Bundel van de (FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur van 5 maart 2021

Agenda bijlagen

VERSLAG van de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur – 5 maart 2021.docx

Attendering Statencommissie FEB 5-3-2021 (vervolg SC FEB 26-2-2021) aanvang 13.00 uur locatie Feestzaal, e-mail voorzitter SC FEB van 19-2-2021.mht

Nazending Statencommissie FEB 5-3-2021 aanvang 13.00 uur locatie Feestzaal, e-mail voorzitter SC FEB van 1-3-2021.mht

2e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021 aanvang 1300 uur locatie Feestzaal, e-mail voorzitter SC FEB van 2-3-2021.mht

3e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021 aanvang 1300 uur locatie Feestzaal, e-mail voorzitter SC FEB van 3-3-2021.mht

4e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021 aanvang 1300 uur locatie Feestzaal, e-mail voorzitter SC FEB van 4-3-2021.mht

5e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021 aanvang 1300 uur locatie Feestzaal, e-mail voorzitter SC FEB van 5-3-2021.mht

1	13:00 - Heropening / vaststelling agenda *De commissie wordt gevraagd om de agenda voor de commissievergadering (als vervolg van FEB 26-2-2021) 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 staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Christie Dreezen-Dassen.* *Er hebben zich 4 insprekers aangemeld: de heer Korteweg, de heer Derks (namens de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA) , de heer Paul (namens We Love MAA) en de heer Van Disseldorp, namens Koninklijke Horeca Nederland/Vaals, Visit Zuid-Limburg en Hiswa-Recron* *Het inspreken vindt plaats direct voorafgaand aan de behandeling van het betreffende agendapunt.* *Voor meer informatie, zie de bijgevoegde spelregels.* Spreekrecht externen (11-2-2021).pdf
3	BESTUUR
3.1	13:03 - P-21-004 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB 'Kaders tellen Limburg' (PS 2021-4520)

De ZRK heeft een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de kaderstellende rol van PS bij complexe samenwerkingen Hoe kunnen PS in een dergelijke context hun kaderstellende en controlerende taak goed uitvoeren, naast het budgetrecht dat zij bij de jaarlijkse behandeling van de begroting kunnen uitoefenen? In deze verkenning heeft de ZRK aan de hand van de casus 'kennislandschap Greenport Venlo' gekeken naar de ontwikkelingen in de tijd en de besluiten waarbij PS betrokken zijn geweest. In de casus komen de kenmerken van complexe samenwerking samen: een samenwerking met meerdere partijen over een langere periode.
Hoe heeft kaderstelling door PS plaatsgevonden en hoe kan controle door de Staten worden uitgeoefend? Hoe verhoudt zich dit tot de jaarlijkse kaderstelling en controle bij de begroting en jaarstukken? De casus dient als leermateriaal voor sturing op complexe samenwerking door PS.
Op basis van het verkennend onderzoek heeft de ZRK een handreiking voor PS opgesteld. Daarin staan de belangrijkste lessen, aandachtspunten en aanbevelingen voor PS bij elkaar gezet.
Attentie: dit rapport is gericht op de kaderstellende rol van PS en niet op rol GS en daarom bevat dit rapport geen aanbevelingen richting GS.

Conform de in het Presidium vastgestelde procedure rondom onderzoeksrapporten van de ZRK wordt aan Provinciale Staten gevraagd de aanbevelingen uit de Handreiking PS 'kaders tellen' Limburg middels een Statenbesluit over te nemen. Daarbij is de commissie die 'handelt' over het onderwerp van het ZRK-onderzoek het orgaan dat het Statenvoorstel vaststelt, in dit geval de Statencommissie FEB (Bestuur).

Behandelvoorstel:
Korte toelichting (digitaal) door vertegenwoordiging ZRK (de heren Schilder, directeur-secretaris, Sietsma, bestuurslid) en Vermeulen (voorzitter bestuur), waarna behandeling in 2 termijnen, waarna de commissie dit Statenvoorstel als bespreek- of hamerstuk doorleidt naar de vergadering van Provinciale Staten.

