote Projecten (RGP) (2020-28699). Bij elk ‘Groot Project’ zijn GS op grond van de RGP verplicht om op de door PS aangegeven ijkmomenten een voortgangsrapportage op te stellen. Bij het vaststellen van de herziene basisrapportage is door uw Staten de rapportagefrequentie vastgesteld op twee maal per jaar.

3. Bevoegdheid

De (inhoudelijke) controle op het Groot Project is vooralsnog belegd bij de Statencommissie Economie en Samenleving (ESA). Deze commissie ziet daarbij toe op de juiste toepassing van de RGP en vormt zich een oordeel over de voortgang aan de hand van basis-, voortgangs- en eindevaluatierapportages.

4. Risico’s

Provincie Limburg is als enig aandeelhouder risicodrager van de risico’s behorende bij het LEF. In de voortgangsrapportage is een nadere duiding van de risico’s en risicobeheersing van Provincie Limburg en de fondsbeheerder gegeven. In de voortgangsrapportage wordt tevens een actuele risicoanalyse gegeven.

5. Toelichting / onderbouwing

In de bijgevoegde voortgangsrapportage worden de onderstaande onderwerpen met betrekking tot het Limburgs Energie Fonds beschreven.

1. Voorwoord;
2. Het fonds;
3. Fonds en beleidsdoelstellingen;
4. Stand van zaken fonds;
5. Besluitvormingsmomenten;
6. Bijlagen.

Separaat zijn twee bijlagen toegevoegd. De bijlage “Algemene toelichting bij het Limburgs Energie Fonds” geeft een nadere uitleg over de werking van het fonds en dient als achtergrondinformatie. De bijlage impactrapport 2013 – 2022 is een door het LEF opgesteld rapport dat wordt gebruikt om publiek te rapporteren over de werkzaamheden en voortgang van het LEF. Het impactrapport is niet bedoeld als rapportage aan PS en wordt u ter kennisgeving aangeboden.

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Het LEF maakt onderdeel uit van Begrotingsprogramma 5. Milieu, energie en klimaat, en specifiek onder product 5.1.1. Energie: een passende mix (Programmabegroting 2023).

7. Juridische aspecten – deregulering

N.v.t.

8. Verbindingslijnen en andere visies

Verbindingslijnen en andere visies zijn uitgewerkt in de voortgangsrapportage. Dit betreft:
- Provinciale Energie Strategie (PES);
- Circulair beleidskader;
- Arbeidsmarktbeleid.

9. Verdere planning en procedure

Conform Regeling Grote Projecten, proces voortgangsrapportages. Rapportagefrequentie is vastgesteld op twee maal per jaar. Daarnaast wordt in de tussenliggende kwartalen een geactualiseerd voorblad aangeboden (toezegging 9251).

10. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ Via Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

11. Communicatie

N.v.t.

12. Meegezonden bijlagen

- Voortgangsrapportage LEF Q2 2023;
- Algemene toelichting bij het Limburgs Energie Fonds;
- Impactrapport 2013 – 2022.

Limburgs Energie Fonds



Voortgangsrapportage

Limburgs Energie Fonds

www.limburg.nl

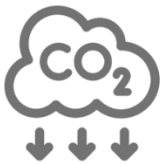
Peildatum: ultimo Q2-2023

provincie limburg

Het Limburgs Energie Fonds in één oogopslag

CO_2 reductie

	t/m Q4-2022 ($Mton CO_2$)	t/m Q2-2023
LEF	4,1	4,1
KPI 6	2,1	2,1



Werkgelegenheid

	t/m Q4-2022 (FTE)	t/m Q2-2023
LEF	5.778	5.778
KPI 9	2.517	2.517



Afvalreductie

t/m Q4-2022 (Mton)	t/m Q2-2023
3,6	3,6



Verminderen asbest

t/m Q4-2022 (m^2)	t/m Q2-2023
19.845	19.845



Totaal geïnvesteerd vermogen

t/m Q4-2022 (€ × mln.)	t/m Q2-2023
157	182



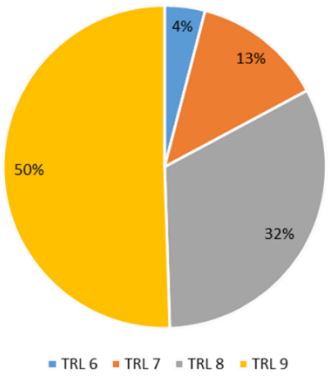
Revolverendheid

Worst case (Q2-2023)	Base case
0,91	1,02



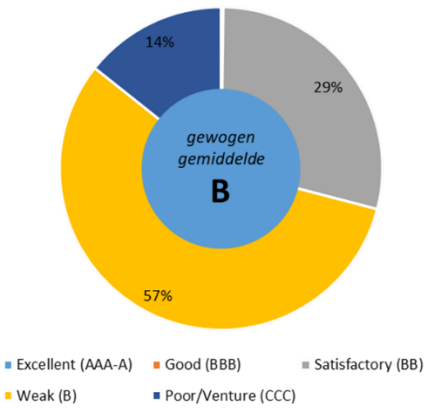
Spreiding TRL

(Q2-2023)



Kredietrating

(Q2-2023)



Inhoudsopgave

1. Voorwoord 5

2. Het fonds 6
2.1. Historie 6
2.2. Fondsomvang 6
2.3. Governance....6

3. Fonds- en beleidsdoelstellingen 7
3.1. Fondsdoelen primair 7
3.1.1. Kosteneffectieve CO_2 reductie....7
3.1.2. Circulaire economie en afvalreductie....7
3.1.3. Verminderen van vierkante meters asbest 8
3.1.4. Verduurzamen van het Limburgse MKB....8
3.2. Fondsdoelen secundair....9
3.2.1. Werkgelegenheid creëren....9
3.2.2. Aantrekkelijk vestiging- en woonklimaat 9
3.2.3. Stimuleren van innovatie....10
3.2.4. Bijdragen aan nationale en internationale doelen....10
3.3. Beleidsdoelstellingen Provinciale Energie Strategie....11
3.3.1. KPI 6 CO_2 reductie....11
3.3.2. KPI 9 Werkgelegenheidsimpuls 11
3.4. Financiële doelstellingen....12
3.4.1. Revolverendheid 12
3.4.2. Multiplier....14

4. Stand van zaken fonds 15
4.1. Samenstelling portefeuille....15
4.2. Risicoprofiel portefeuille....16
4.3. Lijst van investeringen....18
4.4. Planning 18
4.4.1. Pijplijn....18
4.4.2. Prognose....19

5. Besluitvormingsmomenten 21
5.1. Besluitvormingsmomenten PS....21
5.2. Overzicht mededelingen portefeuillehouder bij investering 21
5.3. Toekomstige besluitvormingsmomenten PS....21

Bijlagen 22

Bijlage A: overzicht voortgang kwantitatieve doelstellingen 23

Bijlage B: data correctie 24

Bijlage C: lijst van investeringen 25

Bijlage D: historische besluitvormingsmomenten 26

Bijlage E: nadere toelichting bij doelstellingen van het project 28
E.1. Nadere toelichting bij doelstellingen van het project....28
E.1.1. Uitgangspunten en veronderstellingen 28
E.1.2. Overlap en raakpunten met andere activiteiten 28
E.2. Reikwijdte project....28
E.2.1. Probleemanalyse 28

E.2.2. Alternatieven 29
E.2.3. Ingewonnen adviezen 29

Bijlage F: Financiën van het project **30**
F.1. Kostenopbouw 30
F.2. Financiering van het project 30
F.3. Budgettaire inpassing 30
F.4. Hardheid externe financieringsbronnen 31

Bijlage G: Risico's en risicobeheersing **32**
G.1. Provincie Limburg 32
G.2. Fondsbeheerder 32

Bijlage H: projectbeheer en projectbeheersing **33**
H.1. Rol Provincie Limburg ten aanzien van het project 33
H.2. Bestuurlijke informatievoorziening 34
H.3. Administratieve organisatie en projectbedrijfsvoering 34
H.4. Interne controle 34
H.5. Vormgeving projectorganisatie 34
H.6. Uitkomsten van relevante audits 34

1. Voorwoord

Met deze voortgangsrapportage informeren we uw Staten over de actuele stand van zaken en verdere voortgang van het Limburgs Energie Fonds (LEF). Dit doen we opnieuw met het 'nieuwe format', waarin uw opmerkingen over de voorgaande rapportages een plek hebben gegeven.

In het afgelopen halfjaar hebben twee nieuwe investeringen plaatsgevonden. Nadat uw Staten wensen en bedenkingen hebben uitgesproken, zijn investeringen in Mijnwater en het Polestar Circular Debt Fund (PCDF) tot stand gekomen. Met de aanvullende investering van in totaal € 40 mln. in Mijnwater gaat het LEF een verdere bijdrage leveren aan de warmtetransitie waar wij ons als College voor inzetten. Dit doen we samen met Enpuls, dochter van Enexis, welke aan de lat staat voor de infrastructurele investeringen voor Mijnwater. Met de investering van in totaal € 25 mln. in het PCDF zetten we een belangrijke stap voor het verder stimuleren van een circulaire economie in Nederland en uiteraard vooral in Limburg. Met de investering in het PCDF trekken we niet alleen een grote hoeveelheid cofinanciering aan, maar creëren we voor het LEF ruimte om zich in de toekomst toe te spitsen op het reduceren van energieverbruik en het opwekken en gebruiken van duurzame energie. De komende periode richten wij ons als enig aandeelhouder van het LEF samen met de fondsbeheerder op het actualiseren van de strategie met meer focus op energie.

In het voorwoord van de vorige voortgangsrapportage was reeds aangegeven dat het College naar de toekomst uitdagingen ziet voor het LEF en voor ondernemers in Limburg in het algemeen. Hoewel ondernemers de klappen van Corona weer te boven beginnen te komen en de energieprijzen enigszins gestabiliseerd zijn, zijn deze nog steeds hoog en is er sprake van brede inflatie. Verder zien we dat toeleveringsketens verstoord blijven en spelen stikstofdepositie en netcongestie een vertragende rol voor nieuwe investeringen. Deze uitdagingen zijn overigens niet typisch voor Limburg, maar spelen ook op nationaal en Europees niveau.

Met een vernieuwde strategie voor het LEF, met meer focus op investeringen in energiereductie en opwekken en gebruiken van duurzame energie, voorzien we in de komende periode een toename in nieuwe financieringen te realiseren en daarmee een verdere impuls te geven aan de energietransitie in Limburg. Tegelijkertijd blijven we, zij het meer passief, met onze deelname in het PCDF ook de circulaire economie in Limburg stimuleren.

Tot slot willen we u graag wijzen op bijgevoegd impactrapport 2013 – 2022. Dit is een door het LEF opgesteld rapport, waarmee het fonds jaarlijks publiek communiceert over haar werkzaamheden en de voortgang hiervan. Het rapport dient niet als rapportage aan PS, maar biedt uw Staten wel nader inzicht in het fonds en de wijze waarop het naar de burger communiceert.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

M. van Caldenberg

2. Het fonds

Het Limburgs Energie Fonds (hierna LEF) is een provinciaal fonds dat financiële ondersteuning biedt aan kansrijke, vaak innovatieve, projecten die verduurzaming binnen de provincie realiseren. Het fonds heeft een focus op duurzame energieopwekking, energiebesparing, circulaire economie en asbestsanering.

2.1. Historie

Met de vaststelling van de Kadernota Energiefonds hebben Provinciale Staten in 2012 de hoofdlijnen van het Limburgs Energiefonds vastgesteld. Ter uitvoering daarvan is het Limburgs Energie Fonds B.V. (LEF) in 2013 opgericht met Provincie Limburg als 100% aandeelhouder.
Bij oprichting bedroeg de fondsomvang € 18 mln. Gestage uitzettingen zijn aanleiding geweest om de fondsomvang stapsgewijs in 2016 en 2017 te verhogen naar € 90 mln., inclusief een senior financiering afkomstig van de Europese Investeringsbank (hierna EIB). Vervolgens is in 2020 door PS besloten tot een verdere fondsuitbreiding naar € 268 mln. (G-20-033).

2.2. Fondsomvang

In 2020 is door Provinciale Staten ingestemd met het Gewijzigd Statenvoorstel en is het fonds vergroot naar € 268 mln. In deze fondsomvang werd rekening gehouden met cofinanciering van de EIB op LEF niveau ten behoeve van de twee subfondsen: circulair en warmte. In Q1-2023 heeft het LEF € 25 mln. geïnvesteerd in het Polestar Circulair Debt Fund (hierna PCDF, zie G-22-062). Voor deze investering is geen cofinanciering op LEF niveau gerealiseerd via de EIB, omdat er ruim voldoende cofinanciering op niveau van PCDF is opgehaald. Ook is in Q1-2023 door Provinciale Staten besloten dat het LEF € 40 mln. zal investeren in Mijnwater (G-22-047). Daarvoor heeft LEF de € 25 mln. van het subfonds warmte, aangevuld met € 15 mln. nieuwe middelen, ingezet. Naar aanleiding van deze ontwikkelingen bedraagt de bijgestelde fondsomvang € 235 mln. (€ 168 + € 25 + € 40 + € 2 (‘skin in the game’)).

In bijlage C is een lijst van alle LEF investeringen sinds oprichting opgenomen, inclusief toelichting over het project, instrument, omvang, startdatum, locatie, categorie en status. Deze lijst wordt jaarlijks geactualiseerd om blijvend openheid en overzicht te bieden inzake de investeringen van het LEF.
In Q1 en Q2-2023 hebben er naast de investeringen in het PCDF en Mijnwater, geen overige nieuwe investeringen plaatsgevonden.

2.3. Governance

De Provincie is 100% aandeelhouder van het LEF. Het fonds wordt beheerd door een externe fondsbeheerder onder de handelsnaam Polestar Capital. Het fonds beschikt over een onafhankelijke adviescommissie welke advies geeft over onder andere investeringsvoorstellen van het fonds. Voor investeringsvoorstellen groter of gelijk aan € 2,5 mln. is een besluit van de Algemene vergadering van Aandeelhouders (AvA) nodig en worden de Staten achteraf geïnformeerd conform amendement 17.

Voor een uitgebreide toelichting inzake de governance wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Algemene toelichting Limburgs Energie Fonds.

3. Fonds- en beleidsdoelstellingen

Dit hoofdstuk laat de verschillende doelen zien op basis waarvan de voortgang van het fonds gemonitord kan worden. Deze doelen zijn op te splitsen naar inhoudelijke én financiële fondsdoelen zoals opgenomen in het investeringsreglement en naar provinciale beleidsdoelen zoals opgenomen in relevante beleidskaders. In iedere paragraaf wordt een korte toelichting gegeven met een directe weergave van de voortgang vanaf aanwijzing van het LEF tot Groot Project tot en met peildatum van deze rapportage.

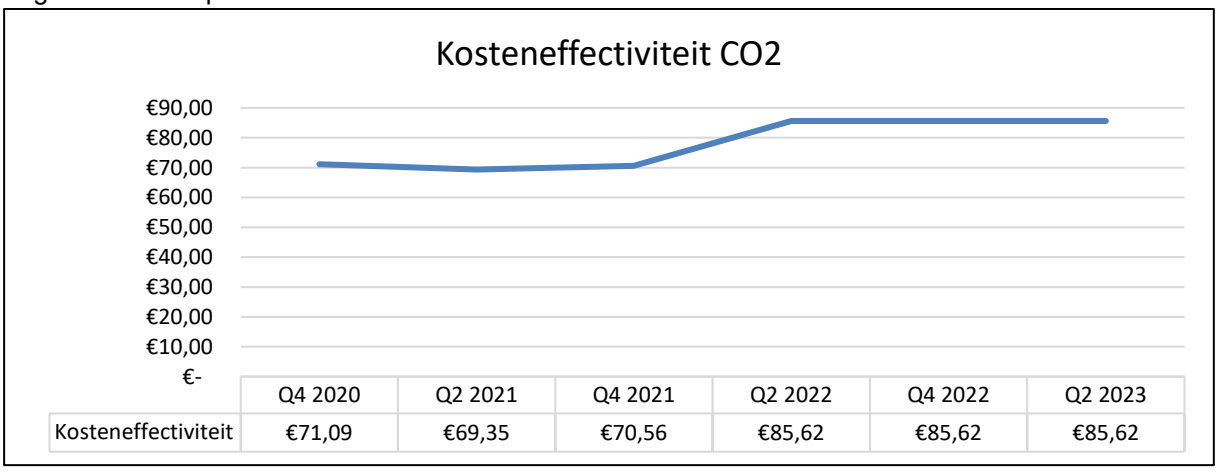
3.1. Fondsdoelen primair

LEF heeft vier primaire doelen, welke onderstaand zijn toegelicht.

3.1.1. Kosteneffectieve CO_2 reductie

Het LEF realiseert CO_2 reductie, welke kosteneffectief dient te zijn. Als maatstaf hanteert het LEF tijdens de beoordeling van investeringsvoorstellen momenteel een grens van maximaal € 300 per ton CO_2 reductie. Er is geen kwantitatief doel vastgesteld voor kosteneffectiviteit op fondsniveau. Onderstaande grafiek laat het verloop van de investeringskosten per ton CO_2 reductie op fondsniveau zien.

De toename van kosten tussen Q4-2021 en Q2-2022 is ten dele het gevolg van de correctie in impact data zoals toegelicht in Bijlage B. Ondanks de toename in onderstaande grafiek is er nog steeds sprake van een kosteneffectieve CO2 reductie. Ter referentie; in 2023 is de prijs voor Europese emissierechten hoger dan € 100 per ton CO2.

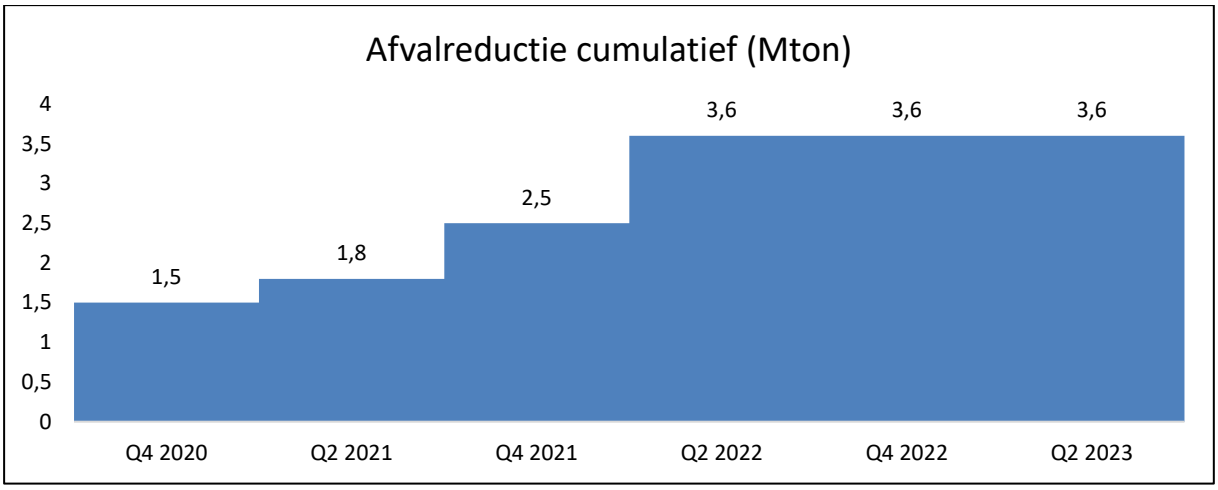


	Q4 2020	Q2 2021	Q4 2021	Q2 2022	Q4 2022	Q2 2023
Kosteneffectiviteit	€71,09	€69,35	€70,56	€85,62	€85,62	€85,62

3.1.2. Circulaire economie en afvalreductie

Het LEF heeft als doel om de circulaire economie aan te jagen en afval tonnages te verminderen. Onderstaande grafiek laat de cumulatieve afvalreductie zien die het fonds sinds oprichting in 2013 heeft gerealiseerd. Ten opzichte van Q4-2022 zijn er ultimo Q2-2023 geen nieuwe circulaire projecten gerealiseerd, waardoor er geen toename is in de cumulatieve afvalreductie. Wel heeft het LEF geïnvesteerd in het PCDF, gericht op circulaire projecten. Het PCDF is in de opstartfase en heeft ultimo Q2-2023 een aantal vergevorderde projecten in pijplijn, maar nog geen investeringen (financial close) gedaan.

De toename tussen Q4-2021 en Q2-2022 is ten dele het gevolg van de correctie in impact data zoals toegelicht in Bijlage B.



3.1.3. Verminderen van vierkante meters asbest

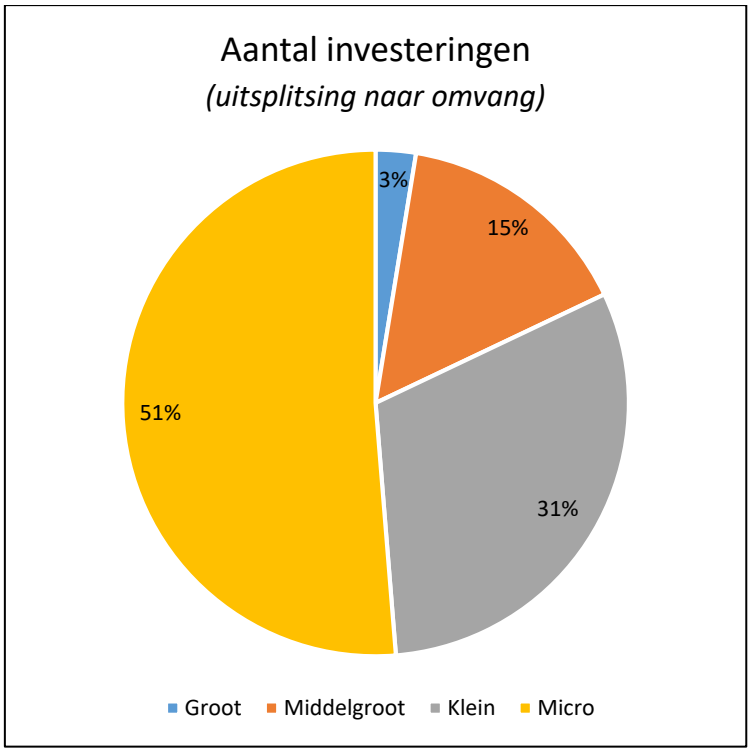
Het verminderen van het aantal vierkante meters asbest was ten tijde van de fondsoprichting een relevant en actueel onderwerp vanwege een wettelijke verplichting. Deze wettelijke verplichting is komen te vervallen waarmee de focus van het LEF niet meer ligt op dit doel.

De cumulatieve vermindering van asbest bedraagt ultimo Q2-2023 19.845 m^2 en is sinds start rapportage periode ongewijzigd.

3.1.4. Verduurzamen van het Limburgse MKB

Het LEF maakt het voor bedrijven mogelijk om voldoende financiering te verkrijgen om innovatieve duurzame initiatieven te realiseren. Deze initiatieven dragen bij aan bovengenoemde overige primaire doelen; kosteneffectieve CO_2 reductie en het aanjagen van de circulaire economie. De mate waarin verduurzaming van het Limburgse MKB plaats vindt, wordt daarom kwantitatief uitgedrukt met de voortgang van de overige primaire doelen. Onderstaande grafiek geeft het aantal investeringen van het LEF weer uitgesplitst naar de omvang van de ondernemingen. Hierbij zijn de volgende MKB-definities gebruikt. Meer dan de helft van de investeringen door LEF is bij microbedrijven terecht gekomen.

Grootte	Aantal medewerkers	én Jaaromzet	én/of Jaarbalans
Middelgroot	minder dan 250	hoogstens € 50 mln.	kleiner of gelijk aan € 43 mln.
Klein	minder dan 50	hoogstens € 10 mln.	kleiner of gelijk aan € 10 mln.
Micro	minder dan 10	hoogstens € 2 mln.	kleiner of gelijk aan € 2 mln.



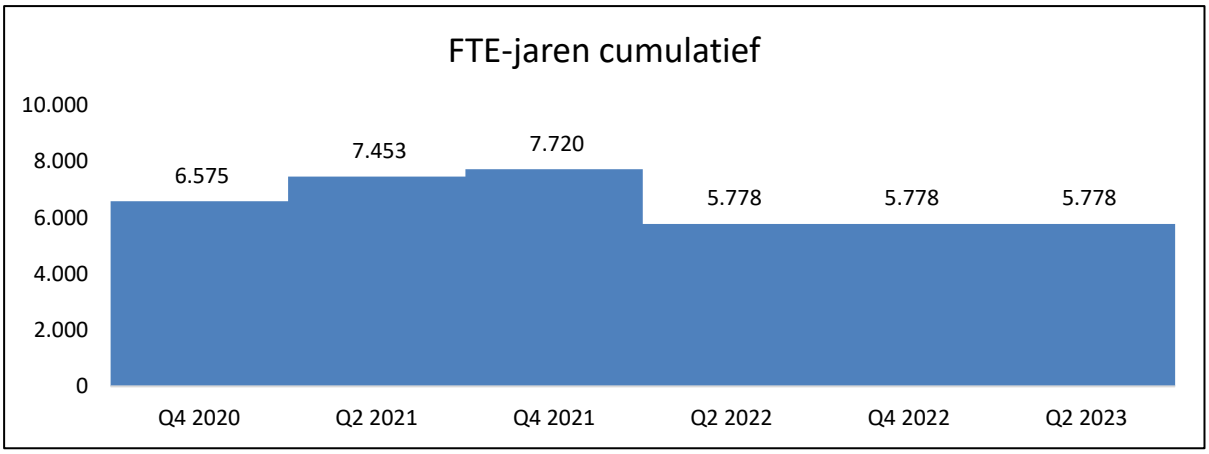
3.2. Fondsdoelen secundair

Naast haar primaire doelstellingen heeft het LEF secundaire doelen, welke onderstaand zijn toegelicht.

3.2.1. Werkgelegenheid creëren

Met het LEF wordt beoogd om werkgelegenheid te creëren. Onderstaande grafiek laat het aantal cumulatieve FTE jaren zien dat is gecreëerd sinds de start van het fonds in 2013.

De afname tussen Q4-2021 en Q2-2022 is gevolg van de correctie in impact data zoals toegelicht in Bijlage B.



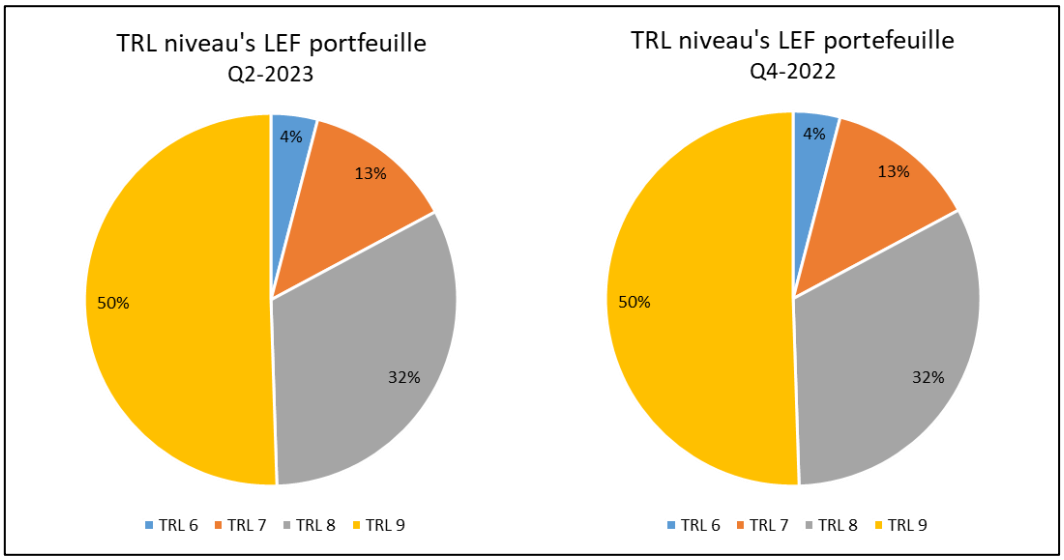
3.2.2. Aantrekkelijk vestiging- en woonklimaat

Een aantrekkelijk vestigings- en woonklimaat is een belevingsgevoel van mensen die werken en/of wonen in Limburg en hierdoor moeilijk te duiden in getallen. Een aantrekkelijk vestigings- en woonklimaat ontstaat mede door de beschikbaarheid van voldoende werk in een duurzame en gezonde omgeving. Hier draagt LEF aan bij middels haar primaire en overige secundaire doelstellingen. De meetbare indicatoren in deze rapportage geven indirect een beeld van de mate waarin wordt bijgedragen aan een aantrekkelijk vestiging- en woonklimaat.

3.2.3. Stimuleren van innovatie

De mate van innovatie kan worden uitgedrukt aan de hand van Technology Readiness Levels (TRL's). Dit is een gestandaardiseerde methode om op een schaal van 1 t/m 9 uit te drukken hoe ver een technologie ontwikkeld is, waarbij 9 het hoogste niveau is (technisch en commercieel gereed). De methodiek is nader toegelicht in hoofdstuk 4 van de Algemene toelichting Limburgs Energie Fonds.

Initiatieven die door LEF worden gefinancierd zijn doorgaans innovatief maar moeten ook voldoende zekerheden kunnen bieden. Er wordt daarom in principe door het LEF geïnvesteerd vanaf TRL 6 tot en met TRL 9.



3.2.4. Bijdragen aan nationale en internationale doelen

Middels haar primaire en secundaire doelen draagt het LEF bij aan het behalen van diverse nationale en internationale duurzaamheidsdoelstellingen. Deze bijdrage wordt niet verder dan de voorgaande indicatoren geconcretiseerd, omdat de totale bijdrage van het LEF in dit grotere geheel moeilijk te herleiden is.

BIJDRAGE AAN DOELEN OP NATIONALE EN INTERNATIONALE SCHAAL

- In 2030 49% minder broeikasgassen uit te stoten dan we in 1990 deden
- Omslag naar kringlooplandbouw met een rijke biodiversiteit
- Gebruik van primaire abiotische grondstoffen in 2030 te halveren
- Het verbeteren van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid
- Transitie naar een volledig circulaire economie in 2050
- Realisatie van SDG's (Sustainable Development Goals) van de Verenigde Naties

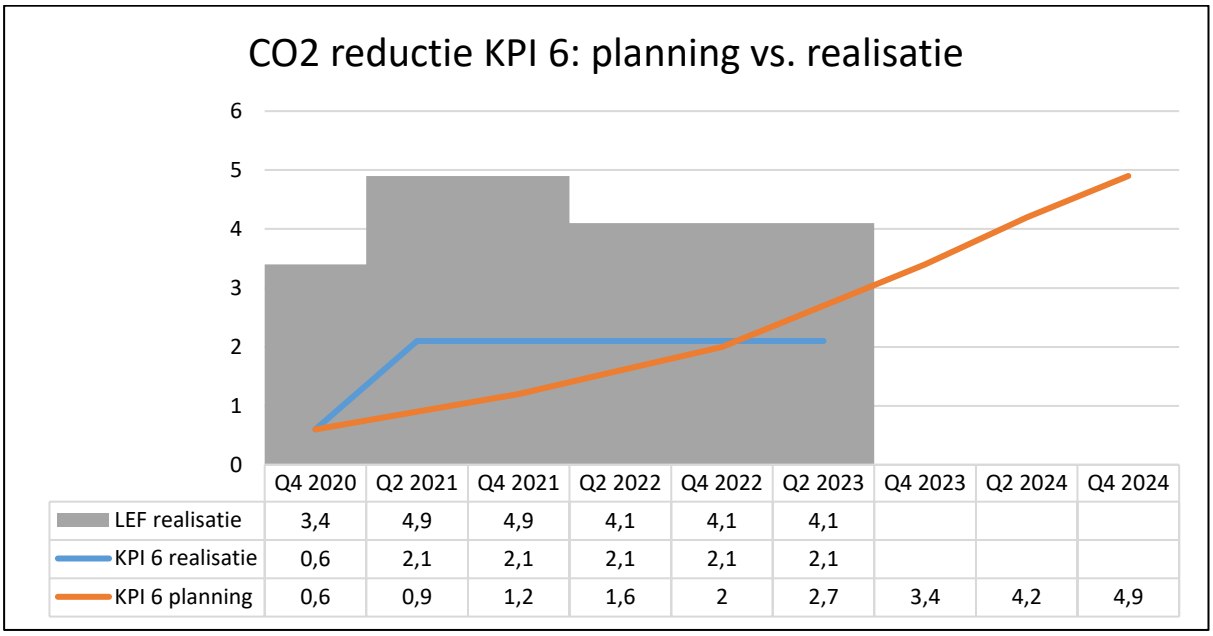
3.3. Beleidsdoelstellingen Provinciale Energie Strategie

De voor het LEF relevante beleidskaders zijn de Provinciale Energie Strategie (hierna PES) en het Beleidskader Circulaire Economie 2.0. In de PES zijn twee Key Performance Indicators (hierna KPI's) opgenomen waaraan een doelstelling van het LEF is gekoppeld, namelijk KPI 6 en KPI 9. In het beleidskader Circulaire Economie zijn geen kwantitatieve doelen ten aanzien van het LEF gesteld. Wel is het LEF als een belangrijk instrument benoemd voor het ontwikkelen van de circulaire economie in Limburg

3.3.1. KPI 6 CO_2 reductie

In de PES is KPI 6 opgenomen als: *"CO_2-reductie van 15,5 Mton cumulatief over de levensduur*[1] *van de LEF projecten, waarbij CO_2 besparingen rekenkundig worden ingeboekt in jaar 1 van de LEF-lening*". Voor de PES wordt als meetperiode de jaren 2020 – 2030 gehanteerd. CO_2 reductie die door het LEF is gerealiseerd vóór deze meetperiode, is niet meegenomen in KPI 6. Onderstaande grafiek geeft de CO_2 reductie van het LEF weer in relatie tot KPI 6. Voor de volledigheid is tevens de cumulatieve CO_2 reductie van het LEF sinds start (2013) meegenomen. Door het gebrek aan uitzettingen in afgelopen kwartalen is er per Q2-2023 een achterstand ten opzichte van KPI 6 planning.

De realisatie tot op heden ligt voor op planning voor KPI 6. De afname tussen Q4-2021 en Q2-2022 is gevolg van de correctie in impact data zoals toegelicht in Bijlage B.



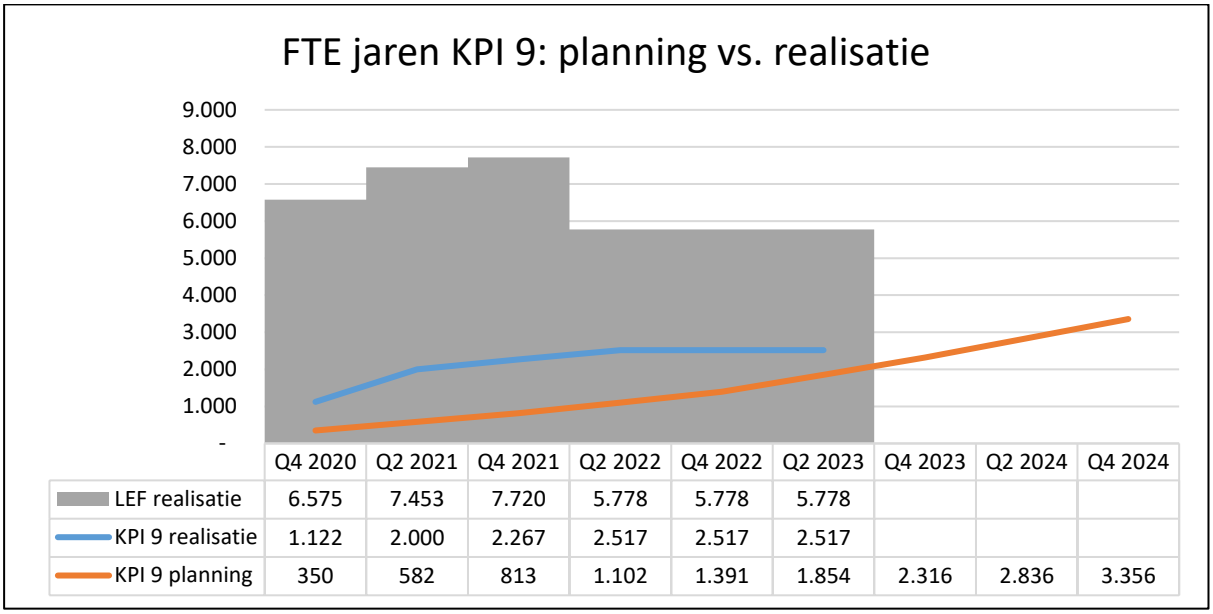
	Q4 2020	Q2 2021	Q4 2021	Q2 2022	Q4 2022	Q2 2023	Q4 2023	Q2 2024	Q4 2024
LEF realisatie	3,4	4,9	4,9	4,1	4,1	4,1			
KPI 6 realisatie	0,6	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1			
KPI 6 planning	0,6	0,9	1,2	1,6	2	2,7	3,4	4,2	4,9

3.3.2. KPI 9 Werkgelegenheidsimpuls

In de PES is KPI 9 opgenomen als: *"Het realiseren van een werkgelegenheidsimpuls van 10.000 FTE jaren uiterlijk in 2030"*. Voor de PES wordt als meetperiode de jaren 2020-2023 gehanteerd. FTE jaren die door LEF zijn gerealiseerd vóór deze meetperiode zijn niet meegenomen in KPI 9. Onderstaande grafiek geeft de gerealiseerde FTE jaren van het LEF weer in relatie tot KPI 9. Voor de volledigheid is tevens de cumulatieve realisatie van het LEF sinds start (2013) meegenomen.

De realisatie tot op heden ligt voor op planning voor KPI 9. De afname tussen Q4-2021 en Q2-2022 is gevolg van de correctie in impact data zoals toegelicht in Bijlage B.

[1] De levensduur van de LEF projecten wordt bepaald bij het afsluiten van de overeenkomst, aan de hand van de kortste van ofwel de technische levensduur ofwel de commerciële levensduur. Hiermee wordt uitgegaan van de kortste levensduur die voor het project kan worden verwacht, waarbij in de praktijk projecten na deze periode kunnen worden voortgezet.



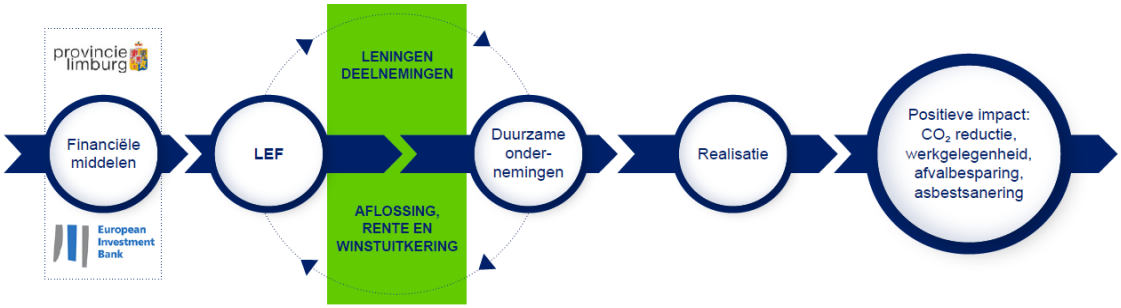
	Q4 2020	Q2 2021	Q4 2021	Q2 2022	Q4 2022	Q2 2023	Q4 2023	Q2 2024	Q4 2024
LEF realisatie	6.575	7.453	7.720	5.778	5.778	5.778			
KPI 9 realisatie	1.122	2.000	2.267	2.517	2.517	2.517			
KPI 9 planning	350	582	813	1.102	1.391	1.854	2.316	2.836	3.356

3.4. Financiële doelstellingen

Het fonds heeft als doelstelling om renderend en revolverend te zijn. Daarnaast zijn multipliers een belangrijke indicator om inzichtelijk te maken hoeveel investeringen in gang worden gezet door de investering van het LEF ofwel Provincie Limburg. De voortgang van deze indicatoren is onderstaand nader uitgewerkt.

3.4.1. Revolverendheid

Statutair en in het bestuurs- en investeringsreglement is vastgelegd dat het LEF ten doel heeft om langjarig haar vermogen te beheren, waarbij zij haar financiële middelen op renderend revolverende basis uitzet ten behoeve van in aanmerking komende projecten. De fondsbeheerder van het LEF draagt zorg voor het realiseren van deze doelstelling. De kosten die door het LEF worden gemaakt voor het beheren van het fonds én de kosten van oninbare vorderingen[2], moeten worden gedekt met de opbrengsten uit openstaande financieringen. Om revolverend te kunnen zijn moeten de opbrengsten tenminste de kosten dekken én moeten er voldoende reserveringen voor oninbare vorderingen worden gedaan.



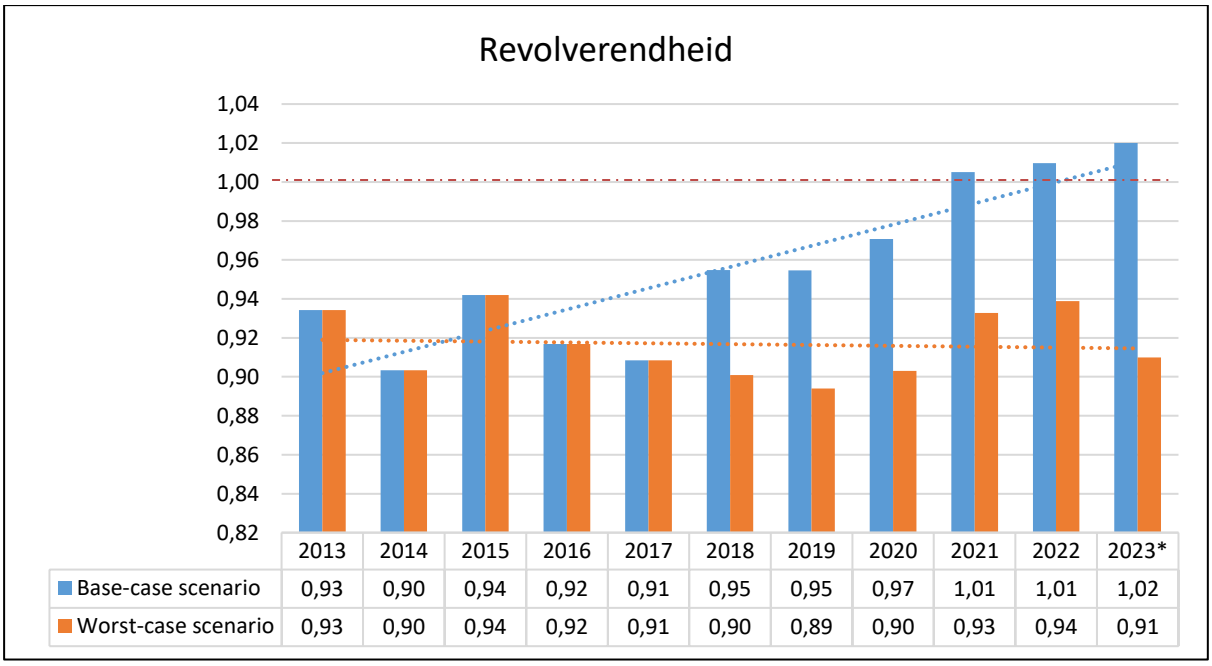
Tot Q2-2022 werd de revolverendheid inzichtelijk gemaakt aan de hand van de gecommitteerde versus getrokken financiering. Deze methode voldeed echter niet aan de informatiebehoefte van Provinciale Staten. Gelet op voorgaande is in samenspraak met de fondsbeheerder gewerkt aan een gedetailleerde en beproefde berekeningsmethode die de revolverendheid van het fonds weergeeft. De uiteindelijke

[2] Uitzettingen die niet of slechts deels terugbetaald worden door de debiteur.

methodiek is een variant op de Multiple of Invested Capital" (MOIC[3]) ratio. Deze methode wordt sinds de vorige Voortgangsrapportage gebruikt. In feite geeft de uitkomst van de formule aan hoe vaak het geïnvesteerde kapitaal wordt terug ontvangen (aflossing + rendement). Aan de hand van twee scenario's wordt een beeld gegeven van de revolverendheid:

Base-case scenario
Dit scenario betreft een variant op de Multiple on Invested Capital (MOIC) methode, maar gebruikt de balanswaarde als expected value[4]. Op deze manier worden verliezen en opbrengsten pas meegenomen in de ratio als deze daadwerkelijk gerealiseerd worden c.q. verschuldigd zijn. De verwachting naar de toekomst toe qua revolverendheid blijft zo grotendeels buiten de ratio. In dit scenario worden dus geen aannames gedaan over eventuele toekomstige winsten, verliezen en kosten, ook niet voor de huidige portefeuille.

Worst-case scenario
Dit scenario neemt in afwijking van het base-case scenario enkel de toekomstige verwachte verliezen in ogenschouw. In dit scenario zijn dus wel de verwachte verliezen opgenomen, maar niet de verwachte opbrengsten van de huidige portefeuille. Daarmee is dit een zeer conservatief scenario.



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Base-case scenario	0,93	0,90	0,94	0,92	0,91	0,95	0,95	0,97	1,01	1,01	1,02
Worst-case scenario	0,93	0,90	0,94	0,92	0,91	0,90	0,89	0,90	0,93	0,94	0,91

*voor 2023 wordt uitgegaan van balanscijfers ultimo Q2

Bovenstaande figuur[5] laat de revolverendheid zien in beide scenario's. Daarbij is het belangrijk om toe te lichten dat:

- De ratio een balansratio en daarmee een momentopname is. De ratio moet dus over een langere periode bekeken worden om conclusies te kunnen trekken, waarbij vooral naar de trend ervan gekeken moet worden;

[3] (Realised Value + Unrealised Value) / Total Amount Invested

[4] Investments at Fair Value (excl. impairments on debt en unrealized gain/loss on equity) + receivables from loans + interest receivables + cash / Gestort vermogen provincie + outstanding debt EIB + debt FV

[5] De schaalverdeling in de figuur maakt veranderingen zichtbaar, maar geeft tevens een onterecht beeld van 'grote' veranderingen. Deze veranderingen zijn echter klein van aard.

- De ratio geen informatie bevat over toekomstverwachtingen. Voor de base-case zitten zowel verwachte inkomsten als verwachte verliezen niet in de ratio. Voor de worst-case zitten enkel verwachte verliezen in de ratio;
- De ratio naar verwachting in de toekomst schokken zal laten zien, doordat inkomsten van leningen geleidelijk worden ontvangen en verliezen periodiek in (grotere) brokken komen;
- Doordat LEF vanaf 2013 meermaals is vergroot, ontstaat er bij elke fondsvergroting telkens opnieuw een periode van aanloopverliezen. Verwacht zou dus worden dat, enkel door de aanloopverliezen, de ratio na elke vergroting een aantal jaren onder de 1,0 is. Het effect hiervan wordt enigszins gedempt doordat LEF steeds al een bestaande portefeuille had.

Bovenstaande in ogenschouw nemende kan dus niet zonder meer de conclusie getrokken worden dat LEF niet-revolverend is wanneer de ratio onder de 1,0 zakt.

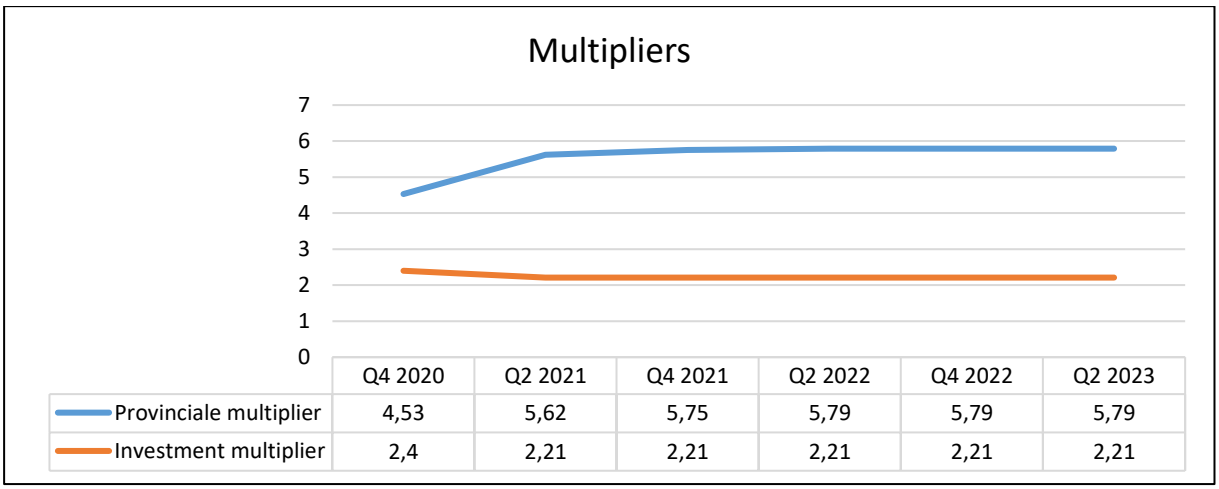
Ultimo Q2-2023 houdt de stijgende trend in de base-case ratio stand. In de worst-case ratio is een kleine schommeling te zien.

3.4.2. Multiplier

Met de investeringen door het LEF wordt een multiplier behaald. Deze rapportage maakt onderscheid tussen twee multipliers, namelijk:

Investering multiplier: de gemiddelde vermenigvuldigingsfactor ten opzichte van iedere “LEF-Euro” door het aantrekken van investeringen door co-financiers. Op portefeuilleniveau dient ten minste 50% cofinanciering worden behaald. Dit betekent een multiplier van tenminste 2,0. Een toe- of afname van deze multiplier ten opzichte van de vorige periode betekent op portefeuilleniveau respectievelijk een hoger of lager percentage cofinanciering in de totale investering.

Provinciale multiplier: de gemiddelde vermenigvuldigingsfactor die wordt behaald ten opzichte van iedere “provinciale-Euro” door het aantrekken van externe financiering, aantrekken van investeringen door co-financiers en revolverend inzetten van middelen. Een stijging of daling van dit getal ten opzichte van de vorige periode geeft aan dat met de inzet van één provinciale euro respectievelijk een hogere of lagere totale investering wordt bereikt.



	Q4 2020	Q2 2021	Q4 2021	Q2 2022	Q4 2022	Q2 2023
Provinciale multiplier	4,53	5,62	5,75	5,79	5,79	5,79
Investment multiplier	2,4	2,21	2,21	2,21	2,21	2,21

4. Stand van zaken fonds

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de portefeuille van het LEF in relatie tot het type projecten, het risicoprofiel en de financieringsomvang. Ook is een lijst van investeringen opgenomen en een globaal overzicht van de pijplijn.

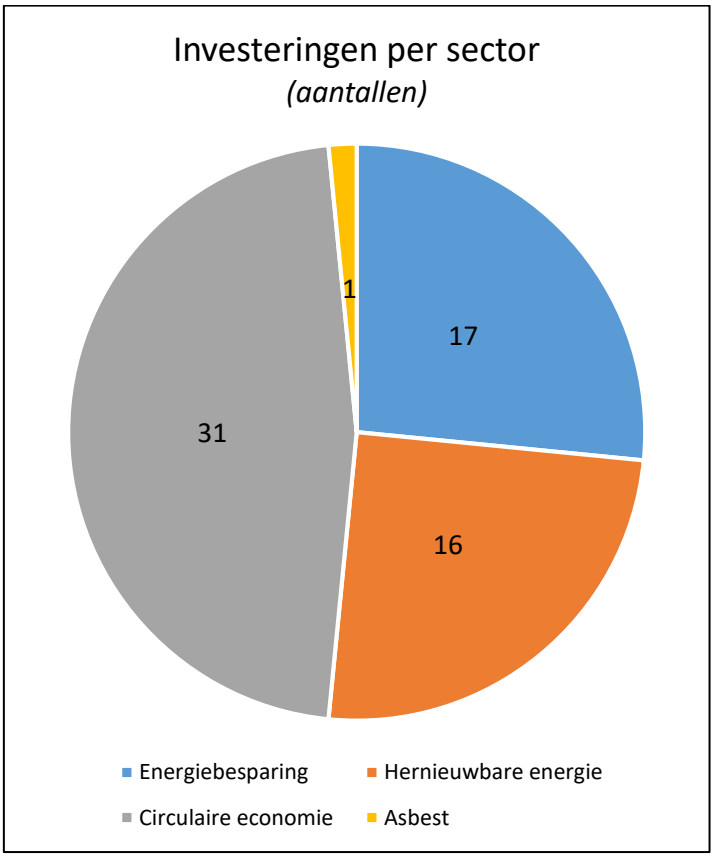
Onderstaand overzicht geeft het totaal geïnvesteerd vermogen van het LEF over de gehele looptijd weer. Eronder staat de uitstaande hoofdsom. Het verschil tussen deze bedragen bestaat uit ontvangen aflossingen, afschrijvingen en resterend krediet op het bouwdepot.

	Q4-2022	Q2-2023
Totaal geïnvesteerd vermogen over gehele looptijd	€ 157 mln.	€ 182 mln.
Uitstaande hoofdsom	€ 77 mln.	€ 75 mln.

4.1. Samenstelling portefeuille

Uitsplitsing naar type project

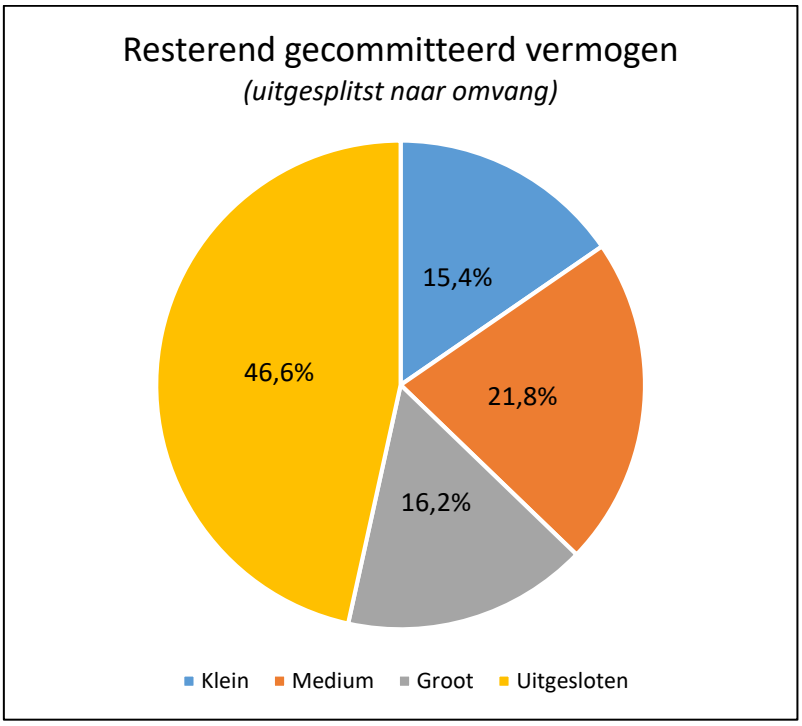
Het LEF investeert in verschillende sectoren. Onderstaande grafiek geeft de verdeling van aantal gedane investeringen naar primaire sector op peildatum van deze rapportage weer. Dit overzicht is inclusief aflossingen en eventuele afschrijvingen. Omdat er ten opzichte van voorgaande rapportage geen nieuwe investeringen zijn gedaan, is er geen grafiek van de vorige periode ter vergelijking toegevoegd. Zichtbaar is dat het LEF sinds haar oprichting vooral heeft geïnvesteerd in circulaire projecten.



Uitsplitsing omvang posten

In de LEF portefeuille kan onderscheid worden gemaakt tussen kleine, medium en grote posten. Hierbij heeft een kleine post een omvang ten opzichte van de fondsomvang van <5%, een medium post een omvang ten opzichte van de fondsomvang van >5% en <10%, en een grote post een omvang ten opzichte van de fondsomvang van >10%. Daarnaast zijn er twee investeringen met specifieke

kenmerken, namelijk die in Mijnwater en PCDF[6]. Deze investeringen worden daarom buiten de reguliere categorisering beschouwd, en worden aangemerkt met de categorie 'uitgesloten' in lijn met de risicocategorisering die de EIB hanteert. Onderstaande grafiek geeft het resterend gecommitteerd vermogen (exclusief aflossingen) van LEF op peildatum van deze rapportage weer, uitgesplitst naar deze 4 verschillende categorieën.



4.2. Risicoprofiel portefeuille

Om een indicatie te geven van het risicoprofiel van de LEF portefeuille wordt inzicht gegeven in de verschillen in kredietrating van de onderliggende projecten en de verdeling van het verlies bij wanbetaling (loss given default, ofwel LGD).

Zowel de kredietrating als de LGD worden bij verstrekking van de financiering vastgesteld door de fondsbeheerder. Deze parameters worden niet tussentijds bijgesteld. LEF is momenteel aan het onderzoeken hoe actualisatie van deze parameters, in ieder geval voor bijzonder beheer dossiers, een plek kan krijgen in de huidige werkwijze.

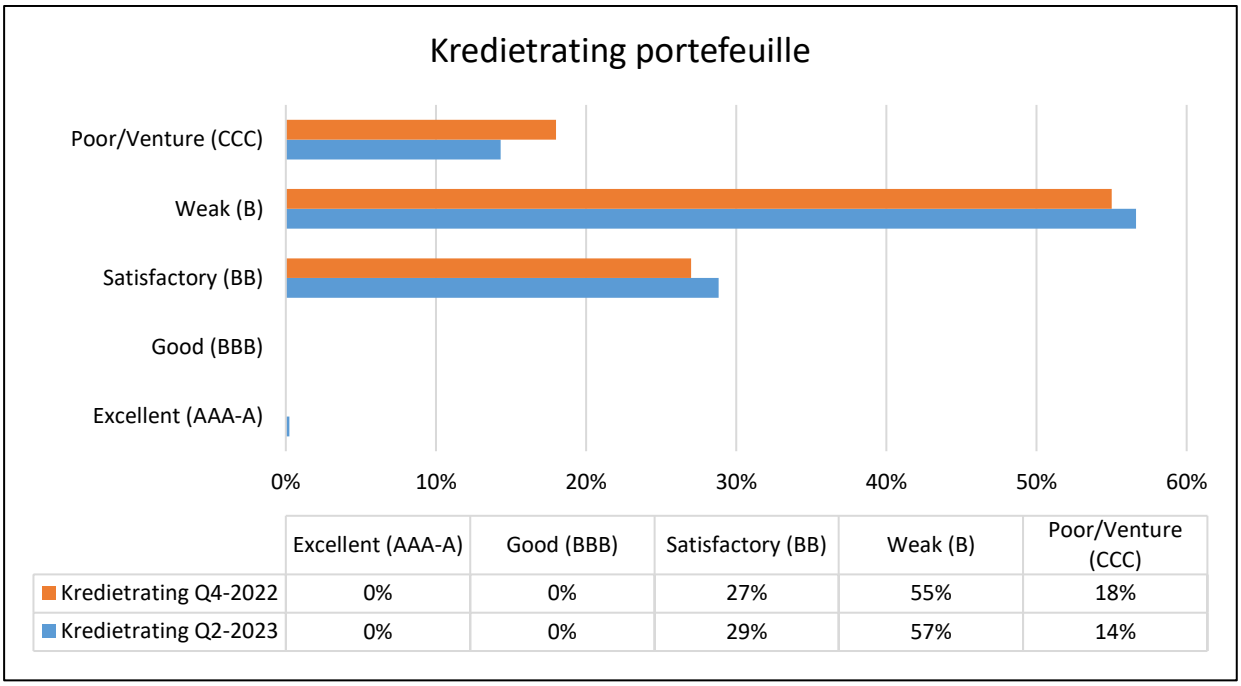
Kredietrating

De kredietrating van een project in de LEF portefeuille is gebaseerd op data van externe bron Graydon, in combinatie met beoordeling door de fondsmanager. De kredietrating zegt iets over de kredietwaardigheid van een onderneming en geeft daarmee informatie over hoe risicovol een financiering is.

Onderstaande grafiek geeft de verdeling naar kredietrating weer van de LEF portefeuille op peildatum in vergelijking met voorgaande rapportage. Ten opzichte van de vorige periode is de weging van de kredietratings BB en B licht toegenomen. De algehele kredietrating van de LEF portefeuille is daarmee in lichte mate toegenomen. Echter worden, zoals hierboven beschreven, de ratings van projecten niet

[6] De LEF investering in Mijnwater kenmerkt zich door de relatief grote omvang van de investering en de aandeelhoudersrol van het LEF in Mijnwater. De investering in het PCDF betreft een "fonds-in-fonds" investering in tegenstelling tot een directe investering door het LEF in een specifiek project.

tussentijds bijgesteld. Een verschuiving in de portefeuille wordt daardoor veroorzaakt door aflossingen, afwaarderingen óf nieuwe investeringen.