Gevraagd besluit
Provinciale Staten wordt gevraagd de aanbevelingen uit de Handreiking PS 'Kaders tellen Limburg' over te nemen, te weten:

1. blijf alert op mogelijkheden tot bijsturen;
2. vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdragen;
3. denk mee over de verduidelijking en invulling van de eigen rollen.

Dossier 928 voorblad

210305 presentatie Kaders Tellen Limburg cie FEB.pdf

P-21-004 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB 'Kaders tellen Limburg' (PS 2021-4520).pdf

Publicatie verkenning Kaders Tellen, brief ZRK van 14-1-2021 (PS 2021-1420).pdf

Beantwoording schriftelijke vragen bij onderzoek 'Kaders tellen', memo ZRK van 1-3-2021 (PS 2021-5801).pdf

3.2 15:03 - Voorbespreking AV IPO 30-3-2021

Voorbespreking AV IPO aan de hand van de agenda in aanwezigheid van een vertegenwoordiging in de AV IPO (Statenleden Megens en/of Thewissen).

Behandelvoorstel:
Eventuele toelichting op de agenda door uw vertegenwoordiging in de AV IPO waarna behandeling in 1 termijn waarbij de commissie inhoudelijk kan reageren op de onderwerpen die geagendeerd staan voor de AV IPO-vergadering.

De leden van de Statencommissie FEB kunnen de AV IPO-stukken eveneens raadplegen via Ibabs (in beginmenu onder Agendatypes helemaal links onderaan: AV IPO).

Dossier 858 voorblad

Conceptagenda AV IPO 30 maart 2021.docx

3.3 15:08 - Schriftelijke besluitvormingsronde Vergadering EGTS

Behandelvoorstel:
terugkoppeling van het verloop van de schriftelijke besluitvormingsronde via uw vertegenwoordiging in de Vergadering EGTS EMR, waarna - indien nodig - behandeling in 1 termijn.

Dossier 938 voorblad

Schriftelijke besluitvormingsronde Vergadering EGTS over een 3-tal onderwerpen, e-mail EMR van 25-1-2021 (PS 2021-2397).pdf

Vergadering EGTS - uitstel schriftelijke besluitvormingsronde, e-mail EMR van 29-1-2021 (PS 2021-2926).pdf

Ambtelijke memo schriftelijke besluitvormingsronde EGTS EMR e-mail van 9-2-2021 (PS 2021-3942).pdf

3.4 Rondvraag/mededelingen

Eventuele rondvragen bij voorkeur voor aanvang van de vergadering doorgeven aan staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Christie Dreezen-Dassen.

4 ECONOMIE

4.1 15:18 - G-21-005 Statenvoorstel Tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus periode 2020-2023, brief GS van 10-2-2021 (GS 2021-3238)

Toelichting:
De Provincie Limburg ziet voor de Brightlands Campussen een belangrijke functie in het stimuleren van missie-gedreven innovaties in de Limburgse economie en samenleving. Binnen deze campussen werken bedrijven, start-ups kennisinstellingen en overheden samen aan innovaties, talentontwikkeling, kennisontwikkeling en –valorisatie (de zogenoemde innovatie ecosystemen). De campusorganisaties vervullen een aanjagende, verbindende en faciliterende rol.
De kennisinstellingen dragen zorg voor de kenniscomponent via onderzoek, talentontwikkeling en kennisdeling. De Brightlands Smart Services Campus (BSSC) richt zich op de kansen en impact van "data en digitalisering". Het is een jonge campus met nog een ontwikkeltijd van een aantal jaren voor de boeg.
De Provincie Limburg heeft vanaf 2014, bij de start van de Brightlands Smart Services Campus, middelen ter beschikking gesteld voor de ontwikkeling van de kennisinfrastructuur die verbonden is aan deze campus. De eerste fase van deze ontwikkeling betrof de periode 2014-2019. Destijds (Statenvoorstel G-14-020 oktober 2014) hebben Provinciale Staten tevens het perspectief geboden op middelen voor een tweede tranche, de periode 2020-2023.
Met het onderhavig Statenvoorstel wordt gevolg gegeven aan dit perspectief, waarbij aan Provinciale Staten wordt gevraagd om uit de beleidsintensivering 'Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt' (Missiegedreven Economisch Beleidskader) middelen beschikbaar te stellen voor een tweede tranche financiering voor het Brightlands Institute Smart Society1 (BISS) van de Universiteit Maastricht, het Center for Actionable Research Open Universiteit 2(CAROU) van de Open Universiteit en het Expertise Centrum Data-intelligence3 (ECD) van Zuyd Hogeschool.
Het beoogd resultaat is het versterken van de kennisinfrastructuur binnen de BSSC variërend van wetenschappelijke kennis, toegepast onderzoek, onderzoeksfaciliteiten tot studentprojecten voor bedrijven, en daarmee het versterken van massa, impact, de aantrekkingskracht en het wervende vermogen van de BSSC.