	Excellent (AAA-A)	Good (BBB)	Satisfactory (BB)	Weak (B)	Poor/Venture (CCC)
Kredietrating Q4-2022	0%	0%	27%	55%	18%
Kredietrating Q2-2023	0%	0%	29%	57%	14%

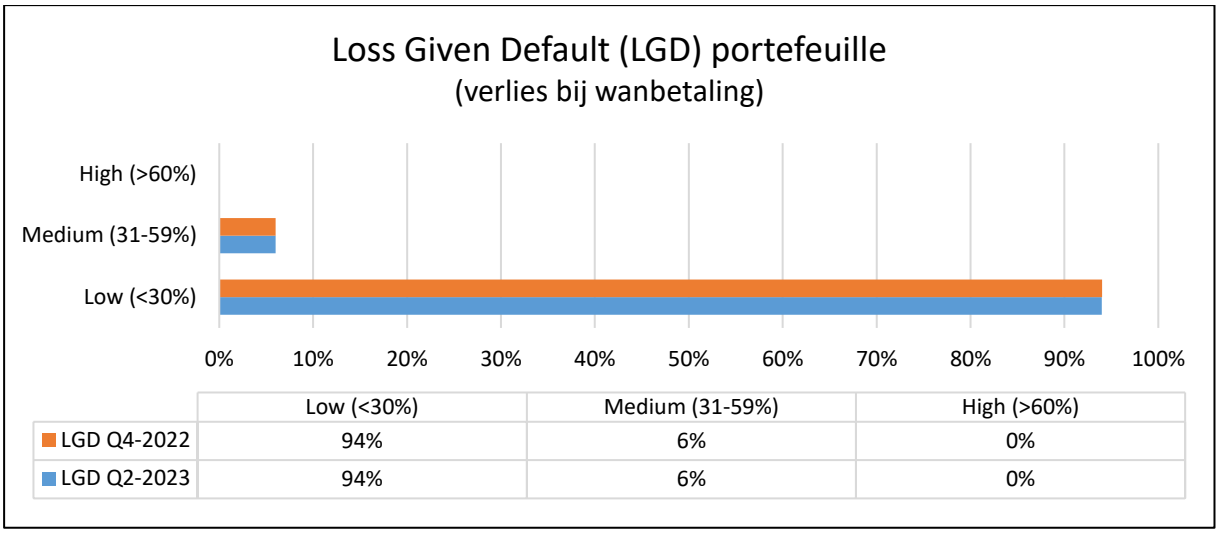
Onderstaande grafiek geeft het verloop van een gewogen gemiddelde (op basis van projectomvang) van de kredietrating weer voor de periode 2021-Q2 t/m peildatum. Dit gewogen gemiddelde wordt uitgedrukt in een score van 1-5 (conform de 5-tal classificaties van excellent (1) t/m poor (5)).

Gewogen gemiddelde kredietrating	**2021-Q2**	**2021-Q4**	**2022-Q2**	**2022-Q4**	**2023-Q2**	**Gemiddeld**
	3,84	3,84	3,79	3,96	3,85	**3,86**

De uitslag van een gemiddelde rond een waarde van vier betekent dat de portefeuille van LEF een gewogen gemiddelde heeft van "B".

Verlies bij wanbetaling
Het verlies bij wanbetaling wordt bij investeringsfondsen vaak uitgedrukt middels een LGD (loss given default) ratio. Een hoge (>60%) LGD ratio betekent dat het verlies bij wanbetaling groter wordt ingeschat dan 60%. De LGD ratio is gebaseerd op de zekerheden die verkregen worden bij de investering/financiering; meer zekerheden zorgt ervoor dat de omvang van verlies in het geval van wanbetaling afneemt.

Onderstaande grafiek geeft de verdeling naar LGD ratio weer voor de LEF portefeuille ultimo Q2-2023 in vergelijking met ultimo Q2-2022. Hierin is zichtbaar dat in de LEF portefeuille op dit moment voornamelijk investeringen zitten met een lage LGD. Dit wordt veroorzaakt doordat in de LEF portefeuille momenteel voor een belangrijk deel bestaat uit senior leningen met eerste zekerheid. Ten opzichte van vorige periode is de gemiddelde LGD niet gewijzigd.



	Low (<30%)	Medium (31-59%)	High (>60%)
LGD Q4-2022	94%	6%	0%
LGD Q2-2023	94%	6%	0%

Onderstaande grafiek geeft het verloop van een gewogen gemiddelde (op basis van projectomvang) van de LGD weer voor de periode 2021-Q2 t/m 2023-Q2. Dit gewogen gemiddelde wordt uitgedrukt in een score van 1-3 (conform de 3-tal classificaties low (1) t/m high (3)).

Gewogen gemiddelde LGD	**2021-Q2**	**2021-Q4**	**2022-Q2**	**2022-Q4**	**2023-Q2**	**Gemiddeld**
	1,33	1,11	1,08	1,09	1,17	**1,16**

De uitslag van een gemiddelde waarde van afgerond één betekent dat de portefeuille van LEF een gewogen gemiddelde heeft van "Laag: LGD < 30% ".

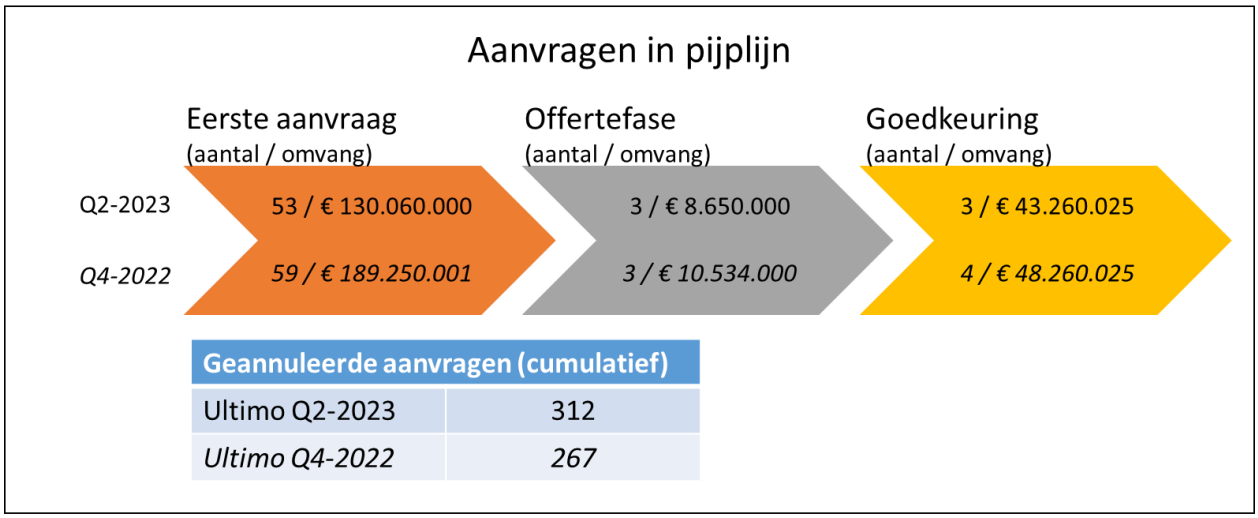
4.3. Lijst van investeringen

In bijlage C is een lijst van alle LEF investeringen sinds oprichting opgenomen, inclusief toelichting over het project, instrument, omvang, startdatum, locatie, categorie en status. Deze lijst wordt jaarlijks geactualiseerd om blijvend openheid en overzicht te bieden inzake de investeringen van het LEF.

4.4. Planning

4.4.1. Pijplijn

De projecten in de pijplijn zijn bepalend voor de uitzettingen door LEF in de (nabije) toekomst. Onderstaand wordt per fase het aantal aanvragen in de pijplijn én de omvang (€) van de pijplijn weergegeven. Dit betreft cumulatieve gegevens, waarbij aanvragen in het proces doorschuiven. Dit betekent dat wanneer een project van ‘eerste aanvraag’ naar ‘offertefase’ gaat, er respectievelijk een afname en een toename in de subtotalen optreedt. Na afronding van de fase ‘goedkeuring’, gaan aanvragen uit de pijplijn over naar gecommitteerde financiering.



Geannuleerde aanvragen (cumulatief)	
Ultimo Q2-2023	312
Ultimo Q4-2022	*267*

In de bovenstaande tabel worden enkele termen gebruikt die hieronder worden toegelicht.

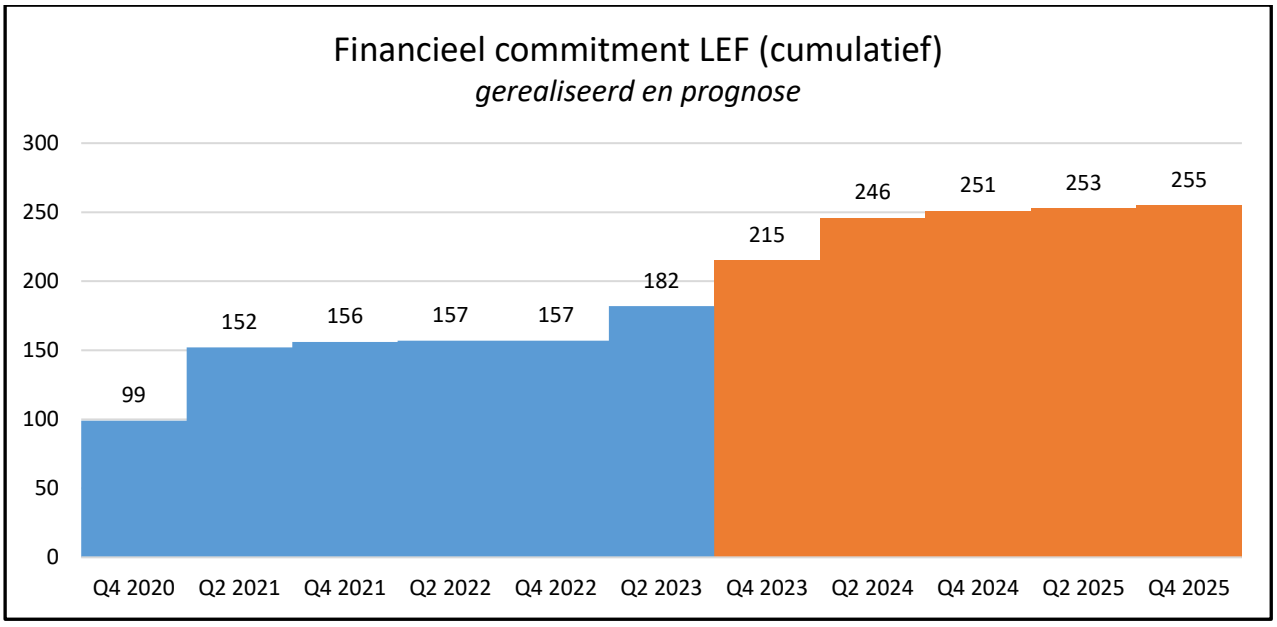
- *Geannuleerde aanvraag:* dit betreft cumulatief alle aanvragen die zijn geannuleerd om uiteenlopende redenen. Annulering kan zijn geïnitieerd door zowel fondsbeheerder, wanneer niet kan worden voldaan aan het investeringsreglement en/of doelstellingen van het LEF, als door de aanvrager, bijvoorbeeld vanwege het annuleren van het gehele project, het vinden van voldoende andere financiering, of wanneer de aanvrager niet kan of wil instemmen met de voorwaarden van het LEF.
- *Eerste aanvraag:* eerste verkenning van het projectidee en bespreken van vereisten.
- *Offertefase:* de fase waarin wordt onderhandeld over de voorwaarden.
- *Goedkeuring:* de benodigde goedkeuringen voor het LEF zijn verkregen (positief advies van de adviescommissie en indien nodig instemming door de AvA) of het proces voor goedkeuring wordt doorlopen.

Op peildatum van deze rapportage bedraagt de LEF investering in het aantal concrete projecten (in afronding van goedkeuring of offertefase) van de pijplijn totaal circa € 52 mln..

4.4.2. Prognose

Het totaal aangegaan financieel commitment betreft het totaal aan financieringen dat door LEF is aangegaan middels overeenkomsten. In onderstaande tabel wordt het reeds aangegaan commitment weergegeven en een actuele prognose voor de komende perioden. Hierbij is de losse prognose van het PCDF buiten beschouwing gelaten. Onderstaande prognose heeft betrekking op een fondsomvang van € 235 mln..

In Q1-2023 heeft Provinciale Staten ingestemd met de Statenvoorstellen van het PCDF en van Mijnwater. Ultimo Q2 is de investering in het PCDF à € 25 mln. meegenomen in het financieel commitment. De investering in Mijnwater à € 40 mln. is nog in afwachting van het Staatssteuntraject en is daarom nog niet meegenomen in onderstaande grafiek.
In de vorige Voortgangsrapportage (Q4-2022) werd gemeld dat er in Q4 een AVA plaats had gevonden inzake een investeringsvoorstel, maar dat financial close later zou plaatsvinden. Ultimo Q2-2023 is deze investering nog niet afgerond, waardoor deze nog niet is meegenomen in het financieel commitment.


Financieel commitment LEF (cumulatief)
gerealiseerd en prognose
300
250
200
150
100
50
0
99
152
156
157
157
182
215
246
251
253
255
Q4 2020
Q2 2021
Q4 2021
Q2 2022
Q4 2022
Q2 2023
Q4 2023
Q2 2024
Q4 2024
Q2 2025
Q4 2025

5. Besluitvormingsmomenten

5.1. Besluitvormingsmomenten PS

Onderstaand is de PS besluitvorming van de voorliggende periode weergegeven. Een uitgebreid overzicht van de historische besluitvorming sinds de start van het fonds is weergegeven in bijlage D.

Besluitvormingsmoment	Toelichting
Investering Polestar Circular Debt Fund	Het LEF beoogd een investering in het Polestar Circular Debt Fund. Dit is een nadere uitwerking van een van de “subfondsen” zoals bedoeld in G-20-033. Een onderdeel hiervan is dat GS niet eerder besluit tot investeren dan dat het investeringsvoorstel is besproken met PS. Hiertoe is in december 2022 een Statenvoorstel verzonden. Dit Statenvoorstel is reeds behandeld in de Statenvergadering van 9 en 10 februari 2023. Dit is na de peildatum van voorliggende rapportage en zal verder worden opgenomen in de eerstvolgende voortgangsrapportage.
Investering Mijnwater	Het LEF beoogt een investering in Mijnwater. Vanwege het budgetrecht van PS is in november 2022 een Statenvoorstel verzonden. Dit Statenvoorstel is reeds behandeld in de Statenvergadering van 9 en 10 februari 2023. Dit is na de peildatum van voorliggende rapportage en zal verder worden opgenomen in de eerstvolgende voortgangsrapportage.

5.2. Overzicht mededelingen portefeuillehouder bij investering

Bij investeringsbesluiten met een omvang van € 2,5 mln. of groter worden PS terstond geïnformeerd conform amendement 17. Dit wordt gedaan middels een mededeling portefeuillehouder. Onderstaand is een overzicht gegeven van de investeringsbesluiten waarvoor in de afgelopen 12 maanden een mededeling aan uw Staten is verzonden.
In de periode Q4-2022 t/m Q2-2023 zijn er twee Statenvoorstellen, inzake Mijnwater en PCDF, aangeboden. Deze zijn op 9 en 10 februari behandeld in de Statenvergadering.

Bedrijfsnaam	Datum	Bijdrage doelstellingen	Instrument
Energy Utilities GEREGELD B.V.	1-11-2022	Opwekken duurzame energie Reductie energieverbruik	Lening en participatie
Mijnwater (G-20-047)	24-11-2022	CO_2 emissie reductie	Participatie
Polestar Circular Debt Fund (G-20-062)	20-12-2022	CO_2 emissiereductie en afvalreductie	Participatie

5.3. Toekomstige besluitvormingsmomenten PS

Besluitvormingsmoment	Periode	Besluitvorming PS	Betreft
Investeringen > €2,5 mln.	Bij besluitvorming	Informerend	Inhoudelijk
Voortgangsrapportage RGP	Halfjaarlijks	Controlerend	Financieel en inhoudelijk
Actualisatie voortgang LEF (toezegging 9251)	Halfjaarlijks	Controlerend	Financieel en inhoudelijk
Jaarlijkse informatiesessie t.b.v. PS (toezegging 9186)	Jaarlijks	Informerend	Inhoudelijk en financieel
Verleggen risico en ontvlechten Mijnwater (amendement 166)	Bij besluitvorming GS	Informerend	Financieel en inhoudelijk

Bijlagen

Met navolgende bijlagen wordt aanvullende informatie gegeven bij de bovenstaande voortgangsinformatie inzake het LEF. Daarnaast zijn hier de informatie-elementen conform de Regeling Grote Projecten opgenomen die niet gebonden zijn aan de werkelijke voortgang van het fonds.

Gelijk met de voortgangsrapportage is een algemene toelichting Limburgs Energie Fonds aangeboden, als nadere toelichting op de werking en achtergrond van het fonds. Dit is een separaat document.

Bijlage A: overzicht voortgang kwantitatieve doelstellingen

Indicator	t/m Q4 2022	t/m Q2 2023	Verschil	Eenheid
CO_2 reductie sinds start LEF	4,1	4,1	+ 0 [7]	Mton CO2 eq.
CO_2 reductie KPI 6 (2020 - 2030)	2,1	2,1	+ 0 [8]	Mton CO2 eq.
Kosten CO_2 reductie	85,62	85,62	+ 0 [6]	€/ton CO_2 eq. reductie
Afval reductie sinds start LEF	3,6	3,6	+ 0 [6]	Mton
Vermindering asbest	19.845	19.845	0 [6]	m^2
Aantal FTE sinds start LEF	5.778	5.778	+ 0 [6]	-
Aantal FTE KPI 9 (2020 – 2030)	2.517	2.517	+ 0 [7]	-
Aangegaan commitment	157	182	+ 25 [6]	€ x mln.
Uitstaande hoofdsom (netto) Toegekende investeringen minus ontvangen aflossing	77	75	- 2 [8]	€ x mln.
Revolverendheid base case	1,01	1,02	+ 0,01 [6]	-
Revolverendheid worst case	0,94	0,91	- 0,03 [6]	-
Benutte fondsruimte (totale getrokken financiering)	112,1	112,1	+ 0 [8]	€ x mln.
Spreiding kredietwaardigheid	0%	0%	+ 0 [8]	%
	0%	0%	+ 0 [8]	%
	27%	29%	+ 2 [8]	%
	55%	57%	+ 2 [8]	%
	18%	14%	- 4 [8]	%
Spreiding Loss Given Default (LGD)	94%	94%	+ 0 [8]	%
	6%	6%	+ 0 [8]	%
	0%	0%	+ 0 [8]	%
Investeringen TRL 6 (portefeuilleniveau)	4%	4%	+ 0 [9]	%
Investeringen TRL 7 (portefeuilleniveau)	13%	13%	+ 0 [8]	%
Investeringen TRL 8 (portefeuilleniveau)	32%	32%	+ 0 [8]	%
Investeringen TRL 9 (portefeuilleniveau)	50%	50%	+ 9 [8]	%

[7] Stoplichtmodel: groen = positieve ontwikkeling t.o.v. vorige rapportage, oranje = geen of negatieve ontwikkeling t.o.v. vorige rapportage, rood = trend van geen of negatieve ontwikkeling over 3 of meer rapportages.

[8] Stoplichtmodel: groen = realisatie in lijn met planning of beter, oranje = realisatie lager dan gepland, rood = meer dan 6 maanden vertraging t.o.v. planning.

[9] Stoplichtmodel: Een wijziging in deze indicatoren is niet per definitie positief of negatief. Het stoplichtmodel wordt daarom niet gehanteerd voor dit criterium.

Bijlage B: data correctie

In het eerste kwartaal van 2022 is door de fondsbeheerder geconstateerd dat er sprake was van een aantal onjuistheden in de gerapporteerde impact. Uw Staten zijn hier reeds over geïnformeerd bij de voorgaande voortgangsrapportage van het LEF.

De geconstateerde onjuistheden kwamen met name voort uit dubbeltellingen door meerdere financieringen aan dezelfde debiteur. In onderstaande tabel is een geanonimiseerd overzicht van de geconstateerde afwijkingen opgenomen. De linker kolom verwijst naar de interne volgnummers van de individuele projecten. Projecten waarbij geen afwijkingen zijn geconstateerd, zijn niet opgenomen in dit overzicht.

De afwijkingen zijn door de fondsbeheerder gecorrigeerd, waardoor in de data van de voortgangsrapportage een aantal correcties zichtbaar zijn. Om afwijkingen in de toekomst te voorkomen zijn er door de fondsbeheerder een aantal maatregelen getroffen, waaronder technische maatregelen, verbeteringen van het datamanagementproces en extra interne controles.

HID	CO_2-besparing over levensduur (ton)	Circulair over levensduur (ton)	FTE over levensduur
24.639	- 462.000	- 250.000	-
24.683	- 272.000	-	- 1.830
25.254	- 93.510	- 119.000	- 15
25.419	-	-	+ 23
26.773	-	-	+ 90
29.070	-	+ 250.000	-
29.142	-	-	- 240
29.220	- 16.614	- 8.520	- 50
31.037	-	-	- 170
31.179	-	+ 1.260.000	+ 45
31.267	-	-	+ 170
31.290	-	-	+ 18
31.325	-	- 94.082	-
Totaal	- 844.124	+ 1.038.398	- 1.959

Bijlage C: lijst van investeringen

Bedrijfnaam (Bedrijfnaam)	Omschrijving	Instrument	Omvang	Ingangsdatum (jaar)	Vestiging (plaats)	Project Categorie	Status project
Wijnen Egchel Biomassa B.V.	Biomassaproject tuinderij	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2019	Egchel	Biomassa	Lopend
Weelec BV	Recycling elektrisch apparaten	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2015	Maastricht	Circulair	Afgerond
Volgroen B.V. - MKB energie financiering	MKB - Ledlease projecten portefeuille	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2015	Diverse locaties in Limburg	Energiebesparing	Lopend
Vereniging van Eigenaars Torenflat	Het verduurzamen van de woontoren	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2015	Maastricht	Energiebesparing	Lopend
Tusti B.V.	Schoonmaak vervuilde kunststoffen	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2016	Roerdalen	Circulair	Lopend
Terramass B.V.	Mestverwerking en groen gas	Lening en participatie	Kleiner dan € 2,5 mln.	2015	America	Mestverwerking	Afgerond
T.A.J. Willems America B.V.	Mestverwerking en opwerking tot organische bodemverrijkers	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2015	America	Mestverwerking	Afgerond
't Roosendaal V.O.F.	Biomassa installatie vervanging diesel brandstof	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2019	Merselo	Biomassa	Afgerond
Subcoal Production FRM B.V.	Installatie voor opwerken van niet-recyclebare afvalstoffen die anders gestort of verbrand worden	Lening	Groter dan € 2,5 mln.	2021	Buiten Limburg	Circulair; Energiebesparing	Lopend
Stiphout Plastics B.V.	Plastic opschonen en opwerken recycling	Lening	Groter dan € 2,5 mln.	2021	Montfort	Circulair	Lopend
Stichting Sporthal Strijthagen	Energiebesparing, isolatie, LED in sporthal	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2014	Landgraaf	Energiebesparing	Lopend
Solease Project BV	Lease zonnepanelen portefeuille particulieren	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2015	Diverse locaties in Limburg	Zon	Afgerond
SOIOS B.V.	Ontwikkeling, productie en verkoop op zonne-energie aangedreven wegtreinen	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2018	Maastricht	Mobiliteit	Afgerond
SeaCore Panels B.V.	Productiefaciliteit voor cellulose-rijk afval naar plaatmateriaal	Lening	Groter dan € 2,5 mln.	2020	Venlo	Circulair	Lopend
Reubenberg Beheer B.V.	Asbestsanering op hallen	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2019	Swalmen	Asbest	Lopend
QCP Holding B.V.	Mechanische kunststof recycling installatie Chemelot	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2014	Geleen	Circulair	Afgerond
PowerArea - Sport en Leisure park Heerlen	Kartbaan electrische karts	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2016	Kerkrade	Mobiliteit	Afgerond
Organic Nutrition Centre B.V.	Biomassaketel en champost drogerij	Lening	Groter dan € 2,5 mln.	2021	Ysselsteyn	Biomassa	Lopend
Obton GreenIPP 2E C.V.	Zonnepark Tegelen	Lening	Groter dan € 2,5 mln.	2020	Tegelen	Zon	Afgerond
Nefrex B.V. / Dutch Circular Initiatives B.V.	Circulaire steenfabriek Eygelshoven	Lening	Groter dan € 2,5 mln.	2018	Eygelshoven	Circulair	Afgerond
N&P Beheer B.V.	Het opwerken van niet-recyclebare afvalstoffen die anders gestort of verbrand worden	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2017	Nieuw-Bergen	Circulair	Afgerond
Moerman Energie B.V.	Biomassaketel Tomaten Kwekerij	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2017	Maasbree	Biomassa	Lopend
Mijnwater Holding B.V.	Geothermie wko warmte koude netwerk	Lening en participatie	Groter dan € 2,5 mln.	2015	Heerlen	WKO - Warmtenet	Lopend
Meijs Motorman (Mylane B.V.)	Financiering ontwikkeling en verkoop elektrische design brom- en snorfiets	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2016	Heerlen	Mobiliteit	Afgerond
Manesco I B.V.	Energiebesparingsproject sporthal	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2016	Panningen	Energiebesparing	Lopend
Leyenhof B.V. (Boonen Vastgoed & Ontwikkeling BV)	Asbestsanering en zonnepanelen op daken steenfabriek	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2018	Neer	Asbest	Afgerond
Holmel B.V.	Uitbreiding co-vergister (mestverwerking)	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2014	Heibloem	Mestverwerking	Afgerond
Fuenix Ecogy I B.V.	Circulaire fabriek voor chemisch verwerken plastic folie tot nieuwe grondstoffen	Lening	Groter dan € 2,5 mln.	2016	Weert	Circulair	Lopend
ER Plastics B.V.	Afvalplastic recycling naar pallets en rijplaten	Lening	Groter dan € 2,5 mln.	2020	Weert	Circulair	Lopend
EnSource Zon B.V.	Caravanstalling Kleinen asbest verwijderen en zonnepanelen	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2020	Sittard	Zon; Overige	Lopend
Dutch Green Carbon V.O.F. (DGC)	Autobanden upcyclen tot carbon black, olie en gas	Lening	Groter dan € 2,5 mln.	2015	Nederweert	Circulair	Afgerond
CLG Californië Lipzig Gielen Geothermie B.V.	Geothermie project glastuinbouwgebied	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2015	Horst	WKO / Geothermie	Afgerond
Cheappower4U Projects B.V.	WKK installaties projecten portefeuille	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2017	Beek	Energiebesparing	Afgerond
Ceru B.V.	Productiefaciliteit circulaire rubber retentiepanelen	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2019	Venlo	Circulair	Lopend
Carbon6 B.V.	Zonne-instalatie Heerlen op parkeerdek	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2017	Heerlen	Zon	Afgerond
C3 Living B.V.	Flexibele woonunits uit oude zeecontainers	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2016	Maasbree	Zon	Lopend
BTC de Peel B.V.	Mestverwerkingsproject De Peel	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2021	America	Mestverwerking	Lopend
Blockheating B.V.	Datacenters bij tuinders voor energiebesparing	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2022	Heerlen	Energiebesparing	Lopend
Biopark De Peel BV (Mestac)	Mestverwerking tot mineralen project	Lening	Kleiner dan € 2,5 mln.	2015	Ysselsteyn	Mestverwerking	Lopend

Bijlage D: historische besluitvormingsmomenten

Besluitvormingsmoment	Toelichting
Oprichting fonds	Met de vaststelling van de Kadernota Energiefonds hebben Provinciale Staten op 8 juni 2012 (2012/7250) de hoofdlijnen van het Limburgs Energiefonds vastgesteld. Het college heeft ter uitvoering daarvan besloten over te gaan tot oprichting van het Limburgs Energie Fonds B.V. (LEF). LEF B.V. is op 28 maart 2013 opgericht met Provincie Limburg als 100% aandeelhouder.
Vergroting en verbreding van het fonds	Door vaststelling van het Aanvalsplan Asbest en Energie is door Provinciale Staten op 5 februari 2016 (2016/6602) ingestemd met vergroting en verbreding van het fonds. Vergroting van € 18 miljoen naar € 60 miljoen en verbreding van enkel CO_2 reductie naar een fondsfocus met ook asbestsanering en circulaire economie.
Fondsuitbreiding naar € 60 mln. en aantrekken EIB lening € 30 mln.	Middels de mededeling portefeuillehouder verstuurd op 26 juni 2017 (2017/45071) is Provinciale Staten geïnformeerd over de volgende punten: - het verhogen van de fondsomvang van LEF naar € 60 mln. door de AvA op 13 december 2016; - op 15 juni 2017 heeft de EIB besloten het LEF een lening te verstrekken van € 30 mln. Het beschikbare budget is door de EIB financiering verhoogd naar € 90 mln.
Wijziging inzake financiële verordening	Op 5 december 2017 (2017/85053) heeft Provinciale Staten ingestemd met het niet langer toepassen van de financiële verordening op investeringsvoorstellen van het LEF, voor wat betreft het toepassen van de € 2,5 mln. grens..
Garantstelling Mijnwater	Provinciale Staten hebben op 21 juni 2019 zonder wensen en bedenkingen ingestemd met het aangaan van een garantstelling van € 22,5 mln. aan LEF B.V. voor haar financiering aan Mijnwater B.V. (2019/46672). Bij eerdere besluitvorming (4 september 2018) is reeds een garantie van € 1,5 mln. afgegeven.
Fondsvergroting LEF 2020 en kapitaalstorting Mijnwater	Op 11 juni 2020 heeft Provinciale Staten ingestemd met het Gewijzigd Statenvoorstel fondsuitbreiding Limburgs Energiefonds (2020/24561). Middels dit statenvoorstel is het LEF uitgebreid naar een fondsomvang van € 268 mln. waarbij maximaal € 104 mln. additionele financiering bij de EIB wordt aangetrokken en € 74 mln. additioneel kapitaal door de Provincie ter beschikking is gesteld voor: - de omzetting van de Mijnwatergarantie in een kapitaalstorting; - een rendabel revolverend krediet van maximaal € 50 mln.(2 × € 25 mln.) voor 2 subfondsen onder de voorwaarde van ten minste € 50 mln. cofinanciering per subfonds.
Mijnwater transactie Enpuls	Middels de mededeling portefeuillehouder van 11 december 2020 (2020/48262) is Provinciale Staten geïnformeerd over transactie tussen Mijnwater B.V. en Enpuls, dochteronderneming van Enexis.

Vaststelling 2e herziene basisrapportage LEF	Op 8 april 2022 is door Provinciale Staten de 2e herziene basisrapportage van het LEF vastgesteld. Dit Statenvoorstel is besproken in de Statencommissie FEB van 11-3-2022 waarbij is toegezegd dat er een tweede herziene basisrapportage LEF volgt waarin de risico's op een meer prominente plek in de basisrapportage worden beschreven. Het Statenvoorstel is als hamerstuk doorgeleid naar PS.
Voortgangsrapportages	Bij de vaststelling van de herziene Basisrapportage is de rapportagefrequentie vastgesteld op twee maal per jaar en behandeld in de vergadering van PSFEB. De eerste voortgangsrapportage is behandeld op 24 mei 2022.

Bijlage E: nadere toelichting bij doelstellingen van het project
In deze bijlage is een aantal informatie-elementen inzake de doelstellingen van het LEF nader uitgewerkt om zodanig te voorzien in de informatie-elementen conform de Regeling Grote Projecten.

E.1. Nadere toelichting bij doelstellingen van het project

E.1.1. Uitgangspunten en veronderstellingen

- Zo veel mogelijk extern risicodragend kapitaal mobiliseren: een maximale multiplier;
- Aandacht voor financiële principes van risico, rendement en spreiding;
- Matchen van zeggenschap met kennis, kunde en incentives;
- Ruimte voor innovatie, maar focus op project selectie;
- Integraliteit en complementariteit;
- Meetbaarheid van effectiviteit en zicht op externe effecten.

E.1.2. Overlap en raakpunten met andere activiteiten

Provinciale Energie Strategie (PES) en Circulair Beleidskader
Het LEF is instrumenteel in het realiseren van de doelstellingen op energie en circulair beleid en zal de kern vormen van de revolverende investeringen op dit vlak. Binnen de PES worden er twee KPI's met betrekking tot het LEF gehanteerd, waarover ook in deze rapportage wordt gerapporteerd (zie paragraaf 1.1). Dit zijn KPI 6 *"CO_2-reductie van 15,5 Mton cumulatief over de levensduur*[10] *van de LEF projecten, waarbij CO_2 besparingen rekenkundig worden ingeboekt in jaar 1 van de LEF-lening*" en KPI 9 *"Het realiseren van een werkgelegenheidsimpuls van 10.000 FTE jaren uiterlijk in 2030"*. In de PES zijn daarnaast onder "Randvoorwaarden voor geothermie, biomassa en aquathermie" beperkingen gesteld voor de inzet van biomassa. Het LEF handelt conform deze beperkingen.

In het Beleidskader Circulaire Economie Limburg 2.0 is het LEF benoemd als een instrument om de ontwikkeling van een circulaire economie te stimuleren. Hierbij worden geen aanvullende meetbare doelstellingen of beperkingen voor het LEF gesteld. Het LEF handelt conform het gestelde in het Beleidskader Circulaire Economie Limburg 2.0.

Arbeidsmarktbeleid
De investeringen van LEF dragen bij aan het creëren dan wel in stand houden van werkgelegenheid. Hierover wordt gerapporteerd in paragraaf 3.3.2.

E.2. Reikwijdte project

E.2.1. Probleemanalyse

Reductie van CO_2 uitstoot, transitie naar een meer duurzaam MKB in Limburg en ontwikkeling van een circulaire economie vergen (financiële) investeringen. Huidige initiatieven komen regelmatig niet in aanmerking voor financiering door reguliere kredietverleners vanwege de innoverende aard van de projecten en informatieachterstand bij reguliere kredietverleners. Hierdoor zijn initiatiefnemers van duurzame ontwikkelingen niet altijd in staat om de benodigde financiering te verkrijgen.
Met het LEF wordt het investeringsgat tussen duurzame initiatieven en de reguliere kredietverleners gedicht om verduurzaming van het Limburgse MKB te stimuleren.

[10] De levensduur van de LEF projecten wordt bepaald bij het afsluiten van de overeenkomst, aan de hand van de kortste van ofwel de technische levensduur ofwel commerciële levensduur. Hiermee wordt uitgegaan van de kortste levensduur die voor het project kan worden verwacht, waarbij in praktijk projecten na deze periode vaak worden voortgezet.

E.2.2. Alternatieven

Als onderdeel van de fondsvergroting van het LEF in 2020 zijn in het Statenvoorstel “Fondsvergroting Limburgs Energie Fonds B.V. “ (G-20-033) alternatieven beschouwd. Deze alternatieven zijn onderstaand nogmaals kort vervat.

Alternatief 1: Geen financiering van projecten in het huidige LEF door Provincie Limburg
Gekozen kon worden om als Provincie Limburg géén financiering te verstrekken voor de huidige projecten en soortgelijke projecten als in het huidige LEF. In de voorliggende periode is echter gebleken dat er vanuit de markt een grote behoefte is aan dergelijke financiering. Dit blijkt ook uit de ongekende groeispurt die de pijplijn van het fonds én de fondsomvang hebben meegemaakt. Waar het fonds is begonnen met een omvang van € 18 mln. in 2013, is dit uitgegroeid tot een fondsomvang van € 268 mln. in 2020. Zonder financiering van de Provincie Limburg zullen projecten en bedrijven die wij graag in Limburg zien landen of zien uitbreiden geen doorgang kunnen vinden.

Alternatief 2: Provincie financiert projecten zelf
In plaats van het LEF te gebruiken als vehikel voor investeringen in de energie- en duurzaamheidstransitie, zou de Provincie deze initiatieven zelf kunnen financieren. Projecten zijn echter complex van aard, waardoor een eenvoudige financieringsvraag in de meeste gevallen niet aan de orde is. In de afgelopen jaren is het LEF een zeer effectief instrument gebleken, mede door de kennis en ervaring van de fondsbeheerder. Om deze reden is het niet wenselijk en tevens niet werkbaar om projecten zelf te financieren.

E.2.3. Ingewonnen adviezen

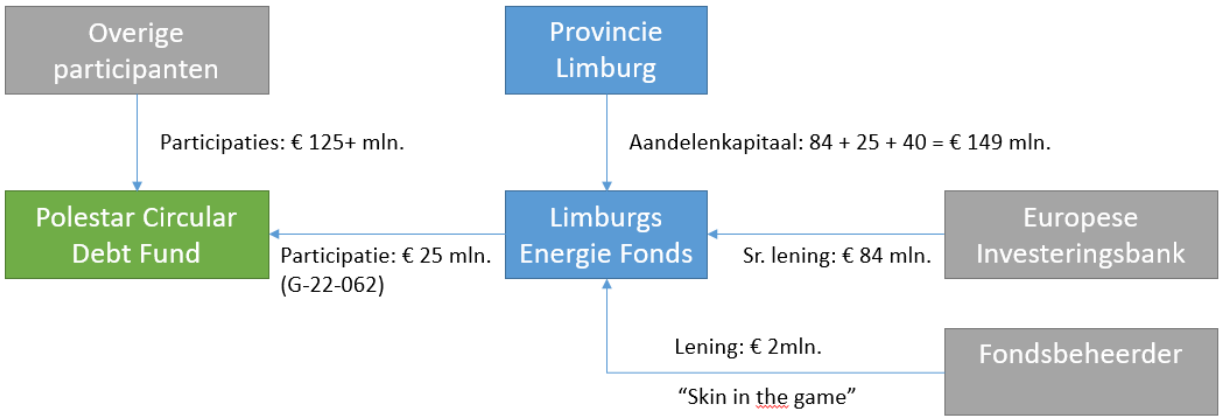
Ten einde de risico’s van het fonds in het kader van de fondsvergroting in 2020 te duiden is een due diligence uitgevoerd door AF Advisors. Dit is samen met een beoordeling van cluster Financiën opgenomenin een vertrouwelijk treasury advies en maakte onderdeel uit van het besluitvormingsproces. De aanbevelingen zijn overgenomen en uitgewerkt als onderdeel van de fondsvergroting.

Bijlage F: Financiën van het project

F.1. Kostenopbouw

Het LEF is in 2013 van start gegaan met een fondsomvang van € 18 mln. en is gedurende de jaren gegroeid. In 2020 is met Gewijzigd Statenvoorstel Fondsvergroting Limburgs Energie Fonds B.V. (G-20-033) het fonds gegroeid tot een beoogde omvang van totaal € 268 mln.. Deze fondsomvang is opgebouwd uit een kapitaalinbreng van € 134 mln. door Provincie Limburg en een senior lening van de Europese Investering Bank (EIB) met een omvang van maximaal € 134 mln.. Deze investeringen zijn opgebouwd uit € 84 mln. ten behoeve van investeringen rechtstreeks door het LEF en 2 x € 25 mln. ten behoeve van investeringen via andere fondsen (“subfonds” warmte en circulaire economie).

In november en december 2022 zijn Statenvoorstellen aangeboden inzake respectievelijk een investering in Mijnwater (G-22-047) en het PCDF (G-22-062). Deze Statenvoorstellen zijn reeds behandeld in de Statenvergadering van 9 en 10 februari 2023. Hiermee veranderen de uitgangspunten voor de kostenopbouw ten opzichte van de fondsvergroting in 2020. De investering in het PCDF wordt gedaan zonder cofinanciering van de EIB en de middelen die waren gereserveerd voor het “subfonds” warmte, worden samen met een additionele € 15 mln. ingezet ten behoeve van Mijnwater. De totale omvang komt hiermee uit op € 235 mln. en is opgebouwd zoals onderstaand weergegeven.



F.2. Financiering van het project

De beschikbare middelen voor uitzettingen in LEF worden enerzijds door de Provincie via een kapitaalstorting aan LEF beschikbaar gesteld en anderzijds vanuit EIB via een senior lening. De lening van de EIB dient hierbij als hefboom, waarbij de hefboom exclusief de agiostortingen ten behoeve van PCDF en Mijnwater (G-20-047) 2:1 is.

De door het LEF uitgezette financieringen en/of aandelenkapitaal hebben een revolverend karakter. Dit betekent dat de uitgezette financiële middelen terugvloeien naar het LEF met een jaarlijks rendement ter grootte van ten minste de gecorrigeerde kosten die het fonds maakt (zie ook paragraaf 3.4). De fondsbeheerkosten komen ten laste van het resultaat van LEF en worden opgebracht uit het rendement van de uitgezette middelen.

F.3. Budgettaire inpassing

Het LEF maakt onderdeel uit van Begrotingsprogramma 5. Milieu, energie en klimaat, en specifiek onder product 5.1.1. Energie: een passende mix (Programmabegroting 2023).
Voor het provinciale aandeel in het fonds heeft besluitvorming door Provinciale Staten plaatsgevonden (zie ook paragraaf 5.1.). In bijlage G wordt een toelichting gegeven op de risicoreserve.

F.4. Hardheid externe financieringsbronnen

Voor de aangetrokken financiering van de Europese Investeringsbank zijn twee financieringscontracten tussen het LEF en de EIB opgesteld.

Bijlage G: Risico's en risicobeheersing
De risico's behorende bij het LEF zijn deels op het niveau van Provincie Limburg als aandeelhouder afgedekt en deels via de tarifering zoals gehanteerd door de fondsbeheerder. Onderstaand wordt een nadere duiding van de risico's en risicobeheersing van Provincie Limburg en de fondsbeheerder gegeven.

G.1. Provincie Limburg

Provincie Limburg monitort risico's en risicobeheersing op een wijze die past bij een fonds op afstand. Als aandeelhouder vindt er vertegenwoordiging plaats bij alle kwartaal- en jaarvergaderingen van het LEF, worden LEF-investeringen met een omvang van meer dan € 2,5 mln. tevens beoordeeld door de AvA en is een ambtelijk kernteam ingesteld dat nauw overleg voert met het LEF. Risico's op fondsniveau zijn in 2020 beoordeeld middels een externe due diligence, uitgevoerd door AF Advisors (zie ook bijlage E paragraaf E.2.3.).

Provincie Limburg heeft een risicoreserve van € 20,5 mln. voor een fondsomvang van € 235 mln. Eind 2021 bedroeg de risicoreserve op de provinciale balans € 15,42 mln.. In de jaren 2022 en 2023 is c.q. het resterende bedrag gedoteerd. Deze middelen zijn reeds begroot conform besluitvorming bij de fondsvergroting in 2020 resp. de besluitvorming omtrent de fondsuitbreiding ten behoeve van Mijnwater begin 2023.

De bovengenoemde risicoreservering is hoger dan de gestelde risicoreservering ten tijde van de fondsvergroting van LEF, zoals gesteld in G-20-033. Op het moment van besluitvorming rondom de uitbreiding van LEF had de Provincie zich reeds gecommitteerd aan een fonds van € 90 mln., de bijbehorende risico reserve bedroeg € 5,136 mln. Vanwege de gevolgen van de coronacrisis is de risicoreserve in 2020 verhoogd naar € 5,994 mln. als onderdeel van de reguliere P&C cyclus.

G.2. Fondsbeheerder

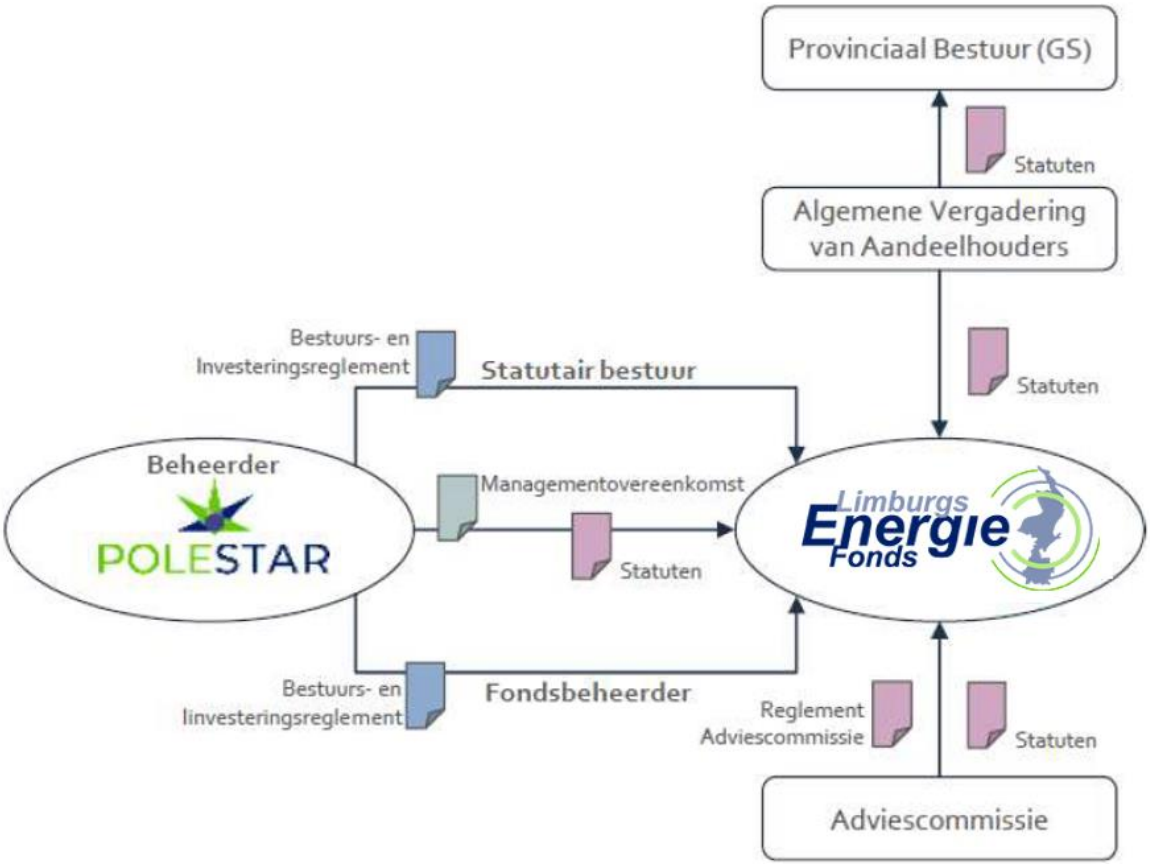
Projecten die via het LEF gefinancierd worden hebben een risicovol karakter. Op de eerste plaats omdat er sprake is van marktfalen, maar ook omdat het projecten zijn met vaak een lange aanloopfase en complexe technologische processen. Fondsdirectie, adviescommissie, EIB, en GS (op basis van beleidsinhoudelijk en financieel advies in geval van uitzettingen > € 2,5 mln.) toetsen de investeringsvoorstellen. Uw Staten hebben aan de hand van de Kadernota energie fonds de investeringskaders vastgesteld waaraan de voorstellen getoetst worden.

De fondsbeheerder heeft als taak om te sturen op de risico's van investeringen. De fondsbeheerder maakt een financieel model en handelt op basis daarvan. Risico's worden door de fondsbeheerder ingecalculeerd in de tarieven die worden gehanteerd. Naargelang het risicoprofiel van ieder individueel project wordt een risico-opslag bepaald en verwerkt in het tarief. Daarnaast wordt minimaal eenmaal per jaar door de fondsbeheerder beoordeeld of er aanwijzingen zijn voor bijzondere waardevermindering. Deze werkwijze wordt bij de jaarrekeningcontrole door de accountant getoetst. Tevens staat het LEF op grond van haar diensten onder toezicht van de Autoriteit Financiële Markten (AFM) en De Nederlandsche Bank (DNB). De fondsbeheerder wordt aan de hand van de overeenkomst tussen Provincie Limburg en de fondsbeheerder beoordeeld op haar prestaties, waaronder het beheersen van risico's.

Bijlage H: projectbeheer en projectbeheersing

H.1. Rol Provincie Limburg ten aanzien van het project

Het LEF is een “fonds op afstand”. Dat wil zeggen dat Provincie Limburg niet betrokken is bij de dagelijkse gang van zaken van het fondsbeheer. Dit is uitbesteed aan de fondsbeheerder (Polestar Capital) binnen de door de Provincie gestelde bevoegdheden in de statuten, investeringsreglement en managementovereenkomst. Als enig aandeelhouder van het LEF bepaalt de Provincie, middels de AvA, de criteria voor het verstrekken van financieringen. Statutair is vastgelegd ten aanzien van welke activiteiten machtiging of goedkeuring van de AvA vereist is, welke taken en verantwoordelijkheden het bestuur van LEF heeft en welke taken en verantwoordelijkheden de adviescommissie heeft. De inhoudelijke beoordeling, het sluiten van overeenkomsten en afhandeling van dossiers wordt, binnen de gestelde kaders, uitgevoerd door de fondsbeheerder.



Provincie Limburg vervult in projecten regelmatig meerdere rollen. Ook bij investeringen van LEF kan de Provincie meerdere rollen vervullen. Naast de rol als aandeelhouder van het LEF kan de Provincie haar gebruikelijke taken en rollen vervullen binnen de bestaande beleidskaders en de kaders zoals gesteld in Sturing In Samenwerking (SIS) 3.0. (zie ook SIS 3.0 deel 2a, paragraaf 1.5). Uw Staten worden actief conform SIS 3.0 geïnformeerd over de provinciale rollen daar waar meerdere instrumenten in één keer worden ingezet.

Financieringen door LEF met een omvang groter dan € 2,5 mln. dienen door het bestuur van LEF aan de Provincie als aandeelhouder te worden aangeboden ter besluitvorming. Bij dergelijke financieringen vindt er dus altijd besluitvorming door GS plaats en worden vervolgens uw Staten conform amendement 17 Kuntzelaers actief geïnformeerd middels een mededeling portefeuillehouder.

H.2. Bestuurlijke informatievoorziening

Op 15 december 2017 hebben Provinciale Staten ingestemd met het wijzigen van toepassing van het wensen en bedenkingen traject bij LEF investeringen groter dan € 2,5 mln. waarbij de Staten middels amendement 17 Kuntzelaers de kanttekening hebben geplaatst terstond na een investering groter dan € 2,5 mln. geïnformeerd te willen worden. Na iedere investering groter dan € 2,5 mln. worden de Staten geïnformeerd middels een mededeling portefeuillehouder.

De fondsvergroting naar een fonds met een omvang van € 268 mln. is voor Provincie Limburg een grote stap geweest. Uw college is dan ook voornemens de financiële en maatschappelijke impact van uw besluit tot fondsvergroting te laten evalueren door een externe partij in 2023. Hierbij zal het LEF zowel op effectiviteit en efficiëntie worden onderzocht, waarna wordt bezien of en welke wijzigingen noodzakelijk zijn om de bijdrage van het fonds aan de beleidsdoelstellingen van Provincie Limburg te maximaliseren.

H.3. Administratieve organisatie en projectbedrijfsvoering

Provincie Limburg is 100% aandeelhouder van LEF B.V.. Het college van Gedeputeerde Staten heeft als enige partij zitting in de AvA. Het dagelijks beheer van LEF is uitbesteed aan fondsbeheerder Polestar Capital. De fondsbeheerder rapporteert aan de AvA over de voortgang middels kwartaal- en jaarrapportages.

H.4. Interne controle

Op basis van kwartaalrapportages worden de voortgang en prestaties van het LEF continue gemonitord. Jaarlijks vindt er binnen Provincie Limburg een accountantscontrole plaats, waarbij ook de verbonden partijen van Provincie Limburg, waaronder het LEF, worden betrokken.
Tevens staat het LEF op grond van haar diensten onder toezicht van de Autoriteit Financiële Markten (AFM) en De Nederlandsche Bank (DNB).

H.5. Vormgeving projectorganisatie

De project organisatie van Provincie Limburg wordt gevormd door het kernteam Limburgs Energie Fonds.

Rol	Naam
Financieel adviseur	Nieke Maassen (FIN)
Financieel adviseur	Anita Janken-Hameleers (FIN)
Financieel adviseur	Christiaan Coumans (FIN)
Jurist	Iris Hanssen (AJZ)
Accountmanagement	Thijs Pepels (WL)
Accountmanagement plaatsvervanger	Bas Wetzelaer (WL)
Ambtelijk opdrachtnemer	Michelle Knubben (WL)
Ambtelijk opdrachtgever	Diederik Timmer (DIR)

H.6. Uitkomsten van relevante audits

Geen actuele uitkomsten.

Limburgs Energie Fonds



Algemene toelichting

Limburgs Energie Fonds

www.limburg.nl

Peildatum: ultimo Q2 2023

provincie limburg

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Governance van het Limburgs Energie Fonds 4
2.1. Algemene vergadering van Aandeelhouders 5
2.2. Fondsbeheer en bestuur 5
2.3. Adviescommissie Limburgs Energie Fonds 5

3. Toelichting rekenmethodieken impact 8
3.1. Toelichting nationale Harmonisatie Methodiek 8
3.2. Toelichting rekenmethodiek afvalreductie 9
3.3. Toelichting rekenmethodiek werkgelegenheid 10
3.4. Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR) 11
3.4.1. Raamwerk rapportage conform SFDR 12
3.4.2. Vergelijking voortgangsrapportage LEF en rapportage conform SFDR 14

4. Toelichting Technology Readiness Level (TRL) 15

1. Inleiding

In deze algemene toelichting bij het Limburgs Energie Fonds (LEF) wordt algemene informatie aangeboden over de werking van het fonds, als achtergrondinformatie bij de reguliere voortgangsrapportages inzake het LEF en als naslagwerk ten behoeve van Provinciale Staten bij de uitoefening van haar taken. Hiermee wordt beoogd uw Staten meer inzicht, openheid en transparantie te bieden over de wijze waarop het fonds functioneert.

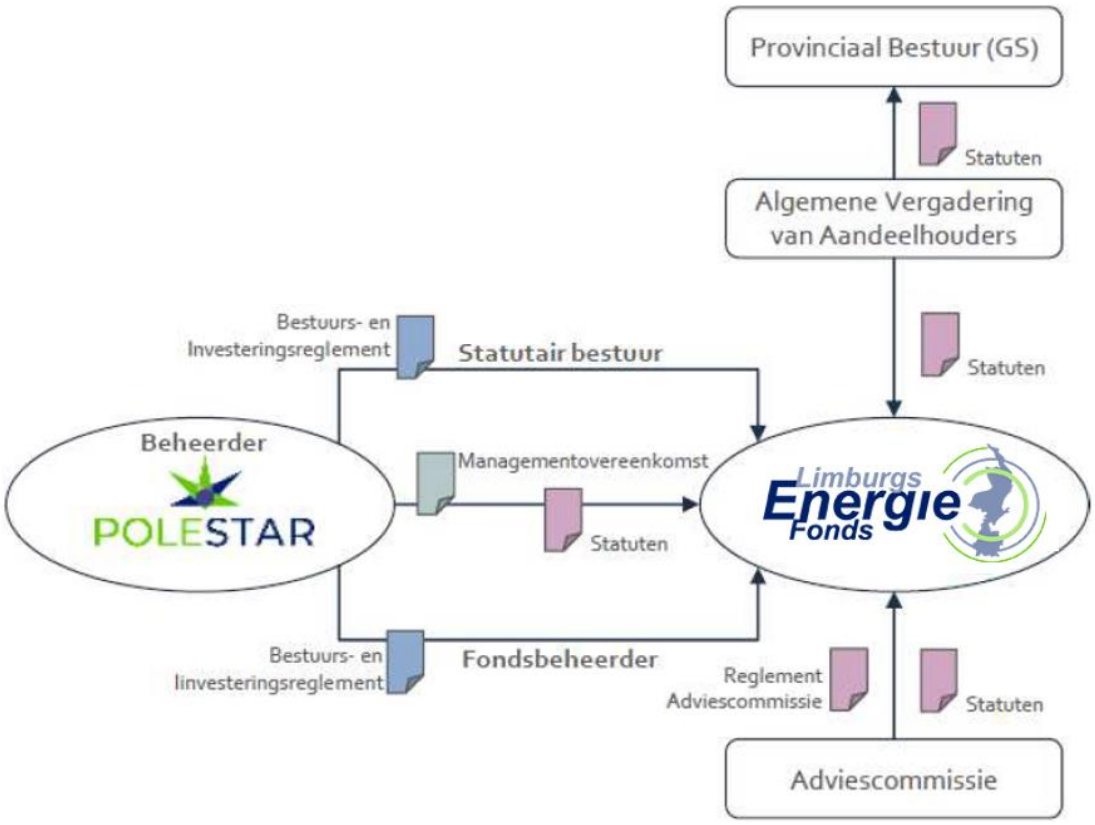
2. Governance van het Limburgs Energie Fonds

Het LEF is een deelneming van Provincie Limburg, waarvan Provincie Limburg enig aandeelhouder is. De Algemene vergadering van Aandeelhouders (AvA)wordt gevormd door het college van Gedeputeerde Staten. Hierbij heeft Provinciale Staten de taken om kaders te stellen, controle uit te voeren en het volk te vertegenwoordigen.

Met de vaststelling van de Kadernota Energiefonds hebben Provinciale Staten in 2012 de hoofdlijnen van het Limburgs Energiefonds vastgesteld. Gedurende de groei van het fonds in de afgelopen jaren zijn de kaders samen met Provinciale Staten verder ontwikkeld en nader gedefinieerd. Middels de voortgangsrapportages (2 maal per jaar) conform de RGP, worden Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang van het fonds om haar controlerende taak uit te kunnen voeren. Aanvullend hierop wordt in de tussenliggende kwartalen een update van de voortgang gegeven middels een geactualiseerd voorblad (toezegging 9251).

Het fondsbeheer, de dagelijkse uitvoering van werkzaamheden voor het fonds, worden uitgevoerd door een externe fondsbeheerder (Polestar Capital), welke tevens het bestuur van de vennootschap vormt. De fondsbeheerder en het bestuur handelen binnen de kaders die zijn gesteld in de statuten, de managementovereenkomst en het bestuurs- en investeringsreglement. Daarnaast is er een adviescommissie welke door de AvA is benoemd en onafhankelijk van het bestuur en de fondsbeheerder handelt. Het LEF staat, als financiële instelling, onder toezicht van de Autoriteit Financiele Markten (AFM) en De Nederlandsche Bank (DNB).

De governance van het LEF is met een presentatie nader toegelicht gedurende de vergadering van Statencommissie FEB op 3 februari 2023 (agendapunt 19.1) en kan worden teruggekeken via de website www.limburg.nl.



2.1. Algemene vergadering van Aandeelhouders

Het LEF kent met Provincie Limburg één aandeelhouder. De Algemene vergadering van Aandeelhouders van het LEF wordt daarmee gevormd door het dagelijks Provinciaal bestuur in de vorm van het college van Gedeputeerde Staten. De AvA dient onder meer besluiten te nemen bij het benoemen en/of ontslaan van het bestuur en leden van de adviescommissie, investeringsbesluiten met een omvang groter dan € 2,5 mln., vaststellen van de begroting en jaarrekening, wijzigen van de statuten, het verrichten van handelingen waarbij er sprake is van tegenstrijdig belang en het vaststellen van het ondernemingsplan. De rol van de AvA is nader toegelicht in de statuten van het LEF.

2.2. Fondsbeheer en bestuur

Zowel het fondsbeheer als het bestuur worden uitgevoerd door een externe partij; Polestar Capital. Binnen de bepalingen van onder meer de statuten, de managementovereenkomst, het door de AvA vastgestelde ondernemingsplan en het door de AvA vastgestelde bestuurs- en investeringsreglement beheert en bestuurt Polestar Capital het LEF. Meer informatie over Polestar Capital is te vinden via https://www.polestarcapital.nl/

Het bestuur is verantwoordelijk voor de vaststelling van het te volgen beleid van de Vennootschap, daaronder begrepen het strategische, het commerciële en het financiële beleid, alsmede het maatschappelijke en sociale beleid en het personeelsbeleid. Het bestuur neemt ten aanzien van de algemene lijnen van deze beleidsonderdelen de aanwijzingen in acht die daaromtrent door de Algemene Vergadering van tijd tot tijd worden gegeven.

Het bestuur neemt bij het uitvoeren van haar werkzaamheden de beperkingen en regels in acht die door de Algemene Vergadering zijn of worden vastgesteld. Het bestuur verschaft de Algemene Vergadering en de Adviescommissie steeds tijdig de informatie die de Algemene Vergadering en de adviescommissie voor de uitoefening van hun taak nodig hebben.

2.3. Adviescommissie Limburgs Energie Fonds

Het LEF heeft een onafhankelijke adviescommissie, welke als taak heeft het LEF te adviseren bij de beoordeling of financieringsaanvragen voldoen aan de duurzaamheidsdoelstellingen van het LEF. Deze adviescommissie handelt onafhankelijk van het bestuur en de fondsbeheerder van het LEF en wordt benoemd door de Algemene vergadering van Aandeelhouders (AvA), welke wordt gevormd door het college van Gedeputeerde Staten.