Verantwoordelijk gedeputeerde: de heer Van den Akker.
Behandelvoorstel:
er wordt gestart met een digitale 10-minutenpresentatie, waarna behandeling in 2 termijnen. De commissie bepaalt of dit stuk als hamer- of bespreekstuk wordt doorgeleid naar PS.

Provinciale Staten wordt gevraagd:

1. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een bedrag van € 1.895.643 voor de tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus (2020- 2023) voor de initiatieven: Brightlands Institute Smart Society (BISS), Center for Actionable Research Open Universiteit (CAROU) en Expertise Centrum Dataintelligence (ECD).
2. Het bedrag ten laste te brengen van de beleidsintensiveringsmiddelen 'Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt'. De financieel technische verwerking van dit voorstel wordt geëffectueerd in de 1e Afwijkingenrapportage 2021.

Dossier 903 voorblad

20210305_Presentatie bij Statenvoorstel 2e tranche kennisinfrastructuur BSSC.pdf

G-21-005 Statenvoorstel Tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus periode 2020-2023, brief GS van 10-2-2021 (GS 2021-3238).pdf

Mededeling portefeuillehouder inzake kritieke prestatie indicatoren Brightlands Smart Services Campus Heerlen overzicht 2020-2023 BSSC (toezegging 8850), brief gedeputeerde Van den Akker van 2-3-2021 (GS 2021-5064)..pdf

4.2 16:48 - Sonderend stuk "Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport", brief GS van 9-2-2021 (GS 2021-3576)

De sonderende notitie is opgesteld naar aanleiding van het recent uitgebrachte advies van de heer Van Geel over de toekomst van de luchthaven. GS wenst met de commissie aan de hand van een viertal sonderende vragen het gesprek te voeren over de nog op te stellen toekomststrategie. De vragen zijn gericht op a. het gewenste profiel MAA; b. het realiseren van hinderreductie; c. de leefbaarheid in dialoog met de omgeving en d. uitgangspunten op te stellen MKBA.

Verantwoordelijk gedeputeerde: de heer Van den Akker.

Behandelvoorstel:
eerst komen de insprekers aan het woord: de heren Korteweg (spreekt in op persoonlijke titel), Derks (namens de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA) , Paul (namens We Love MAA). De heer Paul is echter vanwege verplichtingen verhinderd om zelf in te spreken. Zijn tekst zal daarom worden uitgesproken door de heer Goossens. De 4e inspreker is de heer Van Disseldorp, namens Koninklijke Horeca Nederland/Vaals, Visit Zuid-Limburg en Hiswa-Recron.

Na het inspreken volgt sonderende behandeling in 1 termijn.