Bij de vervulling van hun taak richten de leden van de adviescommissie zich op het verzekeren dat het LEF op zakelijke gronden beheerd wordt; de deskundige adviescommissie assisteert op die wijze het LEF bij het nemen van financieringsbeslissingen. Hiertoe geven zij adviezen die bindend zijn voor het bestuur van het LEF.

De adviescommissie is samengesteld uit onderstaande experts en ondernemers op het gebied van energie en investeringen. De leden van de adviescommissie hebben allen een actieve rol in het bedrijfsleven, om zodanig de noodzakelijke kennis en ervaring met het vakgebied, de markt en het bedrijfsleven te hebben. De functie binnen de adviescommissie is een nevenfunctie. De leden van de adviescommissie zijn verplicht om inzicht te bieden in hun activiteiten en belangen, om zodanig potentieel (ogenschijnlijke) tegenstrijdige belangen te voorkomen. In het geval er sprake is van een potentieel (ogenschijnlijk) tegenstrijdig belang, mag het betreffende lid niet deelnemen aan beraadslaging van de adviescommissie. Er geldt een actieve meldplicht voor potentieel (ogenschijnlijke) tegenstrijdige belangen. Wanneer deze meldplicht niet zorgvuldig wordt nageleefd, zal schorsing of ontslag door de AvA volgen.

Daniel van Dongen
Drs. Daniel van Dongen (1971) is een betrokken en gedreven bestuurder-toezichthouder met een focus op financieel management van verduurzaming en energietransitie middels een professionele zakelijke aanpak. De heer van Dongen is voorzitter van de adviescommissie van het LEF, lid van de Raad van Commissarissen van Oosterhof, voorzitter van een Energie coöperatie (WEC) en actief als onafhankelijk adviseur. Tot 2020 was hij Chief Financial Officer van Sunrock, een grote Nederlandse ontwikkelend investeerder in grootschalige zonne-energie systemen. Voor Sunrock was de heer van Dongen gedurende 8 jaar CFO van het beursgenoteerde NSI en vervulde hogere management posities in Nederland, Italië, Frankrijk en België bij o.a. Wereldhave, TPG en KPN. Hij bekleedde diverse posities als bestuurslid en commissaris o.a. bij Intervest Offices & Warehouses NV (BE), de Vereniging voor Fiscale Beleggings Instellingen, Agrilinq en de European Publicly Listed Real Estate (EPRA).

Jacob Vermeulen
Ir. Jacob Vermeulen (1967) is als interim manager actief op het gebied van de circulaire economie, afval-grondstof en duurzame energie projecten. Hij heeft ruime ervaring opgedaan als manager, project ontwikkelaar en adviseur op het gebied van afvalverwerking en de opwekking van duurzame energie. Als directeur Sales, Development en Marketing is de heer Vermeulen, bij Indaver, onder meer verantwoordelijk geweest voor new business development, verkoop van nieuwe secundaire grondstoffen en projectontwikkeling. Daarvoor heeft hij zich gespecialiseerd in duurzame energie projecten en duurzaam afvalbeheer bij Grontmij en Ecofys. Hij heeft milieutechnologie gestudeerd aan de Landbouw Universiteit Wageningen en is onder andere bestuurslid geweest bij de branchevereniging voor producenten van compost, biomassa en andere bio-based producten (BVOR).

Han Rijken
Drs. Han Rijken (1967) is Chief Investment Officer en directielid bij de verzekeraar Lifetri Groep en in deze functie verantwoordelijk voor de beleggingsportefeuille. De heer Rijken heeft een ruime internationale ervaring als analist, portefeuillemanager en senior manager op het gebied van beleggen opgedaan gedurende een periode van bijna 30 jaar bij ING Investment Management en NN Investment Partners. Hij is kundig m.b.t. een breed scala aan beleggingen, maar een specialist op het gebied van bedrijfsobligaties, leningen, waaronder projectfinancieringen, vastrentende waarden en duurzaam beleggen. De heer Rijken is tevens lid van het Investment Committee van de start-up venture capital fund Urban Impact Ventures en geeft regelmatig gastcolleges aan de VU en de Twente University. Hij heeft bedrijfseconomie gestudeerd aan de Tilburg University.

Emile van Duren
Ir. Emile van Duren (1960) heeft een militaire carrière doorlopen tot en met de rang van Luitenant-Generaal. Hij was onder meer plaatsvervangend commandant van Vliegbasis Volkel, programmaleider van de F-35 straaljager, commandant van het Logistiek Centrum Woensdrecht, directeur Wapensystemen (assetmanagement van alle wapensystemen van Defensie), plaatsvervangend commandant tevens stafchef van de Luchtmacht en commandant van het Defensie Ondersteuningscommando. Verder was hij voorzitter van de Board of Directors van het Europese NAVO-brandstofsysteem. In Afghanistan was hij een jaar lang verantwoordelijk voor de gehele ISAF-logistiek onder het zuidelijke hoofdkwartier.

Marc van Doorn
Marc van Doorn (1966) is werkzaam als zelfstandig consultant voor duurzame internationale projecten. Na zijn studie in scheikundige technologie is hij gaan werken bij DSM en later bij OCI. Als commercieel directeur bij OCI was hij verantwoordelijk voor de kunstmest en ammoniak handel voor de EMEA regio en was hij bestuurslid bij verschillende Europese en Nationale belangenorganisaties.

Tijdens zijn loopbaan heeft hij verschillende grote broeikasgasreductieprojecten uitgevoerd en heeft hier inmiddels als zelfstandige zijn beroep van gemaakt. Vanuit deze ambitie is de heer van Doorn o.a. actief in het aanjagen van de groei in duurzame procestechnologie op de Brightlands Chemelot Campus.

3. Toelichting rekenmethodieken impact

Binnen het LEF worden een aantal rekenmethodieken gebruikt om de impact die door het LEF wordt gemaakt te kwantificeren. Deze methodieken zijn in onderstaande paragrafen nader toegelicht.

3.1. Toelichting nationale Harmonisatie Methodiek

Het LEF meet en rapporteert de jaarlijks (verwachte) CO_2 reductie sinds de oprichting van het fonds door middel van een nationale Harmonisatiemethodiek die is ontwikkeld in samenspraak met LEF, RVO.nl en andere Nederlandse Regionale Energiefondsen. Deze methodiek zorgt voor een efficiënte, uniforme en begrijpelijke gemeten CO_2 impact van investeringen. Hiermee wordt ex ante[1] de verwachte CO_2 reductie bepaald en toegekend aan het LEF.

Door deze methode toe te passen kan als onderdeel van het beoordelingsproces bij investeringsvoorstellen de kosteneffectiviteit van een voorgenomen investering worden beoordeeld. Er zijn criteria gesteld aan de te verwachten kosteneffectiviteit voor het realiseren van CO_2 emissie reductie, waaraan getoetst dient te worden voorafgaand aan een investeringsbesluit en dus daadwerkelijke realisatie. De werkelijk gerealiseerde reductie kan in de praktijk afwijken van de ex ante vastgestelde reductie.

Het investeringsbeleid ten aanzien van de reductie van CO_2 emissie is gebaseerd op een maximale projectinvestering per vermeden ton CO_2 equivalent uitstoot. Het maximum is hierbij momenteel gesteld op 300 €/CO_2ton. Deze toets kan voorafgaand aan het investeringsbesluit alleen ex ante worden uitgevoerd. Na investering wordt de voortgang van het project, inclusief realisatie van de in de business case beoogde productiehoeveelheden en CO_2 reductie, nauwlettend gemonitord door de fondsbeheerder en waar nodig wordt er bijgestuurd binnen de mogelijkheden van de fondsbeheerder.

De berekening van de CO_2 emissie reductie wordt per project door een deskundig en onafhankelijk adviesbureau opgesteld, waarbij onderstaande uitgangspunten worden gehanteerd. De berekening en onderbouwing van de CO_2 emissie reductie maken onderdeel uit van het dossier dat ter beoordeling wordt aangeboden aan de adviescommissie van het LEF.

1. De impact wordt berekend aan de hand het te verwachten resultaat van een gemiddeld operationeel jaar, door middel van de meest recente informatie;
2. Alleen projecten na de financial close worden meegenomen in de jaartelling;
3. Voor de berekening van de impact worden zo primair mogelijke gegevens gebruikt (bijvoorbeeld opgesteld vermogen en vollasturen);
4. In het geval de projectduur en/of vollasturen van een project niet bekend zijn, wordt uitgegaan van Nederlandse standaardwaardes;
5. Keteneffecten worden niet meegenomen, dus de emissiefactoren zijn de “tank-to-wheel-emissiefactoren”, tenzij het primaire doel van het project is ketenemissies te verminderen. Over het algemeen geldt dit voor circulaire projecten, immers worden hier emissies in de keten voorkomen door hergebruik van bijvoorbeeld plastics;
6. De impact van de R&D fase wordt alleen meegenomen wanneer de producten commercieel ingezet worden;
7. Voor de berekening van het CO_2 equivalent worden emissiefactoren toegepast met een vast referentiejaar. Dit zorgt voor jaarlijkse consistentie van de berekende impact van één project.

[1] Dit wil zeggen vooraf vastgesteld, op basis van verwachte opbrengst. De verwachte opbrengst wordt toegerekend aan het moment waarop de financieringsovereenkomst wordt afgesloten.

3.2. Toelichting rekenmethodiek afvalreductie

In lijn met de Europese en nationale context ligt de nadruk voor LEF-financiering op maximaliseren van materiaalhergebruik en minimalisatie van afvalstoffen die worden gestort, aangeboden aan afvalverbrandingsinstallaties (AVI) of riolering. Het gaat derhalve om de hoeveelheid vermeden afval in het project die weer nuttig ingezet wordt, eventueel bezien over de gehele productieketen (life-cycle analyse). Aanvragen komen voor financiering in aanmerking indien afvalstoffen worden hergebruikt en wordt voldaan aan de randvoorwaarden. Beoordeling vindt plaats op de mate van hergebruik in gewicht. Financiering kan worden aangevraagd op het product, niet op bijvoorbeeld de productielocatie of de benodigde installatie.

De meetbare indicatoren van het criterium circulariteit zijn:

A. Hoeveelheid directe of indirecte afvalstoffen IN, uitgedrukt in metrische tonnen;
B. Hoeveelheid primaire grondstoffen IN van virgin kwaliteit, uitgedrukt in metrische tonnen;
C. Hoeveelheid producten, productonderdelen of virgin grondstoffen UIT, uitgedrukt in metrische tonnen;
D. Hoeveelheid afvalstoffen UIT dat wordt gestort of aangeboden aan een AVI of riool, uitgedrukt in metrische tonnen.

Het aantal ton wordt bepaald voor de gehele levensduur van het te financieren project.

De circulariteitsscore wordt als volgt berekend:

$$\frac{LEF\ Financiering\ in\ €}{Vermeden\ afval\ in\ ton\ (C-B)}$$

Randvoorwaarden

Om in aanmerking te komen voor LEF financiering dient daarnaast voldaan te worden aan onderstaande randvoorwaarden:

1. Massabalans dient 100% te zijn, ofwel IN en UIT dienen aan elkaar gelijk te zijn;
2. Project dient een duidelijke meerwaarde te hebben in de transitie naar een circulaire economie en dient verder te gaan dan het reeds gangbare;
3. De hoeveelheid afvalstoffen UIT (D) dat wordt gestort of aangeboden aan AVI wordt gedeeld met het SILVER-platform (Symbiose in Limburg Versnellen en Realiseren), of met een vergelijkbare te lanceren publieke informatie bron, om directe of toekomstige recycling in de keten te bevorderen;
4. Er worden geen schadelijke stoffen hergebruikt die vermeld staan op de ‘banned list’ of die bij wet verboden zijn. Indien een schadelijke stof wordt omgezet naar een onschadelijk stof is financiering wel mogelijk. Indien geen redelijke mogelijkheid bestaat om schadelijke banned-list stoffen in het eindproduct te vervangen is een maximum van 2 massaprocent van het totale gewicht toegestaan.

Verduidelijkingen / consequenties

Onderstaand is een aantal relevante verduidelijkingen op de toepassing van het de rekenmethodiek gegeven:

- Toetsing op het criterium circulair vindt plaats op productniveau en niet op het niveau van de productielocatie of de benodigde installatie;
- Projecten dienen toegevoegde waarde te demonstreren en dus verder te gaan dan reeds gangbaar. Projecten zoals een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI), inzameling van kleding

voor ontwikkelingslanden, glasinzameling in glasbakken en het onbewerkt uitrijden van mest in de agrarische sector komen daarmee niet in aanmerking voor financiering door het LEF;

- Materialen die op zich recyclebaar zijn, maar niet gerecycled zijn, komen onder dit beleid niet in aanmerking voor financiering. Voorbeeld is de gebouwde omgeving: als cradle-to-cradle gebouwd wordt met niet-gerecyclede materialen die na de levensduur van het pand makkelijk recyclebaar zijn, is dit niet financierbaar voor LEF;
- Ook individuele processtappen bezien vanuit een life-cycle analyse (LCA) van het product om van een afvalstof een nieuw product of grondstof te maken zijn financierbaar;
- Een project dat circulariteit faciliteert maar niet zelf een product maakt is mogelijk, mits het product voldoet aan de randvoorwaarden (voorbeeld: LEF kan een partij financieren die een circulair product vermarkt, maar het door een andere partij laat fabriceren);
- Water dat wordt geloosd op het riool wordt beschouwd als een afvalstof UIT. Indien water mag worden geloosd op het oppervlaktewater wordt het beschouwd als een grondstof UIT;
- Mest wordt beschouwd als afval totdat het verwerkt wordt tot een eindproduct en niet langer als afvalstof wordt uitgereden over het land.

3.3. Toelichting rekenmethodiek werkgelegenheid

Het LEF meet en rapporteert sinds de oprichting van het fonds de te verwachten werkgelegenheidsimpuls, uitgedrukt in FTE-jaren. Deze impuls wordt bepaald aan de hand van een vastgestelde methodiek welke onderscheid maakt in werkgelegenheid in de bouw- en installatiefase en werkgelegenheid in de exploitatiefase. Dit wordt vastgesteld voorafgaand aan een daadwerkelijk investeringsbesluit. Hierdoor kan als onderdeel van het beoordelingsproces bij investeringsvoorstellen de te verwachten werkgelegenheidsimpuls worden beoordeeld. De werkelijk gerealiseerde werkgelegenheidsimpuls kan in de praktijk afwijken van de ex ante vastgestelde impuls.

Bouw- en installatiefase

Als gevolg van investeringen van het LEF worden bouw en installatiewerkzaamheden verricht, waarmee de voor de kredietnemer benodigde bouwwerken en installaties worden gerealiseerd. De uitvoering hiervan biedt tijdelijke werkgelegenheid, welke er zonder de LEF-investering niet was geweest. De omvang van deze werkgelegenheid kan doorgaans niet direct worden bepaald omdat deze werkgelegenheid is verspreid over een breed spectrum aan sectoren en bedrijven, waaronder leveranciers, logistieke bedrijven, aannemers, installatiebedrijven en advies- en ingenieursbureaus. In de praktijk is echter gebleken dat de arbeidskosten doorgaans circa 20% van de totale projectinvesteringen uitmaken. De omvang van de werkgelegenheidsimpuls in de bouw- en installatiefase wordt daarom vastgesteld aan de hand van 20% van de totale investeringsomvang gedeeld door een gemiddeld jaarsalaris.

Exploitatiefase

Gedurende de periode waarin kredietnemers van het LEF uitvoering geven aan hun businessplan waarvoor ze financiering van het LEF hebben ontvangen (de exploitatiefase) ontstaat er een meer structurele werkgelegenheidsimpuls als gevolg van de arbeid die voor de betreffende bedrijven wordt uitgevoerd. Dit betreft arbeid in loondienst en/of inhuur. Voorafgaand aan een daadwerkelijk investeringsbesluit wordt aan de hand van de business case van de potentiele kredietnemer beoordeeld hoeveel werkgelegenheid ontstaat in de exploitatiefase. Onderdeel van de business case om tot financiering van het LEF te komen is een raming van de benodigde arbeidskracht en kosten om tot de beoogde productie en omzet te komen.

3.4. Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR)

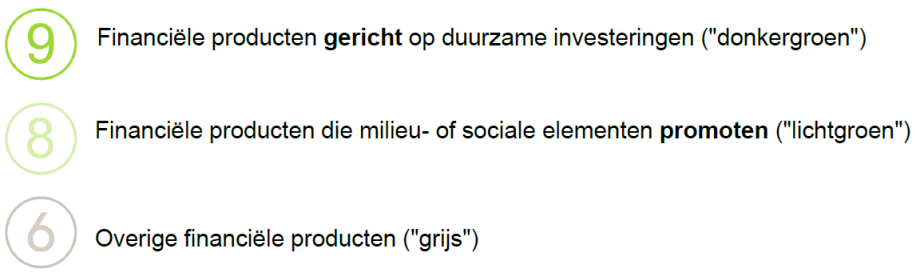
De “Sustainable Finance Disclosure Regulation” (vrij vertaald: regulering openbaren duurzame financiering) is een verordening die deel uitmaakt van het “Action Plan for Financing Sustainable Growth” (actieplan duurzame groei financieren) van de Europese Commissie. De SFDR vormt Europese wetgeving rondom het openbaren van duurzaamheidsinformatie gericht op deelnemers op de financiële markt. “De SFDR bouwt voort op de Sustainable Development Goals van de VN en de Overeenkomst van Parijs die erop is gericht de risico's en effecten van de klimaatverandering aanzienlijk te verminderen. De SFDR beoogt de informatieverstrekking aan eindbeleggers, over de effecten op duurzaamheid door het beleggingsbeleid en de beleggingsbeslissingen door financiële marktpartijen, te verbeteren.

De SFDR is in principe van toepassing op alle financiële marktdeelnemers, waaronder banken, beleggingsondernemingen, pensioenfondsen, vermogensbeheerders (inclusief beheerders die onder het AIFMD-registratieregime vallen), en levensverzekeraars.”[2] De SFDR is hiermee ook van toepassing op het Limburgs Energie Fonds.

Vanuit de SFDR moeten ondernemingen van de Autoriteit Financiële Markten ten minste voldoen aan onderstaande eisen.

- Er dient een uitleg te worden gegeven over hoe duurzaamheidsrisico’s integraal deel uitmaken van beleggingsbeslissingen;
- Wanneer een onderneming niet op eventuele negatieve gevolgen op duurzaamheidsfactoren let, dient dit expliciet aan te worden gegeven;
- Voor ieder product dienen de financiële effecten van duurzaamheidsrisico’s inzichtelijk gemaakt te worden;
- Er dient te worden onderbouwd hoe het beloningsbeleid overeenstemt met de wijze waarop duurzaamheidsrisico’s zijn geïntegreerd in beleggingsbeslissingen.

Wanneer een onderneming alleen aan bovenstaande (minimum)eisen voldoet, worden producten van de onderneming conform de SFDR aangemerkt met een “grijs” label (artikel 6 beleggingsproduct). Additioneel kan een onderneming met haar producten duurzaamheid promoten, waarbij dit bindend is vastgelegd in het beleggingsbeleid en duurzaamheidsclaims met betrekking tot het beleggingsproduct afdoende zijn toegelicht. In dit geval kan een beleggingsproduct “licht groen” label (artikel 8 beleggingsproduct) verkrijgen.
Tot slot kan een beleggingsproduct duurzaamheid als doelstelling hebben, waarbij het beleggingsproduct alleen uit duurzame beleggingen mag bestaan. Deze moeten een daadwerkelijke bijdrage leveren aan sociale- of milieudoelstellingen én er mag geen schade worden toegebracht aan andere sociale- of milieudoelstellingen. Dit moet conform de criteria van de SFDR worden onderbouwd en toegelicht, waarbij de EU-taxonomie als raamwerk dient. Indien aan deze eisen wordt voldaan, kan een beleggingsproduct een “donkergroen” label (artikel 9 beleggingsproduct) verkrijgen.



[2] Bron: https://www.afm.nl/nl-nl/sector/themas/duurzaamheid/sfdr

Een belangrijk onderdeel van de SFDR is het publiceren van de zogeheten ‘Principal Adverse Impact’ (PAI) indicatoren, waarmee aan de hand van 5 overkoepelende thema’s (broeikasgassen uitstoot, water, risico op vervuiling, sociale en werknemers aangelegenheden en biodiversiteit), wordt gemeten in hoeverre een investering negatieve neveneffecten heeft.



Onder de SFDR classificeert het LEF als Artikel 9 product: Financiële producten gericht op duurzame investeringen ("donkergroen"). Het LEF is specifiek gericht op het bereiken van duurzaamheidsdoelstellingen en valt binnen dit wetgevend kader onder de hoogst haalbare classificatie. Het fonds moet als gevolg hiervan voldoen aan het “Do No Significant Harm”-principe (DNCH-principe). Dit houdt in dat de duurzame doelstelling moet worden bereikt zonder daarbij significante schade toe te brengen aan andere milieu- of sociale doelstellingen.

3.4.1. Raamwerk rapportage conform SFDR

Het Limburgs Energie Fonds is aangemerkt als een “donkergroen” (artikel 9) beleggingsproduct. Om hier conform de SFDR over te rapporteren, hanteert het LEF een overkoepelend raamwerk met onderstaande 35 KPI’s. Dit raamwerk bevat naast KPI’s met betrekking tot de SFDR ook KPI’s met betrekking tot de EU Taxonomie (beide verplicht van EU-regelgeving), de UN Sustainable Development Goals, Good governance en overige kaders.

Middels de jaarlijkse impactrapportages wordt door het LEF gerapporteerd aan de hand van het raamwerk met bijbehorende KPI’s. Deze impactrapportages worden jaarlijks door GS aangeboden aan Provinciale Staten als bijlage bij de voortgangsrapportages conform de Regeling Grote Projecten. Deze impactrapportages zijn daarmee openbaar beschikbaar.

SFDR	
Klimaat en milieu	**Sociaal en medewerkers**
Broeikasgassen onderverdeeld in scope 1, 2 en 3	Schendingen van UN Global Compact principes en OECD-richtlijnen
CO_2-voetafdruk	Processen en nalevingsmechanismen om de naleving van de principes van het UN Global Compact en de OECD-richtlijnen te controleren
Broeikasgas intensiteit van onderneming waarin wordt geïnvesteerd	Niet gecorrigeerde loonkloof tussen mannen en vrouwen
Blootstelling aan bedrijven die actief zijn in de fossiele brandstofsector	Genderdiversiteit van het bestuur
Aandeel in verbruik en productie van niet-hernieuwbare energie	Blootstelling aan controversiële wapens
Energieverbruikintensiteit per sector met hoge impact op het klimaat	
Activiteiten die biodiversiteitsgevoelige gebieden negatief beïnvloeden	
Emissie naar water	
Gevaarlijk afval ratio	
Klimaatplan in lijn met Akkoord van Parijs	
EU Taxonomie	
Percentage bedrijven geschikt voor EU Taxonomie	Percentage geïnvesteerd in sociale criteria
Percentage met substantiële bijdrage aan EU Taxonomie	Percentage bedrijven dat in lijn is met EU taxonomie
Percentage voldoen aan “Do No Significant Harm” (geen significante schade of letsel)	
UN Sustainable Development Goals (SDG's)	
SDG 6 Hergebruik afvalwater	SDG 9 Technology Readiness Level (TRL)
SDG 7 Productie van hernieuwbare energie	SDG 12 Vermeden grondstoffen verspilling
SDG 8 Aantal gecreëerde banen	SDG 12 Vermeden abiotische grondstoffen
SDG 8 Arbeidsongevallen	SDG 13 Vermeden CO_2 emissie
SDG 8 Investering in lokaal MKB	
Good governance	
Aantal bedrijven met toezichthoudend orgaan	Aantal bedrijven met een ondernemingsraad
Overige kaders	
Aantal investeringen dat voldoet aan de criteria van de Circular Economy Finance Guidelines	CO_2-footprint van bedrijfsoperatie
Recycling van grondstoffen	Percentage investering in Research & Development

3.4.2. Vergelijking voortgangsrapportage LEF en rapportage conform SFDR

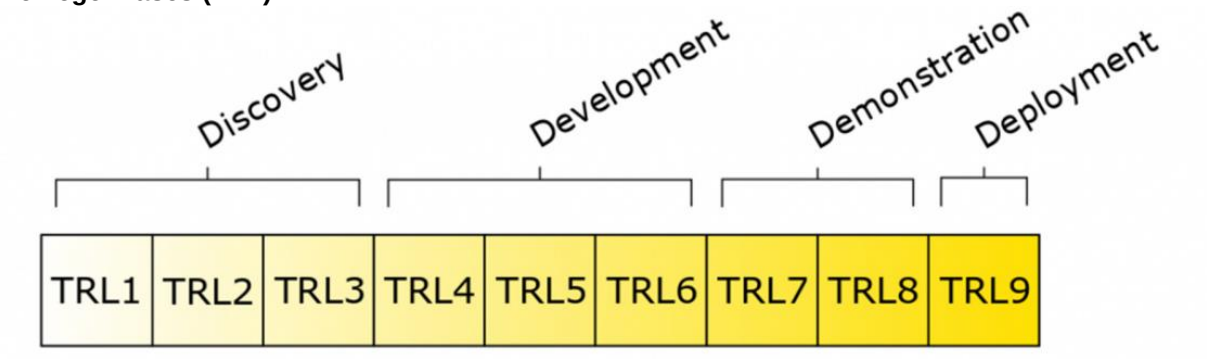
In de voortgangsrapportages van het LEF wordt in hoofdstuk 3 gerapporteerd over de voortgang van de doelstellingen zoals deze vanaf de fondsoprichting worden gehanteerd. Hiervoor worden de rekenmethodieken gebruikt zoals ook toegelicht in voorliggend document. De SFDR is een andere rekenmethodiek, waarbij de impact op een andere wijze wordt berekend en anders is gedefinieerd. Hoewel in de voortgangsrapportage LEF en met de SFDR inzicht wordt gegeven in de gemaakte impact, kunnen deze gegevens niet één op één met elkaar worden vergeleken.

Een voornaam verschil is dat in de voortgangsrapportage “ex ante” over de impact wordt gerapporteerd, terwijl conform de SFDR daadwerkelijk gerealiseerde impact in de actuele portefeuille wordt gerapporteerd. Hierdoor neemt de gerealiseerde impact toe naarmate er daadwerkelijk impact is gerealiseerd. Hier staat echter tegenover dat wanneer een financiering aan een andere financier wordt overgedragen de reeds gemaakte impact toekomt aan de nieuwe financier en niet meer aan het LEF. In dit geval heeft het LEF dus wél haar aanjagende rol uitgevoerd, maar wordt de gerealiseerde impact in zijn geheel niet toegekend aan het LEF. Een vergelijkbare situatie ontstaat bij een faillissement, waarbij daadwerkelijk gerealiseerde impact niet meer administratief mag worden toegekend aan het LEF.

4. Toelichting Technology Readiness Level (TRL)

In de voortgangsrapportages van het LEF wordt de term TRL gehanteerd. Een TRL geeft een indicatie van de fase waarin een ontwikkelingsproject zich bevind. In totaal zijn er negen fases gedefinieerd die samen het totale ontwikkelingsproces weergeven.

De negen fases (TRL)



"Technology Readiness Levels (TRL) en subsidieregelingen", Joren Kruit, 2 oktober 2017.

Level 1: Het innovatieve idee en de basisprincipes worden onderzocht. Denk hierbij aan fundamenteel onderzoek en deskresearch.

Level 2: Wanneer de basisprincipes zijn onderzocht, kunnen het technologisch concept en de praktische toepassingen worden geformuleerd. In deze fase vindt experimentele en/of analytische studie plaats.

Level 3: De toepasbaarheid van het concept wordt op experimentele basis onderzocht (experimenteel proof of concept). Hypotheses over verschillende componenten van het concept worden getoetst en gevalideerd.

Level 4: Proof of concept wordt op labschaal getest: design, ontwikkeling en het testen van technologische componenten vinden plaats in een lab omgeving. Technische basiscomponenten worden geïntegreerd met elkaar om de werking te garanderen. Een prototype dat in deze fase wordt ontwikkeld kost relatief weinig geld en tijd om te ontwikkelen en is daarmee nog ver verwijderd van een definitief product, proces of dienst.

Level 5: De werking van het technologisch concept wordt onderzocht in een relevante omgeving (validatie in pilot). Dit is de eerste stap in demonstratie van de technologie. Een prototype dat in deze fase wordt ontwikkeld kost relatief veel tijd en geld om te ontwikkelen en is niet ver verwijderd van het uiteindelijke product of systeem. Functionaliteiten en de eerste look & feel van een product, proces of dienst zijn hier veelal aanwezig.

Level 6: De demonstratie van het concept in een relevante omgeving is actueel. Het vindt plaats na de technische validatie in een relevante (pilot) omgeving. Een prototype wordt uitgebreid getest en gedemonstreerd in een testopstelling, die lijkt op een operationele omgeving (pilot plant bijvoorbeeld). Het concept geeft inzicht in de werking van alle componenten tezamen in deze relevante pilot omgeving.

Level 7: De demonstratie van het concept vindt plaats in een gebruikersomgeving; bewijzen van de werking in een operationele omgeving. Demonstratie van het concept in een praktijkomgeving levert nieuwe inzichten op voor de definitieve markttoepassing van een product, proces of dienst.

Level 8: In deze fase vindt het concept zijn definitieve vorm. De technologische werking is getest en bewezen en voldoet aan gestelde verwachtingen, kwalificaties en normen (certificering). Daarnaast zijn ook de financiële kaders voor (massa)productie en lancering bepaald.

Level 9: Het concept is technisch en commercieel gereed; productierijp en klaar voor lancering in de gewenste marktomgeving. Nu het totale ontwikkelingsproces is afgerond is de volgende stap het commercieel wegzetten van een product bij de gewenste doelgroep in de juiste markt.



Limburgs Energie Fonds

Impactrapport **2022**

Limburgs Energie Fonds

Impact hoogtepunten 2022

Dit zijn de totale ex ante impactcijfers van de door het LEF gefinancierde bedrijven sinds 2013.

1.630
Huishoudens van het gas geholpen

19.845 m² ≈ **3**
Asbestsanering — Voetbalvelden

26.167
Zonnepanelen geplaatst

3.571.518 ton
Afvalbesparing

4.057.973 ton ≈ **113** Windmolens **of** **1,078,962** Zonnepanelen
co_2 besparing

In **52%** *(16 van de 31)*
van de Limburgse gemeenten investeringen gerealiseerd

4.536
Banen (FTE) exploitatie

1.242
Banen (FTE) bouw *

17%
Van de jaarlijkse Limburgse mestproductie verwerkt

40
Limburgse ondernemingen geholpen

64
Investeringen gerealiseerd **

€ 157 mln
Totaal geïnvesteerd door het LEF

€ 190 mln
Totaal uitgelokte investeringen

LEF Multiplier **2,21** *(€ 347 mln / € 157 mln)*

** De FTE in de bouwfase is een inschatting op basis van de projectomvang uitgedrukt in FTE-jaren.* *** Deze investeringen omvatten ook de winstrechten.*

Een complex klimaat voor impactvolle bedrijven

Lieke Knaapen – Fondsmanager LEF

Met de nasleep van het hoogwater in 2021 nog vers in het geheugen en COVID-19 amper achter de rug, werd het jaar 2022 gekenmerkt door de Russische invasie in Oekraïne. De gevolgen hiervan werden in heel Europa ervaren door de enorme stijging in de energieprijzen. De gevolgen van energieafhankelijkheid waren niet eerder zo voelbaar.

Waar de hoge energieprijzen de noodzaak tot verduurzaming ook vanuit een economisch perspectief onderstreepte, verscheen in juni het bericht rondom de netcongestie in Limburg. Dankzij de netcongestie vertraagde verschillende potentiele bedrijven of verplaatsten zij zich naar andere regio's. Dit in combinatie met de stikstofcrisis, de gestegen (grondstof)prijzen met onzekere levertijden en de stijgende rente, maakte de ontwikkeling van duurzame bedrijven uitdagend.

Des te belangrijker is het om met alle betrokken partijen vol in te blijven zetten op (versnelling van) de verduurzaming van de Limburgse economie, om zo minder afhankelijk te worden van fossiele energie en de betaalbaarheid van energie naar de toekomst toe te borgen, en meer te sturen naar een circulaire economie waar grondstoffen worden bespaard en lokaal worden hergebruikt.
Die versnelling biedt tegelijkertijd een mogelijkheid om het Limburgse bedrijfsleven goed te positioneren in deze transitie en er sterker uit te komen.

Een jaar met vol nieuwe ontwikkelingen
Na jaren enorme investeringen en een recordjaar in 2021, waarin maar liefst € 56 mln. aan nieuwe bedrijven werd gecommitteerd, stond 2022 in het teken van het toezien op de bouw en realisatie van deze bedrijven. Hoewel deze fases altijd gepaard gaan met de nodige uitdagingen, is het succesvol doorkomen ervan cruciaal om te komen tot het daadwerkelijk realiseren van de impact.

Daarnaast zagen we diverse strategische partijen geïnteresseerd raken in bedrijven waaraan het LEF financiering heeft verstrekt. Zo haalde ERPlastics het beursgenoteerde Braskem aan boord als strategische aandeelhouder om gezamenlijk de techniek verder te ontwikkelen in Limburg, met als doel het daarna wereldwijd uit te gaan rollen. Mede dankzij het LEF, biedt dit de mogelijkheid om met de doorontwikkelde techniek nog veel meer impact te realiseren.

Ook is in 2022 een financiering verstrekt aan Blockheating, een bedrijf dat datacenters bij tuinders plaatst om zo de restwarmte nuttig te kunnen aanwenden in de kassen. Daarnaast is er gewerkt aan de voorbereiding van twee investeringen met een totale waarde van € 65 mln.: een investering door het LEF in het Polestar Circular Debt Fund (PCDF) en een aanvullende investering in Mijnwater.
Deze twee investeringen worden (naar verwachting) in 2023 afgerond.

Natuurlijk hadden de hoge energieprijzen ook effect op de bestaande portefeuille. Het was voor verschillende bedrijven uitdagend om de gestegen (energie)kosten door te berekenen in de eindprijs. Met name de biomassaprojecten waar warmte met SDE subsidie wordt geleverd aan slechts één afnemer ondervonden door het wegvallen van deze subsidie hinder van de gestegen energieprijzen.

Tot slot is 2022 het eerste jaar waarover we, met oog op de Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR), de daadwerkelijke impact die de LEF portefeuille in 2022 heeft gemaakt, hebben uitgevraagd en gerapporteerd. Hoewel de komst van meer transparantie en uniformiteit rondom het rapporteren van impact wordt aangemoedigd, brengt de toepassing van de nieuwe, deels nog in ontwikkeling zijnde wet- en regelgeving, de nodige uitdagingen. Er is binnen de sector nog een lange weg te gaan naar eenduidigheid. Wij vinden daarom de methodologie (inclusief kanttekeningen) minstens zo belangrijk als de gerapporteerde cijfers. Om die reden besteden we daar in dit rapport veel aandacht aan.

Na de afgelopen roerige jaren met hoge (energie)prijzen en de grote opgave die nog voor ons ligt wat betreft de transitie naar een duurzamere economie, zien we een aanhoudende behoefte aan duurzame bedrijven. In 2023 zetten wij ons daarom wederom graag vol in om hieraan bij te dragen.



We hebben een grote opgave in de transitie naar een duurzamere economie voor ons liggen met een aanhoudende behoefte aan duurzame bedrijven.



Inhoudsopgave

Inleiding 2

1.1 Impact hoogtepunten 2

1.2 Voorwoord 3

Inhoudsopgave 4

2. Kennismaken met het LEF 5

2.1 Over het LEF 6

2.2 Hoe werkt het LEF? 7

2.3 Een inzicht in de portefeuille van het LEF 10

3. Impact van het LEF 12

3.1 Hoe het LEF de impact van bedrijven vooraf bepaalt ... 13

3.2 Rapporteren van de impact 15

3.3 Innovatie 21

4. Impact van de portefeuille en case studies 22

4.1 Circulaire economie 23

4.2 Duurzame energieopwekking 25

4.3 Energiebesparing 27

4.4 Verantwoorde exit 28

5. Over de beheerder 30



2. Kennismaken met het LEF

Doel van LEF:
Het ondersteunen van kansrijke en soms innovatieve bedrijven die, in of voor Limburg, bijdragen aan energieopwekking, energiebesparing, energietransitie, circulaire economie of asbestsanering.

Over het LEF

Het Limburgs Energie Fonds (LEF) B.V. is op 28 maart 2013 opgericht door de provincie Limburg met de intentie duurzame initiatieven financieel te ondersteunen. Het LEF biedt financiële ondersteuning aan kansrijke projecten en bedrijven die bijdragen aan verduurzaming in of voor de provincie Limburg, met een focus op (het versnellen van de ontwikkeling van) duurzame energieopwekking, energiebesparing, energietransitie, circulaire economie en asbestsanering. De projecten en bedrijven dragen bij aan een energie-neutrale en klimaatbestendige leefwereld met behoud van welvaart en welzijn voor de inwoners van Limburg.

Dit impactrapport presenteert de impactresultaten die in de periode 2013-2022 zijn gerealiseerd.

Primaire doelen van het fonds

- Broeikasgassen verminderen, zoals koolstofdioxide (co_2), methaan (CH_4) en stikstofoxide (N_2O).
- Circulaire economie aanjagen en afval tonnages verminderen.
- Aantal vierkante meters asbest verminderen.

Bijdrage aan nationale en internationale doelen

- In 2030 49% minder broeikasgassen uitstoten ten opzichte van 1990
- Omslag naar kringlooplandbouw met een rijke biodiversiteit
- Het gebruik van primaire abiotische grondstoffen in 2030 halveren
- Transitie naar volledig circulaire economie in 2050

Onze reis

2013
Het LEF start met een fondsgrootte van € 18 mln.

2016
De grootte van het LEF stijgt naar € 27 mln.

2017
Het kapitaal stijgt naar € 60 mln. Met onder andere een senior lening van de Europese Investeringsbank groeit het fonds naar € 90 mln.

2020
Fondsvergroting naar € 115 mln.

2021
Met onder andere een additionele investering van de Provincie Limburg en de Europese Investeringsbank groeit het LEF naar € 170 mln.

provincie limburg

European Investment Bank

Investeringen

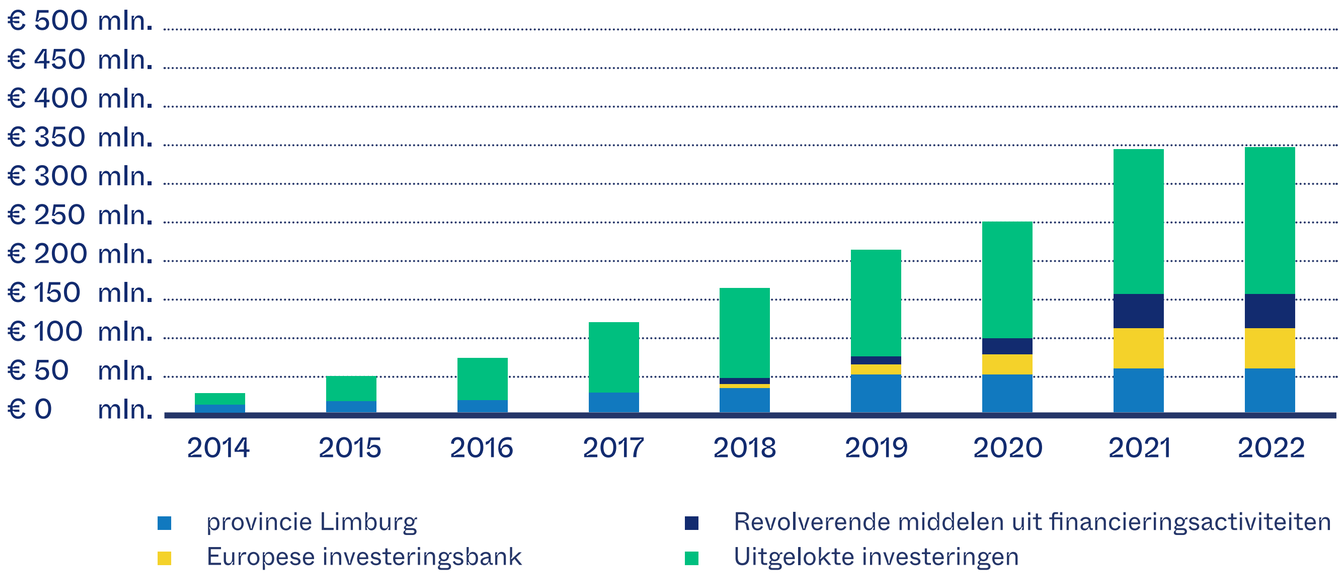
Het LEF fungeert als een revolverend fonds, dat haar innovatieve bedrijven financiert door middel van het verstrekken van risicokapitaal en (achtergestelde) leningen, waarbij de financiële middelen (waaronder rente en aflossingen) weer terugvloeien naar het fonds, zodat deze opnieuw in nieuwe kansrijke bedrijven kunnen worden geïnvesteerd. Op deze manier wordt, door de provincie Limburg en de Europese Investeringsbank*, met dezelfde euro geïnvesteerd in nieuwe duurzame bedrijven, wat leidt tot de realisatie van meer impact.

Het LEF financiert vaak innovatieve technologieën en bedrijven, waardoor ook andere financiers bereid zijn te investeren.
Zonder het LEF vinden dergelijke projecten en bedrijven mogelijk geen investeerders en zouden daardoor niet worden gerealiseerd.
Zo draagt het LEF bij aan de maatschappelijke en/of ecologische impact in en voor Limburg. De LEF Multiplier van 2,21 toont aan dat elke € die het LEF heeft geïnvesteerd (d.w.z. inclusief EIB-gelden) heeft geresulteerd in € 1,21 aan uitgelokte investeringen door derde partijen.

Om in de toekomst nog meer projecten en bedrijven met innovatieve technologieën te kunnen financieren en daarmee impact te creëren, streeft het LEF naar een rendement ten minste gelijk aan de fondskosten en daarbovenop een beperkte winst.

LEF Multiplier



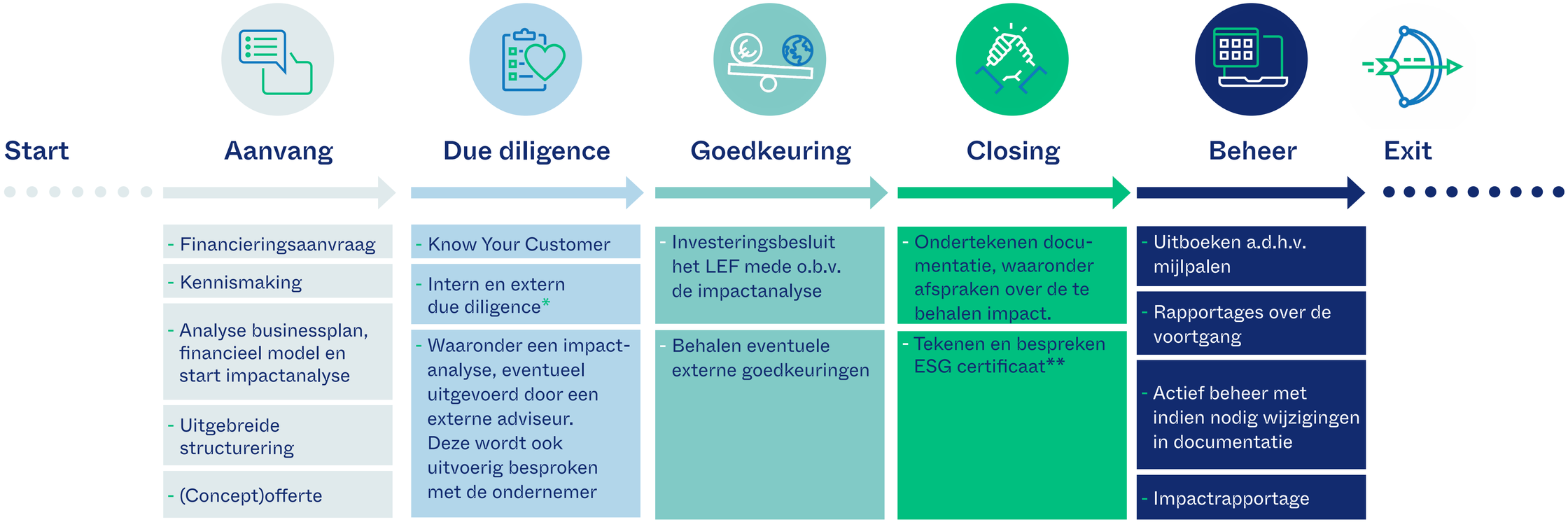


De Europese Investeringsbank maakt daarbij gebruik van het Europees Fonds voor Strategische Investeringen (EFSI), beter bekend als het Junckerfonds.

Het investeringsproces

Het LEF hanteert een solide proces voor het aangaan van een investering, van kennismaking tot beheer en exit.

5 hoofdstappen in het investeringsproces met veel aandacht voor impact



** Due diligence betekent het doen van onderzoek naar het project. Dat gebeurt zowel intern, door de fondsbeheerder, als door externe specialisten. Het volledige due diligence vindt plaats vanaf kennismaking tot closing.*
*** per juli 2022 is dit een vast onderdeel in het LEF investeringsproces.*

Investeringscategoriën

Het LEF investeert in kansrijke duurzame projecten en bedrijven in of voor Limburg. In veel gevallen zorgt de investering van het LEF ervoor dat projecten worden gerealiseerd die zonder de financiering van het LEF niet of later van de grond zouden komen.

Het LEF investeert uitsluitend in (innovatieve) bedrijven die, in of voor de provincie Limburg, bijdragen aan duurzame energieopwekking, energiebesparing, energietransitie, de circulaire economie en/of asbestsanering. Het uitgangspunt is dat iedere investering één primaire impact heeft, waarbij energietransitie op dit moment niet wordt gehanteerd als een aparte categorie. In realiteit hebben de meeste bedrijven impact op meerdere thema's. Eén investering ter hoogte van € 72.000 heeft alleen betrekking op asbestsanering en is derhalve in de tabel toegevoegd aan de categorie Energiebesparing / Gebouwde omgeving.

Eind 2022 heeft het LEF ruim € 157 mln. geïnvesteerd in 40 verschillende projecten en ondernemingen via 64 investeringen*.

	Gebouwde omgeving	Industrie & bedrijven	Verduurzaming mobiliteit	Landbouw, natuur & landschap
Circulaire economie				
Investeringen	€ 14.565.563	€ 56.035.026	-	€ 32.848.00
Aantal investeringen	6	19	0	12
Energie besparing				
Investeringen	€ 37.528.001	€ 300.000	€ 200.000	€ 1.100.000
Aantal investeringen	14	1	1	1
Duurzame energie-opwekking				
Investeringen	€ 2.906.554	-	€ 1.400.000	€ 10.165.692
Aantal investeringen	4	0	1	5

** Investeringen zijn inclusief winstrechten.*

Een overzicht van de bedrijven in Limburg

Het LEF heeft in 16 van de 31 Limburgse gemeenten geïnvesteerd, waardoor er voor de gehele provincie Limburg impact is gerealiseerd.

Circulaire economie

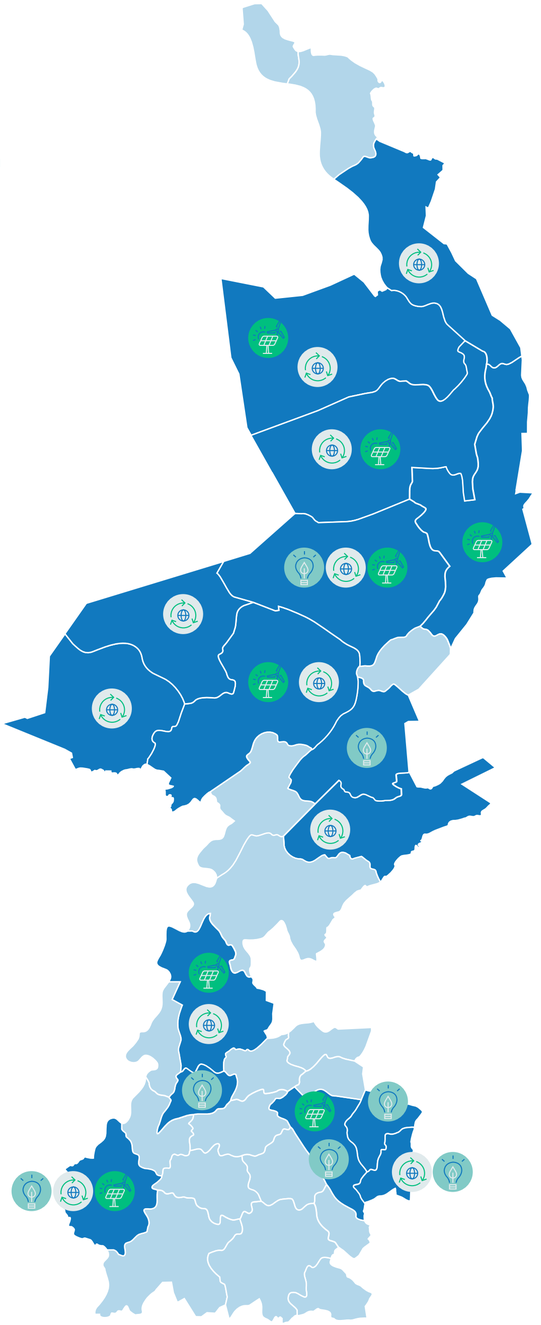
Bedrijfsnaam	Investeringsjaar	Gemeente
T.A.J. Willems America B.V.	2015	Horst aan de Maas
Weelec B.V.	2015	Maastricht
Holmel B.V.	2015	Leudal
Biopark De Peel B.V. (Mestac)	2015	Venray
TUSTI B.V.	2016	Venray
QCP Holding B.V.	2016	Sittard-Geleen
Fuenix Ecogy I B.V.	2017	Weert
N&P Beheer B.V.	2017	Bergen (L.)
Terramass B.V.	2017	Horst aan de Maas
Dutch Green Carbon V.O.F.	2018	Nederweert
Ceru B.V.	2019	Horst aan de Maas
Nefrex B.V.	2019	Kerkrade
ERPlastics B.V.	2020	Weert
SeaCore Panels B.V.	2020	Roerdalen
BTC de Peel B.V.	2021	Horst aan de Maas
Dutch Circular Initiatives B.V.	2021	Kerkrade
Organic Nutrition Centre B.V.	2021	Venray
Stiphout Plastics B.V.	2021	Roerdalen
Subcoal Production FRM B.V.	2021	Bergen (L.)

Energiebesparing

Bedrijfsnaam	Investeringsjaar	Gemeente
Stichting Sporthal Strijthagen	2014	Landgraaf
Vereniging van Eigenaars Torenflat	2015	Maastricht
Volgroen B.V.	2015	-
C3 Living B.V.	2016	Peel en Maas
Manesco I B.V.	2016	Landgraaf
Mylane B.V. (Meijs Motorman)	2016	Heerlen
POWERAREA B.V.	2016	Kerkrade
Cheappower4U B.V.	2017	Beek (L.)
Mijnwater Holding B.V.	2017	Heerlen
Reubenberg Beheer B.V. *	2019	Roermond
Blockheating B.V.	2022	Venray

Duurzame energieopwekking

Bedrijfsnaam	Investeringsjaar	Gemeente
CLG Californië Lipzig Gielen Geothermie B.V.	2015	Horst aan de Maas
Solease Project B.V.	2015	-
Carbon6 B.V.	2017	Heerlen
Moerman Energie B.V.	2017	Peel en Maas
Leyenhof B.V. (Boonen Vastgoed & Ontwikkeling B.V.)	2018	Leudal
SOIOS B.V.	2018	Maastricht
't Roosendaal V.O.F.	2019	Venray
Wijnen Egchel Biomassa B.V.	2019	Peel en Maas
EnSource Zon B.V.	2020	Sittard-Geleen
Obton GreenIPP 2E C.V.	2020	Venlo



** Dit is de enige investering primair gedaan op asbestsanering, uit praktisch oogpunt is deze daarom onder de categorie Energiebesparing geplaatst.*

Sustainable Development Goals (SDG's)

Het LEF draagt actief bij aan de hiernaast genoemde UN Sustainability Development Goals (SDG's). De SDG's zijn 17 ontwikkeldoelen voor 2030 waaraan overheden en het bedrijfsleven wereldwijd actief kunnen bijdragen om armoede tegen te gaan, de natuur te beschermen, vrijheid en veiligheid voor alle mensen te borgen.

Binnen de thema's van het LEF dragen we bij aan zes verschillende SDG's:



SDG 6: Schoon water en sanitair

Alle bedrijven die actief afvalwater zuiveren, grondstoffen terugwinnen uit het proces en het water bruikbaar maken voor hergebruik.



SDG 7: Betaalbare en duurzame energie

Dit zijn bedrijven die hernieuwde energie produceren, zoals zonneparkprojecten.



SDG 8: Eerlijk werk en economische groei

Dit betreft de bedrijven waar werkgelegenheid wordt gecreëerd in toekomstbestendige sectoren, zoals recycling en duurzame energie.



SDG 9: Industrie innovatie en infrastructuur

De mate waarin het LEF succesvol is in het opschalen van innovaties en de benodigde infrastructuur voor de economie van de toekomst.



SDG 12: Verantwoorde consumptie en productie

Technieken en bedrijven die inzetten op het verminderen en hergebruiken van afvalstroom en fossiele grondstoffen vervangen.



SDG 13: Klimaatactie

Dit bevat het besparen van co_2-emissies, wat tevens één van de primaire doelen is van het fonds.



3. Impact van het LEF

Het LEF bekijkt elke aanvraag vanuit financieel en impact perspectief.



Hoe het LEF de impact van bedrijven vooraf bepaalt

Het LEF beoogt een positieve bijdrage te leveren aan de verduurzaming voor de provincie Limburg. De potentiële positieve invloed van elke nieuwe aanvraag wordt daarom grondig beoordeeld. Naast dat het bedrijf uiteindelijk financieel duurzaam dient te zijn, dient het tevens bij te dragen aan (de versnelling of innovatie op het gebied van) minstens één van de volgende thema's: duurzame energie, energiebesparing, energietransitie, circulaire economie en asbestsanering.

Of een bedrijf positieve impact heeft, wordt voorafgaand aan het doen van een investering beoordeeld aan de hand van een grondige impactanalyse. Deze analyse is doorgaans gebaseerd op externe gegevens, zoals data van algemeen geaccepteerde emissiefactoren, of op basis van een **Life Cycle Analysis** (LCA) uitgevoerd door een externe specialist. Hierin wordt bepaald wat de totale verwachte besparing is van het bedrijf over de gehele levensduur, waarbij de totale uitstoot van het bedrijf wordt vergeleken met het niet-duurzame of conventionele alternatief dat wordt vervangen (ex ante impactanalyse). Met een dergelijke analyse wordt geprobeerd vooraf zo goed mogelijk de verwachte impact van een bedrijf in kaart te brengen en in te schatten.

Lees verder →

Hoe het LEF de impact van bedrijven vooraf bepaalt vervolg

Aangezien het hier gaat over inschattingen naar de toekomst toe, bevat een impactanalyse altijd verschillende aannames. Bijvoorbeeld over de toekomstige ontwikkeling van de energiemix of de verwachte uitstoot van een concurrerend fossiel product in het geval van een circulair bedrijf. Uiteindelijk wordt afgewogen of een investering past binnen de kaders van het LEF, waarbij onder meer criteria rondom co_2-reductie en afvalreductie worden gehanteerd.

Het LEF vindt het belangrijk dat een bedrijf zo min mogelijk negatieve impact met zich meebrengt. Daarom evalueren we bijvoorbeeld of een bedrijf de juiste vergunningen heeft en hanteert het LEF een streng uitsluitingsbeleid. Op de uitsluitingslijst staan activiteiten zoals gokken, het produceren van alcohol en het actief zijn in de wapensector. Indien de activiteit(en) van het bedrijf op de uitsluitingslijst staan, wordt er niet geïnvesteerd.

Voor nieuwe investeringen geldt dat vooraf een expliciete toetsing plaatsvindt van onder meer de mogelijk negatieve invloed van een bedrijf (bijvoorbeeld de potentiële negatieve invloed op flora en fauna), een toetsing van de gevoeligheid van het bedrijf omtrent ESG en klimaatrisico's, in aanvulling op het gebruikelijke klantonderzoek. Verder wordt de ondernemer gevraagd (jaarlijks) een uitgebreid **ESG certificaat** te ondertekenen, waarin bijvoorbeeld wordt verklaard dat de onderneming rekening houdt met de veiligheid van hun werknemers en het wettelijk toepasselijke minimumloon. Tegelijkertijd wordt, waar redelijkerwijs mogelijk, het gesprek met de ondernemer gevoerd hoe de impact nog verder te verbeteren.

Op die manier is de volledige impactanalyse op robuuste wijze onderdeel van het **investeringsproces**. Het LEF volgt de ontwikkelingen van de veranderende impact wet- en regelgeving op de voet en past het investeringsproces aan daar waar nodig.



Hoe het LEF impact rapporteert: totale ex ante impact

Toen het LEF in 2013 werd opgericht bestonden er geen standaarden voor het rapporteren van impact. Na afstemming met andere regionale energiefondsen en de provincie Limburg is een eigen methode ontwikkeld. Deze methode impliceert dat de volledige besparing die het project of bedrijf verwacht te realiseren over de gehele levensduur bij aanvang wordt ingeschat, welke vervolgens direct na de investering wordt toegekend aan het LEF (dus zonder attributie). De totaal gerapporteerde impact door het LEF is de optelsom van alle bedrijven waarin het LEF sinds 2013 heeft geïnvesteerd.

De rationale achter deze benadering is dat projecten of bedrijven veelal juist tot stand zijn gekomen dankzij de investering van het LEF. Daarmee geeft deze methode inzicht in de meerwaarde van het LEF. Tegelijkertijd geeft het een goed inzicht in de potentiële impact van de bedrijven in de portefeuille. De resultaten van deze methode zijn weergegeven op de 2e pagina *(Impact hoogtepunten 2022)* en in Hoofdstuk 4 *(Impact van de portefeuille)*.



Veranderende wet- en regelgeving: SFDR

Sinds 10 maart 2021 is de Europese Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR) officieel van kracht. Dankzij de SFDR zijn er duidelijkere voorgeschreven regels voor financiële marktdeelnemers, zoals het LEF, hoe transparant te zijn over de duurzame doelen en resultaten van hun producten. Het doel is om investeerders in staat te stellen verschillende fondsen met elkaar te vergelijken en duurzamere keuzes te maken. De technische standaarden van de SFDR zijn in werking getreden op 1 januari 2023.



Om onderscheid te maken tussen duurzame en niet-duurzame (financiële) producten, vereist de SFDR dat fondsen zoals het LEF zichzelf in één van de volgende categorieën classificeren:
– **Artikel 6** (grijs),
– **Artikel 8** (lichtgroen) en
– **Artikel 9** (donkergroen).

Een Artikel 9 (Donkergroen) product heeft als doel duurzame investeringen te doen. Het LEF heeft een duidelijk duurzaam doel voor de provincie Limburg, waardoor wij onszelf classificeren als een Artikel 9 (Donkergroen) fonds.

Als Artikel 9 (Donkergroen) fonds is het verplicht informatie te verstrekken over de daadwerkelijke impact die de LEF portefeuille in 2022 heeft gerealiseerd. Voor het verzamelen van de benodigde gegevens is dit jaar daarom voor het eerst een uitvraag gedaan bij de ondernemers naar de gerealiseerde impact van een belangrijk deel van de portefeuille.