De nieuwe toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport zal, aldus GS, een balans moeten aanbrengen tussen enerzijds de economische betekenis voor de regio en anderzijds het behoud van de leefkwaliteit voor de omgeving. In het Collegeprogramma 'Vernieuwend Verbinden' is dit dan ook de opdracht en het uitgangspunt voor de luchthaven.
De overheid en in het bijzonder de Provincie als publiek aandeelhouder van de luchthaven, heeft daarin de verantwoordelijkheid om in de zoektocht naar de balans richting, sturing en vooral ook meerjarig duidelijkheid te verschaffen naar alle betrokkenen. Uiteindelijk zal de meerjarige strategie de basis vormen voor het aanvragen van een nieuwe Luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport.

In de sonderende notitie wordt de commissie gevraagd om richtinggevende uitspraken te doen op basis waarvan GS een Statenvoorstel voor de toekomststrategie van Maastricht Aachen Airport zal opstellen. Tevens worden in de sonderende notitie de verschillende samenhangende onderdelen van de nieuwe meerjarige strategie kort geïntroduceerd zoals de renovatie van de start- en landingsbaan, de leefbaarheid in de omgeving, de grond- en vastgoedstrategie voor het luchthaventerrein en het omliggende gebied, diverse governance-aspecten en de wijze waarop de informatievoorziening en communicatie met de verschillende belangen in de omgeving wordt omgegaan. Op basis van de vier sonderende vragen en uw politiek-bestuurlijke weging en duiding daarin, zal het College vervolgens de uitwerking van de nieuwe strategie verwoorden in een separaat statenvoorstel.

De Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur wordt gevraagd om:
a. Een richtinggevende uitspraak te doen over het gewenste profiel van de luchthaven voor de komende 10 jaar zoals beschreven is in het advies van de heer Van Geel:
• een relatief kleine, hoogwaardige luchthaven als basisvoorziening met onderscheidende toegevoegde waarde in Nederlandse en euregionale context;
• een politiek duiding in het profiel als het gaat om een luchthaven met vracht én/of passagiers óf een luchthaven die politieke richting krijgt vanuit de gestelde milieuruimte en hinderreductie en waarbij de verhouding tussen vracht en passagier een bedrijfsmatige afweging van de luchthaven zelf is binnen de gestelde normen;
• een duurzaam en innovatief kernprofiel gericht op het inzetten van niches, toegevoegde waarde, kwaliteit boven kwantiteit en strategische samenwerking met andere luchthavens.

b. Een richtinggevende uitspraak te doen over de voorstellen die de heer Van Geel doet voor het realiseren van hinderreductie, welke tevens van belang zijn in de nieuwe aanvraag (najaar 2021) voor het luchthavenbesluit:
• het terugdringen van het aantal 'ernstig gehinderden' naar 5.250 in 2030, waarbij de huidige vergunning (2011) ruimte biedt voor 13.371 gehinderden en in het gehanteerde referentiejaar (2019) er sprake was van 5.592 gehinderden;
• het aanpassen van de openingstijden van 6:00 – 23.00 naar 7:00 – 23:00 waarbij het aantal 'slaapverstoorden' in de ochtend naar bijna nul wordt gereduceerd;
• het aanpassen van de baanlengte van 2.500 meter (huidige vergunning) naar 2.750 meter om daarmee de ontwikkeling van het luchtvrachtverkeer te bevorderen.

c. Een richtinggevende uitspraak te doen over de aanpak van de leefbaarheid in dialoog met de omgeving van het vliegveld:
• het instellen van een leefbaarheidsfonds van 10 mln. euro gericht op een breed maatregelenpakket voor de kernen Geverik en Schietecoven in zeer nauw overleg met de omwonenden, waarbij een onafhankelijke 'Commissie van Wijzen' met voorstellen komt voor de gewenste maatregelen en besteding van de middelen;
• voor de financiering van het in te stellen leefbaarheidsfonds te kiezen voor bijdragen vanuit de Provincie, de Rijksoverheid, gemeenten en Maastricht Aachen Airport zelf, en om voor de zomer 2021 hier met voorstellen te komen;
• het herijken van de bestaande bewonersvertegenwoordiging met oog voor de verschillende belangen en verdere stappen zetten in de wijze waarop onafhankelijke informatievoorziening, monitoring en voorgenomen besluitvorming tijdig en transparant.