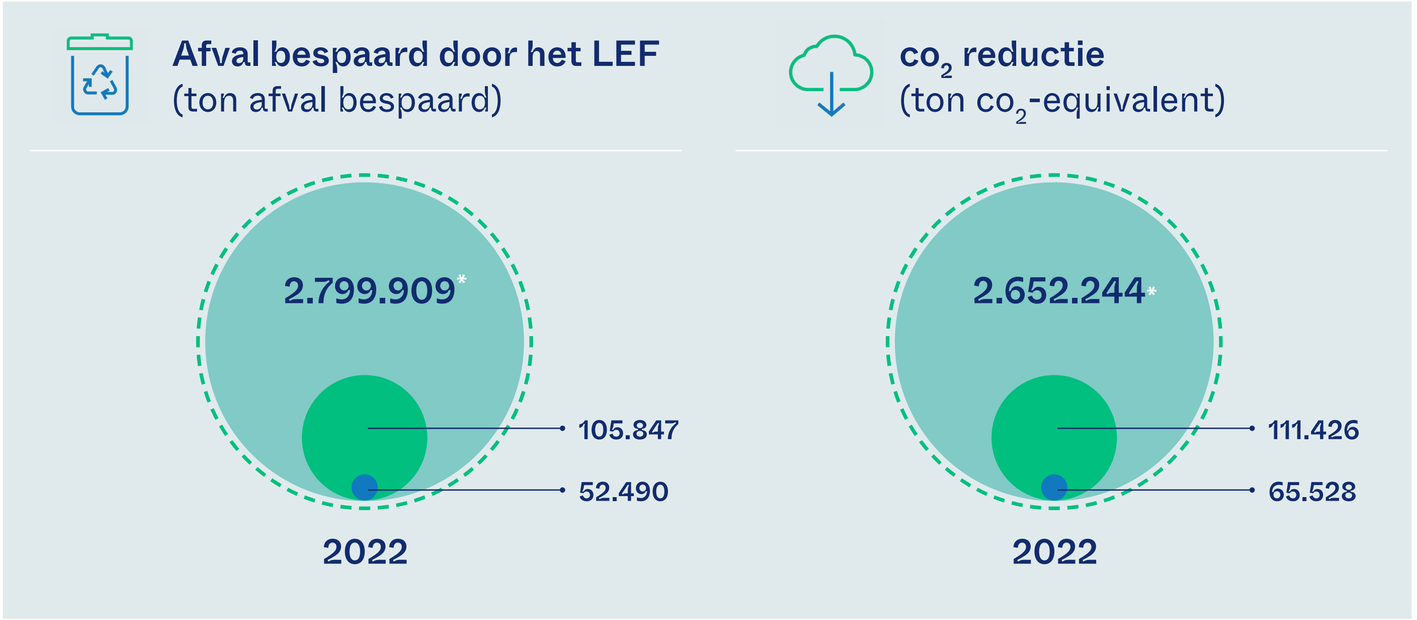
Vanwege proportionaliteit en materialiteit op fondsniveau is er gekeken naar de bestaande investeringen die groter zijn dan 1% van het totaal geïnvesteerde vermogen. Dit betekent dat informatie is opgevraagd bij 11 bedrijven als onderdeel van deze analyse.
De informatie die is verzameld, is grotendeels gebaseerd op de impactanalyse die is uitgevoerd toen de investeringen zijn gedaan. Op basis van deze analyse in combinatie met informatie ontvangen van de ondernemers, zoals productiecijfers, is de in 2022 gerealiseerde impact bij benadering berekend.

Lees verder →

Veranderende wet- en regelgeving: SFDR vervolg

Het bijhouden van deze gegevens kost veel tijd en middelen, wat zorgt voor een uitdaging bij veel ondernemers. Daarbij valt op dat met de komst van onder meer de SFDR en de CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) de rapportageverplichtingen steeds strenger (zullen) worden, waarbij het streven is ondernemers op dit gebied zo veel mogelijk te ondersteunen.

Zo is er tijdens het verzamelen van informatie rekening gehouden met de complexiteit van de uitvraag. Bij gebrek aan beschikbare data is gebruik gemaakt van schattingen en aannames, bijvoorbeeld aannames gebruikt bij de ex ante impactberekening van de onderneming. Er wordt dus steeds een goede balans gezocht tussen het belasten van de ondernemer en de datakwaliteit.



- Gerealiseerde impact van de investering toe te schrijven aan het LEF
- Gerealiseerde impact van de investering in 2022
- Verwachte totale ex ante impact tijdens de gehele looptijd van de investeringen

Het LEF hecht eraan transparant te zijn over de gehanteerde methodologie, omdat juist dat één van de doelstellingen is van de SFDR. Het proces wordt geëvalueerd en daar waar mogelijk verder verbeterd met een verdere focus op datakwaliteit en het uitbreiden van de gerapporteerde (kalender)data. Verwacht wordt dat de datakwaliteit jaar op jaar zal verbeteren.

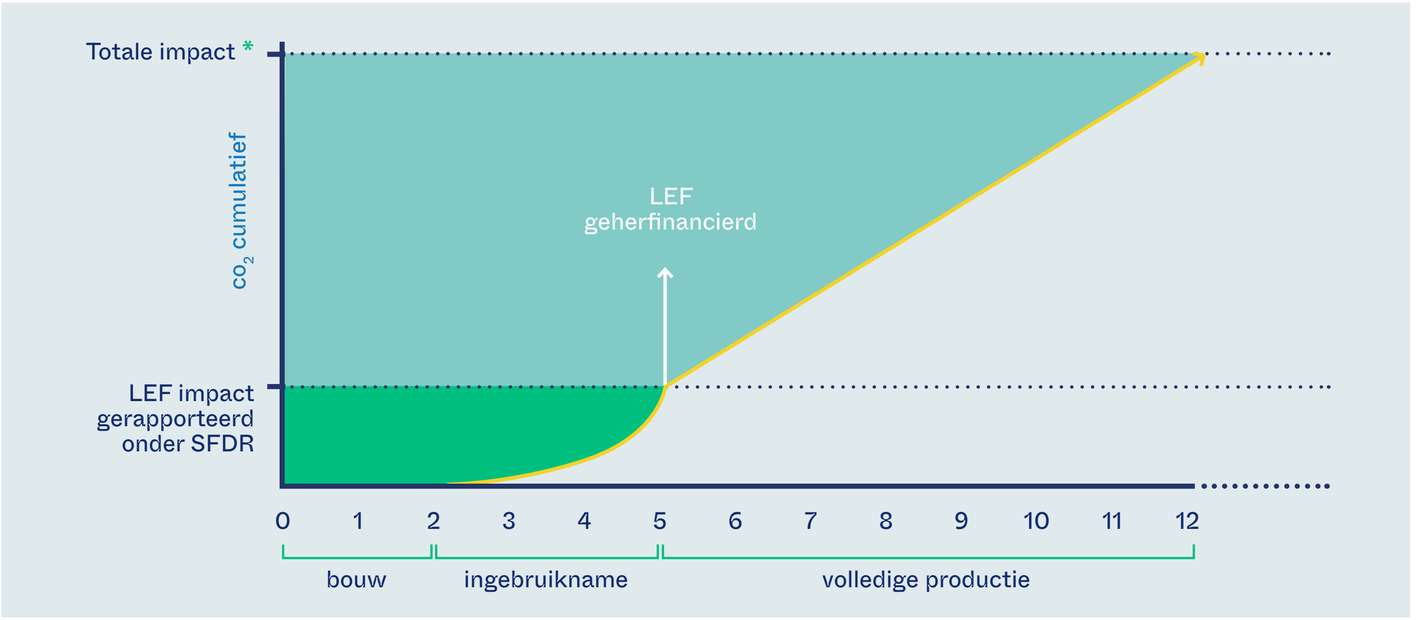
In de grafiek is de geschatte ex ante impact en de gerealiseerde impact (waarbij we bij de gerealiseerde impact de attributie, waar we alleen ons deel van de lening meerekenen, hebben toegepast) van de 11 geanalyseerde bedrijven terug te vinden.

Van deze 11 bedrijven produceren er slechts 2 op hun volledige capaciteit. De overige 9 bedrijven bevinden zich nog in de bouw- of opstartfase, waarin ze vaak nog werken aan het gereedmaken van hun product voor de markt. Hierdoor is de productie beperkt en is de gerealiseerde impact dus ook beperkt. Het biedt echter wel inzicht in de potentiële impact van deze bedrijven.

** Dit cijfer is berekend over de 11 projecten waarvan we 2022 data hebben ontvangen, om de vergelijking met de jaardata te houden. In hoofdstuk 4 wordt wel de impact van de gehele portfolio meegenomen*

Impact berekenen: een voorbeeld

Ter illustratie nemen we de bouw van een circulaire fabriek. Tijdens de bouwfase wordt nog geen (positieve) impact gerealiseerd. Sterker nog, er vindt veelal zelfs uitstoot plaats door de bouw en transport. Na de bouwfase volgt de technische en commerciële ingebruikname. Tijdens de technische ingebruikname wordt de fabriek uitgebreid getest en vinden veel optimalisaties plaats. Daarna volgt de commerciële ingebruikname; de productie en verkoop van het nieuwe duurzame product komt stapsgewijs op gang. Daarna zal op de gewenste schaal geproduceerd kunnen worden en wordt er, dankzij de substantiële productie en verkoop, daadwerkelijk positieve impact gemaakt. Namelijk, het vervangen van het niet-duurzame product.



In het geval het LEF een lening heeft verstrekt wordt deze vaak relatief snel afgelost, terwijl de fabriek dan pas net volledig operationeel is. Door het toepassen van attributie (uitstaande investering LEF / balans bedrijf) zal er in de beginjaren van de investering relatief weinig impact worden gerapporteerd. Ook komt het regelmatig voor dat het LEF vervroegd wordt afgelost door een herfinanciering via een bank en dus mag het LEF niet meer rapporteren op de toekomstige impact van de fabriek. In die gevallen heeft het LEF vooral gerapporteerd over de jaren waarin er nog relatief weinig impact is gerealiseerd, terwijl het wel een essentiële rol heeft vervuld in de totstandkoming van de impact.

Sterker nog, het LEF investeert regelmatig in een eerste fabriek, wat dient als proof of technology. Het LEF kan niet rapporteren over de impact van de fabrieken die daarna worden gerealiseerd, terwijl deze fabrieken (en de bijbehorende impact) er wellicht niet zouden zijn geweest zonder het LEF.
Kortom, uitsluitend impact rapporteren over het kalenderjaar van de bedrijven waar het LEF als investeerder (nog) bij betrokken is, is weliswaar een uniforme manier om transparant te zijn over de impact, maar de daadwerkelijke impact van het LEF laat zich moeilijk vatten in dergelijke jaarlijkse data. Daarom vindt het LEF het zo belangrijk transparant te zijn over onze methode (totale ex ante impactcijfers), en wordt hierna aandacht besteed aan een aantal sprekende voorbeelden (case studies) hoe het LEF impact maakt en geven we inzicht in onze bijdrage aan innovatie.

** Vanwege een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid zijn eventuele negatieve emissies tijdens de bouw in dit voorbeeld niet meegenomen.*

Veranderende wet- en regelgeving: EU Taxonomie

Vanaf 1 januari 2022 is het eerste gedeelte van de EU Taxonomie verordening in werking getreden. Deze verordening bevat een lijst van duurzame economische activiteiten die bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelen van Parijs en in lijn zijn met de Europese Green Deal: klimaatneutraal zijn in 2050. De EU Taxonomie zorgt voor een uniform stelsel van definities die bepaalt of financieringen duurzaam zijn, waarmee het zogenaamde 'greenwashing' moet worden tegengegaan. Daarnaast is het bedoeld om kapitaalstromen te leiden naar een duurzamere economie, transparantie en duurzaamheid tot een vast onderdeel van risicomanagement te maken en langetermijndenken te stimuleren.

De EU Taxonomie bevat in totaal zes milieudoelstellingen, waarbij de criteria voor deze doelstellingen ten dele nog volop in ontwikkeling zijn. Het LEF streeft ernaar bij te dragen aan ten minste één van de zes milieudoelstellingen. Echter is het op basis van de huidige status van de EU Taxonomie in combinatie met de beschikbare gegevens momenteel nog niet mogelijk bovengenoemde definitief vast te stellen.

EU Taxonomie milieudoelstellingen

- Climate change mitigation
- Climate change adaption
- Sustainable use and protection of water and marine resources
- Transition to a circular economy
- Pollution prevention and control
- Protection and restoration of biodiversity and ecosystems

Lees verder →

Veranderende wet- en regelgeving: EU Taxonomie vervolg

Een investering is duurzaam conform de EU Taxonomie als het ‘eligible’ en ‘aligned’ is.

Een investering is ‘eligble’ wanneer de economische activiteit van het bedrijf wordt genoemd in de EU Taxonomie.

Om ‘aligned’ te zijn moet aan een drietal algemene duurzaamheidsvoorwaarden worden voldaan:

1. Substantieel bijdragen

Een investering moet minimaal aan één van de zes milieudoelstellingen (zie vorige pagina) substantieel bijdragen.

Het LEF investeert in beginsel in bedrijven die specifiek gericht zijn op het beperken van de klimaat-verandering door het reduceren van broeikasgassen.

Een investering van het LEF dat niet substantieel bijdraagt aan deze milieudoelstelling en daarmee niet ‘eligible’ is, is een asbestsaneringsproject. Dit komt omdat de EU Taxonomie (nog) geen classificatie kent voor het verwijderen van asbest.

2. Niet bijdragen aan substantieel schadelijke activiteiten

Daarnaast mag de financiering niet bijdragen aan activiteiten die substantieel schadelijk zijn voor één of meer van de zes andere milieu-doelstellingen.
In de impactanalyse wordt integraal naar het bedrijf gekeken, waardoor ook eventuele negatieve factoren worden meegewogen. Voor nieuwe aanvragen zal het LEF actief aan deze nieuwe kaders toetsen.

3. Minimale vereisten rondom internationale mensenrechten

Tot slot mag een financiering zich volgens de EU Taxonomie alleen als duurzaam kwalificeren als het naast milieudoelstellingen ook voldoet aan de minimale vereisten rondom internationale mensenrechten en geen schade toebrengt aan andere relevante milieu of sociale doelstellingen (bijvoorbeeld ESG factoren).

Ook hier geldt dat bedrijven waarin het LEF heeft geïnvesteerd zich dienen te houden aan alle van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Voor nieuwe investeringen geldt dat wordt gewerkt met een ESG certificaat, waarbij de ondernemer verklaringen afgeeft over verschillende ESG factoren, aan de hand waarvan een gesprek kan worden gevoerd.

Innovatie

Het LEF financiert innovatieve Limburgse MKB ondernemingen. Deze innovatie is nodig om ook in de toekomst een gezonde economie te behouden en duurzame werkgelegenheid te creëren.

Limburg heeft met onder andere Chemelot, Brightlands, Venlo Greenport, kennisinstellingen zoals Maastricht University, Hoge School Zuyd, diverse kennishubs, en investeerders zoals het LIOF en Brightlands Venture Partners, een goede voedingsbodem om nieuwe technologieën te ontwikkelen en om start-ups tot een succes te maken. Het LEF probeert zoveel en waar mogelijk aanvullend te zijn en door middel van investeringen bij te dragen aan innovaties uit het MKB of start- en scale-ups.

Om onze innovatiekracht inzichtelijk te krijgen, maken we gebruik van Technological Readiness Levels (TRL's). Met deze TRL's kunnen bedrijven worden geschaald van **TRL 0** *(het is niet meer dan een idee)* tot **TRL 9** *(commerciële marktintroductie en maakt winst)*.

Het LEF financiert in elk geval technieken met een TRL van 6 of hoger. TRL 6 wil zeggen dat de techniek uitgebreid wordt getest en gedemonstreerd in een relevante operationele testomgeving. Het LEF meet bij aanvang van een investering de TRL score. De scores die zijn gemeten bij aanvang van iedere LEF investering zijn weergegeven in de tabel hiernaast. Zo is te zien dat het LEF investeert in zowel bestaande als innovatieve technieken.

Innovatiekracht van het LEF

Start ontwikkeling — Commercieel inzetbaar

	Discovery			Development			Demonstration		Deployment	
TRL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Aantal investeringen	–	–	–	–	–	9	4	9	42	64



4. Impact van de portefeuille en case studies

Het LEF faciliteert ondernemers door hen vroegtijdig financiering te bieden, zodat zij hun techniek en bedrijfsmodel kunnen bewijzen.

Circulaire economie

Nederland heeft de ambitie om in 2030 minimaal 50% minder mineralen, fossiele grondstoffen en metalen te gebruiken. Om dit te bereiken zullen grondstoffen optimaal moeten worden ingezet en aan het einde van hun cyclus worden hergebruikt.

Mede dankzij het LEF kunnen Limburgse ondernemers hun circulaire techniek en bedrijfsmodel bewijzen. Hierdoor wordt het mogelijk om afval weer om te zetten tot grondstof of om de huidige landbouwmethoden te ontwikkelen naar een gesloten lokale kringloop, ook wel bekend als kringlooplandbouw. Het LEF heeft tot nu toe voor ruim € 103 mln. geïnvesteerd in 19 bedrijven die bijdragen aan de circulaire economie.

	Aantal ondernemingen	Investeringen	FTE exploitatie	Verwachte impact looptijd (ton co_2 bespaard)
Gebouwde omgeving	3	€ 14,565,563	353	67,153
Industrie & bedrijven	10	€ 56,035,025	2,904	2,800,113
Verduurzaming mobiliteit	-	-	-	-
Landbouw, natuur & landschap	6	€ 32,848,000	330	492,933
Totaal *	**19**	**€ 103,448,588**	**3,587**	**3,360,199**

** Dit zijn de totale ex ante impactcijfers van alle door het LEF gefinancierde bedrijven sinds 2013 (zonder attributie).*

Bedrijven

Upsyde (voorheen ERPlastics)

Welke impact maakt Upsyde?

Upsyde gebruikt een innovatieve technologie waarmee ze in staat is moeilijk te recycleren plastic afvalstromen te verwerken tot rijplaten en plastic pallets. Hier wordt voorkomen dat plastic afval terecht komt in verbrandingsovens of op de stortplaats, en vervangt het de productie van rijplaten en pallets geproduceerd op basis van 'virgin' grondstoffen zoals plastic en hout.

Hoeveel impact realiseert Upsyde?

Per jaar verwerkt Upsyde momenteel ca. 24.000 ton* moeilijk recyclebaar 'mixed plastic waste' tot bruikbare producten. Bij deze verwerking komen nagenoeg geen vervuilende reststromen vrij, Upsyde is dan ook in staat ca. 100% van het ingenomen plastic afval om te zetten in nuttig toe te passen producten.

Wie is Upsyde?

In 2022 werkten Braskem en Terra Circular om samen een nieuwe joint venture, genaamd Upsyde, op te zetten, met als doel voorop te lopen in de wereldwijde verschuiving naar een circulaire economie. Upsyde omvatte het voormalige ERPlastics, opgericht door Ali Güven, een ervaren ondernemer in waste management. Ondanks verschillende uitdagingen voltooide Upsyde succesvol de bouw- en implementatiefase. Braskem trad toe als joint venture partner als bevestiging van Upsyde's waarde. Het LEF is verheugd een bijdrage te hebben geleverd aan bovenstaand succes.

Wat zou de situatie zonder Upsyde zijn?

Zonder Upsyde zouden duizenden tonnen moeilijk recyclebaar plastic afval in verbrandingsovens of stortplaatsen belanden en zouden meer (fossiele) grondstoffen, zoals hout en olie, moeten worden gewonnen voor de productie van rijplaten en pallets. Upsyde levert een actieve bijdrage aan de innovatie die nodig is in de transitie naar een circulaire wereld en voorziet naar schatting in 17 fulltime banen per jaar.

Uitdagingen

Na de nodige uitdagingen is de bouw, verhuizing en ingebruikname van de fabriek succesvol afgerond. Op dit moment werkt Upsyde aan de marktacceptatie van haar producten. De turbulente marktomstandigheden van de afgelopen periode maken deze toch al uitdagende fase nog meer uitdagend. Ondanks de extra uitdagingen blijft Upsyde optimistisch en is vastbesloten creatieve oplossingen te vinden die zullen zorgen dat de marktacceptatie van haar producten succesvol zal verlopen.



Impactcijfers

452.656 ton* co_2 bespaard
over levensduur project (10 jaar)

166.540 ton* Gerecyclede afvalplastics
over levensduur project (10 jaar)

170* FTE exploitatie
over levensduur project (10 jaar)

SDG's



** Dit zijn de totale ex ante impactcijfers van het gehele project.*

Duurzame energieopwekking

De provincie Limburg wil de komende jaren steeds meer gebruik gaan maken van duurzame energie die niet schadelijk is voor het milieu en daarnaast betaalbaar blijft voor de inwoners en ondernemers van Limburg. Bovendien wordt hiermee voorkomen dat Limburg in grote mate afhankelijk blijft van fossiele brandstoffen van andere landen. Naast het investeringen in zonne-energie, steunt het LEF ook (agrarische) bedrijven die via andere duurzame initiatieven in grote mate kunnen voorzien in hun eigen energiebehoefte.

Inmiddels heeft het LEF ruim € 14 mln. geïnvesteerd in 10 bedrijven die zich richten op duurzame energieopwekking. De verwachting is dat deze investeringen de komende 25 jaar een besparing opleveren van ca. 335.000 ton co2-equivalent.

	Aantal ondernemingen	Investeringen	FTE exploitatie	Verwachte impact looptijd (ton co_2 bespaard)
Gebouwde omgeving	4	€ 2,906,554	16	46,883
Industrie & bedrijven	-	-	-	-
Verduurzaming mobiliteit	1	€ 1,400,000	31	11,024
Landbouw, natuur & landschap	5	€ 10,165,692	69	276,796
Totaal *	**10**	**€ 14,472,246**	**116**	**334,703**

** Dit zijn de totale ex ante impactcijfers van alle door het LEF gefinancierde bedrijven sinds 2013 (zonder attributie).*

Bedrijven

't Roosendaal V.O.F.

Wijnen

Welke impact maakt Wijnen?

Het biomassaproject Wijnen heeft geïnvesteerd in een stoomketel met stoomturbine en rookgascondensor die wordt gestookt met duurzaam en gecertificeerd hout, waarmee jaarlijks circa 69.600 MWh thermische en 16.000 MWh elektrische energie kan worden opgewekt. De opgewekte energie is (nagenoeg) voldoende om tuinbouwbedrijf Wijnen Square Crops in haar jaarlijkse energiebehoefte te voorzien. Het overschot van de duurzaam opgewekte elektriciteit wordt geleverd aan het net.

Hoeveel impact realiseert Wijnen?

In 2022 heeft het biomassaproject Wijnen ruim 18.500 ton houtsnippers in de biomassaketel gestookt, waarmee ruim 41.6 mln. kWh* thermische energie en bijna 5.6 mln.* elektrische energie is geproduceerd. Hiermee is circa 14.155 ton co_2* bespaard die zou vrijkomen bij het gebruik van alternatieve energiebronnen.

Wie is Wijnen?

Wijnen Square Crops bestaat uit een groep van in totaal 14 vennootschappen die paprika's en komkommers teelt door middel van glastuinbouw in de dorpen Grubbenvorst en Egchel. Pieter Wijnen is de initiatiefnemer van het biomassaproject en tevens eigenaar van Wijnen Square Crops. In 2022 nam Pieter Wijnen, namens Wijnen Square Crops, de 35e editie van de Tuinbouw Ondernemersprijs in ontvangst, vanwege het ondernemende en sterk innovatieve karakter van de onderneming.

Wat zou de situatie zonder Wijnen zijn?

Dankzij het biomassaproject is Wijnen Square Crops minder afhankelijk van fossiele brandstoffen uit het buitenland. Het biomassaproject maakt gebruik van gecertifieerde snoeichips om duurzame energie op te wekken die in tegenstelling tot fossiele brandstoffen niet opraken. Daarnaast halen bomen en planten tijdens hun leven co_2 uit de lucht die gedurende de verbranding van biomassa weer vrijkomen. Daardoor komt er per saldo geen extra co_2 vrij in de lucht, zoals wel het geval is bij fossiele brandstoffen.

Uitdagingen

Evenals menig ander biomassaproject heeft ook biomassaproject Wijnen te maken gehad met het wegvallen van de SDE-subsidie als gevolg van de sterke stijging van energieprijzen gedurende 2022. Daarnaast vormen onder andere stijgende prijzen van houtsnippers een risico. Het bleek niet altijd mogelijk de gestegen kosten voor energie door te leggen aan de consument, maar gelukkig weet Wijnen Square Crops de stijgende kosten goed te managen door bijvoorbeeld verschillende (belichte) teelten af te schalen en het overschot aan elektriciteit te verkopen aan het net.



Impactcijfers

183.303 ton*
co_2 bespaard
over levensduur project (12 jaar)

60*
FTE exploitatie
over levensduur project (12 jaar)

SDG's



** Dit zijn de totale ex ante impact cijfers van het gehele project.*

Energiebesparing

Voor het realiseren van de internationale klimaatdoelen zullen we naast het opwekken van duurzame energie, wereldwijd ook slimmer moeten leren omgaan met ons energieverbruik.

Het LEF ondersteunt sinds 2013 initiatieven die zich richten op energiebesparing, waardoor het gebruik van fossiele brandstoffen en daarmee de hoeveelheid broeikasgasemissies wordt verminderd. Inmiddels heeft het LEF voor meer dan € 39 mln. geïnvesteerd in 11 bedrijven die zich focussen op energiebesparing.

	Aantal ondernemingen	Investeringen	FTE exploitatie	Verwachte impact looptijd (ton co_2 bespaard)
Gebouwde omgeving	8	€ 37,528,001	613	342,436
Industrie & bedrijven	1	€ 300,000	112	2,792
Verduurzaming mobiliteit	1	€ 200,000	100	4,441
Landbouw, natuur & landschap	1	€ 1,100,000	8	13,402
Totaal *	**11**	**€ 39,128,001**	**833**	**363,071**

** Dit zijn de totale ex ante impactcijfers van alle door het LEF gefinancierde bedrijven sinds 2013 (zonder attributie).*

Bedrijven

- Reubenberg Beheer B.V.
- Vereniging van Eigenaars Torenflat

Green IPP

Het LEF heeft als doel om projecten te ondersteunen en hen in staat te stellen zelfstandig verder te gaan. Een uitstekend voorbeeld van dit succes is het project in samenwerking met GreenIPP. Dankzij de financiering van het LEF heeft GreenIPP het zonnepark in Tegelen succesvol kunnen ontwikkelen en is het nu in staat om dit project zonder verdere ondersteuning voort te zetten. Dit benadrukt de essentiële rol van de financiering van het LEF bij het bevorderen van het succes van bedrijven.

Welke impact maakt GreenIPP?

GreenIPP is een gespecialiseerde projectontwikkelaar die zich richt op de ontwikkeling van zowel dak- als grondgebonden zonneparken. In Tegelen heeft GreenIPP een grondgebonden zonnepark ontwikkeld waarbij het park zo veel mogelijk landschapvriendelijk en met aandacht voor maatschappelike impact is ingericht. Een van de maatregelen die GreenIPP heeft genomen, is het toepassen van dubbel landgebruik door begrazing met schapen tussen de zonnepanelen. Ook doet de Wageningen University & Research in het zonnepark onderzoek naar de ontwikkeling van biodiversiteit en bodemgesteldheid.

Wie is GreenIPP?

GreenIPP heeft na ontwikkeling van het park het management overgedragen aan de dochteronderneming van Deense investeerder Obton. GreenIPP heeft ruime ervaring in het ontwikkelen van zonneparken in Nederland en heeft al meerdere zonneparken voor Obton ontwikkeld. Obton is een van de 20 grootste eigenaren van zonne-energie portefeuilles in Europa, met een portefeuillegrootte van 872 MWp (ten tijde van de start van dit project). Het LEF heeft een kortlopende financiering verstrekt met de mogelijkheid deze na de ingebruikname te herinvesteren.

Hoeveel impact realiseert GreenIPP?

GreenIPP bespaart met het project in totaal 48.058* co2-equivalenten door middel van het opwekken van duurzame energie.

Wat zou de situatie zonder GreenIPP zijn?

Dankzij de financiering van het LEF is een zonnepark van 11.880 panelen gerealiseerd, en daarmee zijn ca. 1.300 huishoudens van groene energie voorzien.

Uitdagingen

Zonneparken bieden in de regel een relatief beperkt rendement. Waar zonneparken voorheen zeer goed financierbaar waren, is dat anno 2022 moeilijker. Ook GreenIPP heeft dit ervaren tijdens de ontwikkeling van het zonnepark in Tegelen. Ondanks deze uitdagingen is het gelukt om het project succesvol te herfinancieren, waardoor alle financiële verplichtingen richting het LEF zijn afgelost.



Impactcijfers

48.058 ton*

co_2 bespaard

over levensduur project (20 jaar)

SDG’s



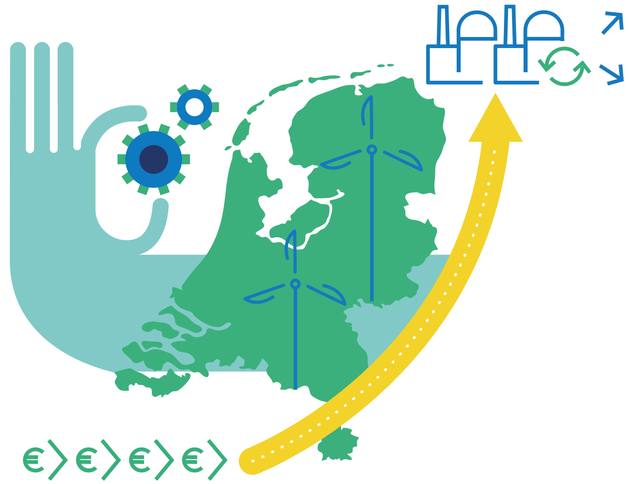
** Dit zijn de totale ex ante impactcijfers van het gehele project.*



5. Over de beheerder

We zijn continu bezig de financiële sector te verduurzamen.

Over Polestar Capital



Polestar Capital is de fondsbeheerder van het LEF sinds 2013. Als beheerder zijn we met het LEF meegegroeid in omvang en in impactambitie. We zijn continu bezig de financiële sector te verduurzamen en via het LEF en onze andere fondsen innovatie en duurzaamheid te versnellen.

Onze naam ontlenen we aan het feit dat we de financiële sector en specifiek andere financiers willen stimuleren en daarbij als gids dienen rondom het investeren in duurzame ondernemingen en projecten: **“Polestar Capital”**.

De doelstellingen van het LEF en Polestar Capital sluiten goed bij elkaar aan. Ook het LEF is specifiek bedoeld voor het investeren van kansrijke bedrijven die niet of niet volledig door de markt worden gefinancierd maar wel een financieel rendement en concrete verduurzaming opleveren. Wij zijn er dan ook trots op dat wij het LEF mogen beheren.

Nationaal Warmtefonds

2021

Polestar Bemiddeling, een aan Polestar Capital gelieerde partij, is sinds 2021 de uitvoerder van het Nationale Warmtefonds (NWF).
Het NWF biedt, in de strijd tegen klimaatverandering en in lijn met de energietransitie, verantwoorde en betaalbare financieringen voor de verduurzaming van huizen en gebouwen van eigenaren, bewoners, Verenigingen van Eigenaren en scholen.

POLESTAR capital | circular debt fund

2022

Tot slot is Polestar Capital vanaf februari 2022 gestart als beheerder (en tevens oprichter) van het Polestar Circular Debt Fund (PCDF).
Het PCDF richt zich op het verstrekken van leningen aan innovatieve Nederlandse bedrijven op het gebied van de circulaire economie, waarvoor financiering dringend nodig is, maar elders moeilijk te verkrijgen is.

Het PCDF, met een fondsgrootte van € 125 mln. eind 2022, verwacht in 2023 verder te groeien naar een omvang van ca. € 250 mln.

Als organisatie zijn we zelf ook bezig om te verduurzamen, met als doel in 2025 klimaatneutraal te zijn.

Hiervoor meten we jaarlijks onze co_2-footprint en zijn we actief aan de slag gegaan onze medewerkers en onze partners mee te nemen om deze ambitie te realiseren.

Binnen Polestar Capital is begin 2023 een impact officer aangesteld. Daarnaast is er een intern impact team van medewerkers actief die met impactrijke acties en initiatieven het bedrijf verder verduurzaamt.

Een energieneutrale leefwereld met behoud van welvaart en welzijn.

Contact
+31 (0) 35 240 01 08
info@limburgsenergiefonds.nl
www.limburgsenergiefonds.nl

Bezoekadres (uitsluitend op afspraak)
Gouvernement
Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Contact
+31 (0) 35 240 01 08
info@polestarcapital.nl
www.polestarcapital.nl

Bezoekadres (uitsluitend op afspraak)
Laapersveld 68
1213 VB Hilversum



provincie limburg | Limburgs Parlement

Analyse van de vierde voortgangsrapportage Limburgs Energie Fonds (VGR4 LEF)

16 november 2023

1. **Onderwerp**

   VGR4 met peildatum 30-06-2023 is op 10-10-2023 aangeboden aan PS en door de Griffie in controle-technisch opzicht geanalyseerd.
   De analyse heeft als doel om de Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) te ondersteunen bij het verkrijgen van inzicht in (de voortgang van) een Groot Project. De rapportagefrequentie voor voortgangsrapportages is vastgesteld op twee maal per jaar.
   De dik gedrukte delen van de rapportage bevatten de belangrijkste aandachtspunten.

2. **Inleiding/aanleiding incl. bevindingen**

   Provinciale Staten hebben op 25 september 2020 besloten om het LEF in procedurele zin te behandelen als een Groot Project zoals bedoeld in de RGP 2018. RGP 2018 is in oktober 2020 vervangen door RGP 2020.

   <u>Het Fonds</u>

   Het Limburgs Energie Fonds biedt financiële ondersteuning aan kansrijke, vaak innovatieve projecten die verduurzaming in Limburg realiseren. De focus van het fonds ligt op duurzame energieopwekking, energiebesparing, circulaire economie en asbestsanering.
   Het Limburgs Energie Fonds (LEF) is een provinciaal fonds dat ondergebracht is in een zelfstandige vennootschap; de fondsomvang bedraagt € 235 mln.

   <u>Wijzigingen</u>

   Artikel 7 lid 3 RGP 2020 geeft aan dat als de VGR melding maakt van aanzienlijke wijzigingen ten opzichte van de vorige VGR dit gebeurt in een afwijkende kleur. In VGR3 was afgesproken dit voortaan te doen; het is echter niet gebeurd. Bij de feitencontrole is gebleken dat het nieuwe format voor de tweede keer wordt gebruikt. Bij gebruik van het nieuwe format zou alle informatie uit het eerste deel nieuw zijn. In de grafieken en tabellen is bijvoorbeeld de voortgang per peildatum aangegeven. Omdat dit zou betekenen dat de complete tekst in een andere kleur wordt weergegeven is ervoor gekozen dit niet te doen.

   <u>Governance bij Polestar Capital Debt Fund (PCDF)</u>

   Op 9 februari 2023 is bij besluit van PS (G-22-062) besloten dat het LEF € 25 mln. investeert in PCDF.
   De provincie Limburg is 100% aandeelhouder van het LEF. De Algemene vergadering van Aandeelhouders (AVA) wordt gevormd door het college van GS. Het LEF heeft een onafhankelijke adviescommissie, die adviseert bij de beoordeling van financieringsaanvragen. Het fondsbeheer wordt uitgevoerd door een externe fondsbeheerder (Polestar Capital), die tevens het bestuur van de vennootschap vormt.
   De onafhankelijkheid van Polestar Capital is belangrijk, nu zij niet alleen het fonds beheert, maar het LEF tevens heeft geïnvesteerd voor een bedrag van € 25 mln. in

Polestar Circular Debt Fund (PCDF). Dit fonds valt formeel onder Finquiddity, dat van dezelfde eigenaren is als Polestar. Daarom is er een extern juridisch advies uitgevoerd in opdracht van de provincie Limburg waarin wordt aanbevolen:

1. **een schriftelijke regeling vast te stellen wat betreft potentieel tegenstrijdige belangen. Deze is uitgewerkt door Polestar Capital;**
2. **een permanente zetel te eisen in het Participant Advisory Comittee (PAC);**
3. **een overeenkomst vast te stellen om dubbele vergoedingen te voorkomen;**
4. **GS naar aanleiding van de door PS geuite wens een onderzoek laten doen naar het installeren van een RvC**

Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat alle stukken zijn opgemaakt en deze ook zijn getoetst. Alle stukken zijn geheim. Na inzage is gebleken dat aan de voorwaarden is voldaan. Tevens is aangegeven dat het PAC lid extern wordt geworven. Deze persoon zal onafhankelijk van Polestar Capital opereren en door GS worden voorgedragen voor benoeming conform het beleidskader benoemingen. Er is op dit moment tijdelijk een ambtenaar benoemd. Hierover is PS geïnformeerd middels een mededeling PH.
Voor wat betreft het instellen van een Raad van Commissarissen is de status dat GS op 21 november een mededeling PH behandelt die daarna naar verwachting aan PS wordt aangeboden. PS zal in Q1 2024 geïnformeerd worden over de voortgang en evaluatie van het LEF en het onderzoek naar benoeming van een RvC maakt hier onderdeel van uit.

<u>Inhoudelijke bevindingen</u>

A. Actuele ontwikkeling
In het voorwoord van VGR4 (blz. 5) wordt aangegeven dat in het afgelopen half jaar investeringen zijn gedaan in Mijnwater (€ 40 mln) en het Polestar Circular Debt Fund (PCDF) (€ 25 mln). **De ZRK zal in februari 2024 een onderzoek presenteren genaamd 'Grip op Investeringen'; een van de projecten waar naar wordt gekeken is Mijnwater.**

B. Informatie-elementen RGP 2020

<u>Voorwoord en opzet VGR4</u>

- In het voorwoord geven GS aan dat er weer gewerkt wordt met het nieuwe format dat sinds de vorige VGR wordt gebruikt.
- In het voorwoord geven GS aan dat de besluitvorming in PS over Mijnwater en Polestar Circular Debt Fund inmiddels heeft plaatsgevonden.
- GS kondigen ook een vernieuwde strategie voor LEF aan met meer focus op investeringen in energiereductie en opwekken en gebruiken van duurzame energie.

De opzet van VGR4 LEF bestaat uit een aantal niveaus:

1) Op pagina 2 is het Limburgs Energie Fonds in één oogopslag opgenomen aan de hand van acht indicatoren.
2) De VGR met daarin de meeste basisinformatie conform de elementen van RGP 2020.
3) Bijlagen met nadere toelichting op de inhoud en achtergrond van de informatie in de VGR.
    a. Een algemene toelichting op het Limburgs Energie Fonds waarin wordt ingegaan op governance, de rekenmethodiek diverse indicatoren en het Technology Readiness Level (TRL)
    b. Impactrapport 2022 Limburgs Energie Fonds
    c. Bijlage C met een lijst van investeringen

Een VGR met diverse niveaus geeft PS de mogelijkheid om zowel snel een indruk te krijgen als meer op detail inzicht te krijgen. De niveaus 1-3 vervullen die functie.
De algemene toelichting LEF bevat een aantal herhalingen met de bijlagen.

Algemeen

Kijkend naar artikel 5 RGP 2020 inzake inhoud van rapportages kan gesteld worden dat VGR4 deels voldoet aan de voorwaarden voor wat betreft informatieverstrekking.
Voor wat betreft de in artikel 5 RGP 2020 genoemde aspecten bij het onderdeel financiën is de budgettaire inpassing maar heel kort besproken. Er wordt niets vermeld over de voorziene dekking en afspraken over compensatie van overschrijdingen.
De hardheid van externe financieringsbronnen wordt kort toegelicht. Er wordt niets gezegd over de voorwaarden waaronder de Provincie Limburg en de Europese Investeringsbank haar financieringen zijn aangegaan.
Het onderdeel risico's en risicobeheersing is summier en volgt niet de minimaal benodigde onderdelen van artikel 5 RGP 2020. Het onderdeel is vooral beschrijvend en is niet beschreven welke mogelijke (toekomstige) risico's aan het LEF verbonden zijn, de omvang en impact van die risico's en hoe die risico's beheerst zullen gaan worden; bijzonder beheer en eventuele afboekingen worden niet besproken.
Tijdens de feitencontrole is geconstateerd dat er met het nieuwe format minder nadruk wordt gelegd op de financiële aspecten en meer op de inhoud, omdat PS hadden aangegeven hier behoefte aan te hebben.
Wellicht dat de hierboven genoemde zaken in de jaarrekening van de externe accountant worden besproken. De jaarrekening is geheim.
Voor de volgende VGR kan overwogen worden, indien deze behoefte bij PS bestaat, de financiële paragraaf uitgebreider aan de orde te stellen. Daarbij is het van belang niet alleen te beschrijven, maar vooral ook te analyseren conform artikel 5 van de RGP 2020; met name lid 2 en 3.

Fiattering grotere kredieten

Conform amendement 17 Kuntzelaers worden Provinciale Staten over alle financieringsaanvragen boven de € 2.500.000,-- achteraf per aanvraag geïnformeerd en wordt aan de hand van de jaarstukken uit de reguliere P&C cyclus een separaat debat gevoerd over de voortgang, stand van zaken, resultaten en het proces. Dat was in de eerste helft van 2023 van toepassing op Mijnwater en PCDF. 9 februari 2023 zijn beide in PS behandeld.

Stoplichtenmethodiek (Toezegging 2246): De stoplichtenmethodiek is door GS toegepast in de tabel in bijlage A op pagina 23 van VGR4.

Inzicht in voortgang (stoplichtenmethodiek)
Inzicht in de ontwikkeling van de beleidsdoelstellingen is sinds VGR2 verbeterd. Inzicht in wanneer een ontwikkeling zorgelijk is of juist niet is niet eenduidig uit de VGR te halen:

- In bijlage A (pagina 23) is de stoplichtenmethodiek op een deel van de kwantitatieve doelstellingen toegepast. De betekentis van de kleuren is uitgelegd.
- De kleuren rood, geel en groen betekenen dat een indicator zich positief ontwikkelt (groen), dat er geen of een negatieve ontwikkeling is ten opzichte van de vorige rapportage (geel) of een negatieve ontwikkeling plaatsvindt over drie of meer rapportages (rood). Het stoplicht geeft niet aan of een ontwikkeling groot of klein is. Het stoplicht geeft alleen een *ontwikkeling* aan en niet aan of een *doel* wordt gehaald of niet. De reden hiervoor is dat er geen doelen zijn gesteld door PS of GS. Er zijn twee KPI's uit PES opgenomen. Voor deze KPI's zijn wel doelen gesteld. De kleuren van het stoplicht hebben een andere betekenis. Het stoplicht geeft aan of het doel volgens planning verloopt of dat er een vertraging is. Het gaat dan om lange termijn doelen (doelen voor 2030), waarbij er vooralsnog enige speling is voor het halen van doelen.
- De twee KPI's uit PES gaan over werkgelegenheid en CO_2 reductie. LEF heeft daar ook indicatoren voor. Doordat bij de KPI's een doel is gesteld en bij LEF de voortgang voorop staat kan het stoplicht een andere kleur hebben voor eenzelfde doelstelling.

De stoplichtenmethodiek geeft dus niet in één oogopslag aan of er moet worden bijgesteld of niet.
Uit VGR4 valt niet exact op te maken wat de stand van zaken is op de doelstellingen van het LEF. Dit kan concreter. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat hierover samen met PS kan worden nagedacht. Dit zal de leesbaarheid zeker ten goede komen.

Limburgs Energie Fonds in één oogopslag en hoofdstuk 3, Fonds- en beleidsdoelstellingen

Bij 'Limburgs Energie Fonds in één oogopslag' zijn acht indicatoren opgenomen voor doelstelling van het LEF. Ik benoem hier de opvallende punten.

3.1.2. Afvalreductie
In het bijgevoegde impactrapport wordt meer inzicht verschaft in de sectoren waarin afvalreductie door LEF wordt gerealiseerd.
Het gaat in het impactrapport om een viertal sectoren: gebouwde omgeving, Industrie en bedrijven, Verduurzaming mobiliteit en Landbouw, natuur en landschap. Verduurzaming mobiliteit is hierbij een nieuwe categorie. In de toekomst zal de financiering van circulaire projecten voornamelijk via Polestar Circular Debt Fund (PCDF) gaan lopen. PCDF is inmiddels operationeel en bevindt zich in de opstartfase. Ultimo Q2-2023 is de pijplijn goed gevuld (pag. 7).

In VGR3 wordt gemeld dat er voortaan een bijlage aan de VGR LEF wordt gekoppeld over de stand van zaken bij PCDF. In VGR4 zou hier verder op worden ingegaan. Dit is niet gebeurd. Bij de feitencontrole is aangegeven dat het PCDF nog geen uitzettingen heeft gedaan; er is nog niets uitgeboekt.

3.1.3. Asbest

De indicator vermindering van asbest is sinds de laatste VGR ongewijzigd gebleven. Dit heeft te maken met het feit dat asbest ten tijde van de oprichting van het fonds een actueel thema was vanwege wettelijke verplichtingen. Deze verplichting is echter komen te vervallen; de focus van LEF ligt elders (pagina 8). In de analyse van de vorige rapportage is gesteld dat:

Het laten vervallen van het rapporteren over asbest betekent dat:

- *Asbest vervalt bij de indicatoren op p. 2*
- *Hoofdstuk 3 Fonds- en beleidsdoelstellingen, 3.1.3. Verminderen van vierkante meters asbest vervalt.*
- *De indicator voor asbest in bijlage A. vervalt.*

Aan dit advies is geen gevolg gegeven. Aan PS de vraag of deze indicator in de voortgangsrapportages dient te blijven staan of dat deze geschrapt kan worden.

3.1.4. Verduurzaming van het MKB

Verduurzaming van het MKB vormt een belangrijk doel van het LEF. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat juist het wat kleinere MKB op dit moment buiten de boot valt en geen financiering krijgt bij crowdfunders of banken. Daarmee bestaat het risico dat mooie initiatieven geen vervolg krijgen. Tot de vorige VGR was er geen MKB indicator opgenomen. Dat is in VGR4 wel het geval en dat geeft duidelijkheid. Hieraan is te zien dat 82% van de investeringen gaat naar MKB-bedrijven met minder dan 50 werknemers, hoogstens € 10 mln omzet en een balanstotaal kleiner dan € 10 mln. 51% is afkomstig van bedrijven met minder dan 10 werknemers, hoogstens € 2 mln omzet en een balanstotaal kleiner dan € 2 mln; het kleinbedrijf dus. Het LEF vervult dus een complementaire rol voor MKB ondernemingen bij het aantrekken van nieuwe financiering.

3.2.1. Werkgelegenheid creëren

De afname van Q4 2021 naar Q2 2022 is toegelicht (correctie impactdata). Vanuit het PES (zie 3.3.2.) wordt een doel van 10.000 FTE in 2030 aangegeven. Niet duidelijks is weergegeven waardoor het verschil wordt gevormd in de tabel op pagina 12 tussen LEF realisatie en KPI9 realisatie. In de feitencontrole is toegelicht dat deze indicator ex ante wordt gerapporteerd. Dat wil zeggen bij aanvang van het project wordt de volledige werkgelegenheid die het bedrijf kan realiseren over de gehele levensduur ingeschat. Daardoor is er geen fluctuatie in cijfers. **Een ex post analyse zou hier meer inzicht in kunnen geven, waardoor fluctuaties van Q2 2022 tot en met Q2 2023 wel inzichtelijke worden. Verder zou nadere toelichting over geplande groei in werkgelegenheid meer inzicht kunnen geven; immers dit is een van de hoofddoelstellingen.**

3.2.3. Stimuleren van innovatie

Hier gaat het over de mate van innovatie aan de hand van Technology Readiness Levels (TRL's) (zie pagina 15 algemene toelichting). Hierin worden 9 niveaus onderscheiden om te zien hoe ver een technologie ontwikkeld is. In de rapportage wordt aangegeven dat LEF alleen maar investeert van TRL 6 tot en met 9 (niet meer in conceptfase). **De vraag is hoe dit wordt gemeten en wie dat doet. In de feitencontrole is toegelicht dat de TRL wordt vastgesteld bij iedere investering aan de hand van een externe technische toetsing die onderdeel uitmaakt van de financieringsdocumentatie.**

3.4.1. Revolverendheid

Reeds in de brief van het ZRK aangaande de basisrapportage van 15 november 2021 is aangegeven dat de ZRK niet overtuigd is van de inzichtelijkheid van de extra aangeboden informatie, betreffende de revolverendheid (mate waarin de uitgezette middelen voldoende opbrengsten genereren om in de toekomst investeringen te kunnen blijven doen).
Er wordt in VGR4 een toelichting gegeven op de gewijzigde methodiek om de revolverendheid van de investering weer te geven. Hierbij wordt als uitgangspunt de multiple of invested capital (MOIC) genomen (totale cashflow / totale investering). Echter in dit geval wordt een variant gekozen die afwijkend is, namelijk balanswaarde / totale investering. Balanswaarde geeft iets anders weer dan het rendement van een investering dat in de formule wordt genoemd.
Geconstateerd kan worden dat het rapport geen verklaring geeft waarom men met deze formule werkt. Ook wordt de uitkomst niet nader verklaard. Het zou verduidelijkend werken als dit wel zou gebeuren. Tijdens de feitencontrole is gezegd dat de afwijking van de standaardformule financieel als volgt kan worden verklaard.

'LEF hanteert om de revolverendheid te bepalen een variant van de Multiple on Invested Capital (MOIC), maar LEF gebruikt de balanswaarde in feite als exepected value. Op deze manier worden verliezen en opbrengsten pas meegenomen in de ratio als deze daadwerkelijk gerealiseerd worden c.q. verschuldigd zijn. Daarom nemen ze interest receivables en receivables from loans wel mee, want die zijn immers verschuldigd (en worden natuurlijk cash na ontvangst ervan). De verwachting naar de toekomst toe qua revolverendheid blijft zo grotendeels buiten de ratio. Op deze manier hoeft LEF geen complexe aannames te doen over eventuele toekomstige winsten, verliezen en kosten. Dit leek ons een relatief eenvoudige methodiek, die goed uitlegbaar is. Echter, om gelijke tred te houden met o.a. LIOF hebben wij een regel toegevoegd met de ratio inclusief verwachte verliezen (dit is het worst case scenario). Hierin zijn dus wel de verwachte verliezen opgenomen, maar niet de verwachte opbrengsten van de huidige portefeuille.'

3.4.2. Multiplier

In deze paragraaf wordt onder andere de investeringsmultiplier besproken. Als op portefeuilleniveau ten minste 50% cofinanciering wordt aangetrokken leidt dat tot een multiplier van 2.
Er wordt geen verklaring gegeven voor het feit dat deze multiplier sinds Q2 2021 niet is veranderd en de hele periode op 2,21 is blijven staan. Tijdens de feitencontrole is hier als

verklaring voor gegeven dat er geen uitzettingen hebben plaatsgevonden in de periode. Dit staat ook in het voorwoord van de VGR.

4.2 Loss Given Default (LGD)

Deze indicator geeft aan wat het risico van de kredietportefeuille is en hoe zich dit ontwikkelt. Hiertoe is het nodig voortdurend risicobeheer te plegen met nieuwe vaststelling van ratings en risico's; frequentie hiervan hangt af van de kwaliteit van de debiteur. Deze tussentijdse aanpassing vindt niet plaats, waardoor actuele risico's niet in beeld zijn.
Op pagina 17 wordt gesteld dat er sprake is van een lage LGD omdat er leningen verstrekt worden met een primaire zekerheid. Strikt genomen is dit juist, echter niet voldoende adequaat beheer kan ertoe leiden dat deze zekerheden ineens een stuk minder hard zijn. Ook is niet duidelijk wat er exact is afgesproken met medefinancier de European Investment Bank (EIB) aangaande uitwinning van zekerheden.
Kijkend naar de totale portefeuille kunnen we concluderen dat een groot deel van de portefeuille, in elk geval B en CCC (samen 73%) extra beheer nodig heeft. Een rating van B betekent dat een onderneming op dit moment nog in staat is rente en aflossing te betalen, maar zeer gevoelig is voor veranderende omstandigheden. Rating CCC geeft aan dat er sprake is van een slechte kredietwaardigheid; rente en aflossing kan alleen betaald worden indien er sprake is van gunstige economische omstandigheden.
De conclusie dat de portefeuille van LEF een gemiddeld risico heeft van B is te eenvoudig. Reëler zou zijn te kijken naar het gemiddelde van de totale portefeuille op basis van actueel beheer. Dit is niet het geval. Er zouden verborgen risico's aanwezig kunnen zijn. Bovendien is het belangrijk te bekijken wat er is afgesproken met de EIB in geval van onverhoopte deconfiture.
Tussentijdse aanpassing van risicoscores en adequaat kredietbeheer bij de volledige LEF portefeuille is belangrijk om te zien hoe risico's zich ontwikkelen. Hoe wordt het kredietbeheer op dit moment vorm gegeven in de bestaande portefeuille en is er hierbij met name aandacht voor bijzonder beheer posten?
Bij de feitencontrole is aangegeven dat kredietratings geactualiseerd moeten worden en dat dit ook bij het LEF is neergelegd.

Impactrapportage SFDR en Algemene toelichting Limburgs Energie Fonds

In VGR3 was de verwachting van GS dat in VGR4 voor het eerst conform Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR) zou kunnen worden gerapporteerd. De SFDR bouwt voort op de Sustainable Development Goals van de VN en de Overeenkomst van Parijs die erop gericht zijn de risico's en effecten van klimaatverandering aanzienlijk te verminderen. De financiële producten van het LEF zijn aangemerkt als gericht op duurzame investeringen (categorie 9 donkergroen). Hiermee is het door de Autoriteit Financiële Markten (AFM) verplicht informatie te verstrekken over de daadwerkelijke impact die de LEF portefeuille in 2022 heeft gerealiseerd. In de bijgevoegde algemene toelichting LEF wordt aangegeven dat het LEF rapporteert aan de hand van 35 KPI's. Er is een significant verschil tussen de KPI's genoemd op pagina 13 van de algemene toelichting en de impactrapportage. In het impactrapport 2022 wordt in 3.2. aangegeven dat de rekenmethodiek van de SFDR al steeds meer wordt toegepast.

Aangezien rapporteren conform SFDR bij partijen die voldoen aan de voorwaarden verplicht is zou het in de rede liggen, om naast de eigen LEF methodiek, te kiezen voor volledige rapportage conform KPI's SFDR.

Hoofdstuk 5 Besluitvormingsmomenten

In VGR3 is opgenomen dat GS voornemens zijn de financiële en maatschappelijke impact van het besluit van PS tot fondsvergroting in 2023 te laten evalueren door een externe partij. Het LEF wordt dan onderzocht op effectiviteit en efficiëntie. Afgesproken in de reactie op de analyse van VGR3 dat de evaluatie zou worden opgenomen in de besluitvormingsmomenten van paragraaf 5.3. Dit is niet gebeurd.
In de VGR4 is nog geen informatie opgenomen. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat PS hier in Q1 2024 over worden geïnformeerd; op 21 of 22 november wordt hierover een mededeling PH aan PS gestuurd.

In bijlage C is een lijst van investeringen opgenomen.
Op deze lijst staan de lopende en afgeronde projecten. Zijn alle geleende bedragen bij afronding terugbetaald?
De provincie is vaak niet de enige investeerder; de onderlinge verhouding met andere financiers zou wat nader toegelicht mogen worden. Tijdens de feitencontrole werd aangegeven dat er een uitgebreidere lijst is; deze is geheim.

3. Bevoegdheid

Conform de RGP 2020 (artikel 7) analyseert de Griffie de door GS verstrekte informatie in een voortgangsrapportage o.a. door deze te toetsen aan de in artikel 5 van de RGP 2020 geformuleerde uitgangspunten. In de Statencommissie ESA wordt de voortgangsrapportage geagendeerd en vindt (inhoudelijke) behandeling van de voortgangsrapportage van GS plaats (uitsluitend ten aanzien van eventuele wijzigingen/afwijkingen in de voortgang). De voorliggende analyse van de Griffie kan hierbij worden betrokken.

4. Risico's

Het LEF is aangewezen als Groot Project omdat PS van mening zijn dat er aanmerkelijke (financiële) risico's voor de provincie Limburg aan verbonden zijn en de reguliere controle- en verantwoordingsinstrumenten ontoereikend worden geacht. Risico's behorende bij het LEF zijn vooral neergelegd bij de Provincie Limburg als aandeelhouder. De beoordeling van individuele projecten vindt bij de gekozen constructie plaats op afstand van PS, door toetsing aan het investeringsreglement (zie: Gewijzigd Statenvoorstel G-17-041 Limburgs Energie Fonds B.V.). PS hebben via de Kadernota Energiefonds (PS besluit G12-010-1, 12-06-2012) de investeringskaders vastgesteld.
Via door GS opgestelde voortgangsrapportages houden PS zicht op de (overkoepelende) ontwikkelingen (inhoudelijk, financieel, risico-technisch) van het LEF. Hierbij wordt aangesloten bij de procedurele werkwijze uit de Regeling Grote Projecten 2020 (RGP 2020). **Het risico van een ontoereikende voortgangsrapportage kan zijn dat PS op enig moment onverwachts kunnen worden geconfronteerd met voorstellen om extra financiële middelen en/of kredieten beschikbaar te stellen.**

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

□ Paragraaf Projecten

□ Paragraaf Financieringen

X Paragraaf Verbonden Partijen

□ Paragraaf Bedrijfsvoering

X Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

Periodieke informatievoorziening (2 maal per jaar) vindt plaats via voortgangsrapportages (procedureel conform de RGP 2020 met op inhoud mogelijkheid tot afwijking van de RGP 2020). PS houden hiermee zicht op onder andere de financiële, inhoudelijke, risico-technische en organisatorische ontwikkelingen van het Limburgs Energiefonds

6. Relatie met Programmabegroting - financiële aspecten

Het LEF maakt onderdeel uit van Begrotingsprogramma 2023, 5. Milieu, energie en klimaat; product 5.1.1. Energie: een passende mix (Programmabegroting 2023).
LEF is opgenomen in de paragraaf verbonden partijen.

7. Meegezonden bijlagen

In de bijlage is een overzicht van de wijze waarop GS uitvoering geven aan openstaande toezeggingen van GS opgenomen (peildatum 23-10-2023).

Bijlage Overzicht van de analyse van de wijze waarop GS uitvoering geven aan de openstaande toezeggingen

Omschrijving motie/toezegging	Stand van zaken ibabs (peildatum 10-11-2023)	Constatering bij de analyse
Toezegging 9236 (20-1-2023) Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels zegt toe een werkbezoek aan Mijnwater of aan bedrijven die gebruik maken van Mijnwater te organiseren voor PS (na de Statenverkiezingen van 15 maart 2023).	13 oktober 2023 heeft werkbezoek aan Mijnwater plaatsgevonden.	In VGR4 is geen informatie over deze toezegging opgenomen.

provincie limburg

Provinciale Staten

Clustercode WL
Ons kenmerk DOC-00575715

Maastricht 21 november 2023
Verzonden 22 november 2023

Onderwerp
Mededeling portefeuillehouder inzake evaluatie Limburgs Energie Fonds

Geachte Staten,

In 2020 heeft het College bij een fondsvergroting van het Limburgs Energie Fonds (hierna: LEF) in Statenvoorstel “Fondsvergroting Limburgs Energie Fonds” (G-20-033) haar voornemen uitgesproken om in 2023 een evaluatie van het LEF op de gebieden effectiviteit en efficiëntie uit te laten voeren. Middels deze mededeling portefeuillehouder willen wij u informeren over de wijze waarop wij invulling hebben gegeven aan dit proces.

In tegenstelling tot zoals eerder beoogd, wordt de door ons voorgenomen evaluatie van het LEF uitgevoerd in twee stappen. De reden voor hiertoe is mede de door uw Staten geuite wens om de governance van het LEF te evalueren, zoals uitgesproken bij gelegenheid van de behandeling van Statenvoorstel G-22-062 (‘2e GEWIJZIGD Statenvoorstel Financieringsvoorstel Limburgs Energiefonds (LEF) t.b.v. investering in het circulair fonds Polestar Circular Debt Fund’) op 9 februari 2023. Dit betekent dat het proces er zoals onderstaand beschreven uitziet.

Stap 1 - Onderzoeken governance LEF
Met stap 1 is de prioriteit gelegd bij het uitvoeren van een onderzoek naar de governance van het LEF. In april 2023 is door het College opdracht verleend om specifiek de governance van het LEF te evalueren en hierover een advies uit te brengen. Enkele dagen geleden is door ons het adviesrapport ontvangen dat een aantal aanbevelingen omvat. Over de resultaten van het onderzoek naar de governance zult u begin 2024 nader inhoudelijk worden geïnformeerd.

Stap 2 – Evaluatie effectiviteit en efficiëntie LEF
Op dit moment wordt ambtelijk bekeken hoe de aanbevelingen uit stap 1 in het grotere geheel van het LEF moeten worden beschouwd en welke eventuele (aanvullende) onderzoeksvragen dit oplevert voor het bredere onderzoek naar de effectiviteit en efficiëntie van het LEF (stap 2).

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+31 43 389 99 99
www.limburg.nl

Het governance onderzoek zien wij hiermee als een onderdeel van de bredere evaluatie zoals deze in 2020 is aangekondigd en daarom hebben wij de opdrachtverlening voor deze evaluatie tot op heden afgewacht. De daadwerkelijke opdracht verwachten wij in het eerste kwartaal van 2024 te kunnen verlenen. Hiermee zal deze evaluatie later worden afgerond dan oorspronkelijk beoogd. Wanneer het adviesrapport hieromtrent is ontvangen zullen we uw Staten hier actief over informeren en indien gewenst, dit nader toelichten in een informatie sessie.

Volledigheidshalve vermelden we dat de reguliere voortgangsrapportage van het LEF door uw Staten is geagendeerd op 24-11-2023 op de agenda van de commissie ESA. Daarin informeren we u op de gebruikelijke wijze over de voortgang van lopende zaken aangaande het LEF.

Gedeputeerde Staten van Limburg
voor dezen,

M. van Caldenberg