d. Een richtinggevende uitspraak te doen over de uitgangspunten van de op te stellen maatschappelijke kosten en baten analyse (mkba) met de volgende aspecten:
• de te onderzoeken varianten worden afgezet tegen de huidig vergunde ruimte als referentie (0-situatie);
• de MKBA dient vooral inzicht te geven in de effecten op regionaal niveau en de consequenties voor Limburg;
• uit te gaan van een viertal varianten voor de doorrekening:
o Variant 1: geoptimaliseerd gebruik van de vergunde ruimte;
o Variant 2: 50% geoptimaliseerd gebruik van de vergunde ruimte;
o Variant 3: groei/verdien model op basis van maximaal 5.250 ernstig gehinderden;

o Variant 4: klein luchtverkeer variant.

Dossier 868 voorblad

Sonderend stuk "Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport" brief GS van 9-2-2021 (GS 2021-3576).pdf

Mededeling Portefeuillehouder inzake definitieve Luchtvaartnota 2020-2050, brief gedeputeerde Van den Akker van 7-12-2020 (GS 2020-49915).pdf

MAA Expert Opinion rapport Ecorys Economische betekenis MAA, e-mail A.Niewierra algemeen directeur Visit Zuid-Limburg van 20-1-2021 (PS 2021-2001)avg.pdf

Visie toerisme op proces Pieter van Geel, e-mail A. Niewerra Visit Zuid-Limburg van 25-1-2021 (PS 2021-2353)avg.pdf

Persbericht Toerisme over MAA rapport Van Geel, e-mail namens Koninklijke Horeca Nederland, Hiswa-Recron en bestuur Stichting VVV Zuid-Limburg, e-mail van 27-1-2021 (PS 2021-2681).pdf

Reactie op advies P.v.Geel over MAA en op de sonderende notitie GS, e-mail Alliantie Tegen Uitbreiding MAA van 16-2-2021 (PS 2021- 4447).pdf

Brieven aan gemeente Beek inzake gebeurtenissen MAA, e-mail burger van 21-2-2021 (PS 2021-4912) avg.pdf

Adviesrapport Van Geel over toekomst MAA, e-mail burger van 24-2-2021 (PS 2021-5283) avg.pdf

Aanbiedingsbrief en Notitie Andere Weg naar toekomststrategie MAA, e-mail van de secretaris van de 'Beekse Discussiegroep'van 22-2-2021 (PS 2021-4914) avg.pdf

Angst, e-mail burger van 27-2-2021 (PS 2021-5689) avg.pdf

Brief aan PS inzake MAA, e-mail burger van 1-3-2021 (PS 2021-5769) avg.pdf

Aanvulling advies MAA van dhr. Van Geel, e-mail burger van 2-3-2021 (PS 2021-5973).pdf

Verslag vergadering CRO luchthaven Maastricht 25-2-2021 over rapport Van Geel, e-mail CRO van 3-3-2021 (PS 2021-6131) avg.pdf

Brief verenigd bedrijfsleven aan PS fracties over MAA, e-mail van 3-3-2021 (PS 2021-6123).pdf

Reactie Eijsden Margraten op visie van Geel, brief gemeente Eijsden-Margraten van 4-3-2021 (PS 2021-6232).pdf

Andere Weg naar Strategie MAA Presentatie GS en PS, sheets behorende bij digitale bijdrage inspreker Korteweg.pptx

Vragen Stichting advisering bewonersvertegenwoordigers regionale lunchthavens aan Minister van I&W inzake relatie MAA en Luik-Bierset, e-mail Stichting advisering bewondersvertegenwoordigers regionale luchthavens van 4-3-2021 (PS 2021-6327) .pdf

Reactie rapport van Geel - Maa, brief gemeente Valkenburg aan de Geul van 4-3-2021 (PS 2021-6326).pdf

Presentatie op visie MAA voor Comm FED 5-3-2021, sheets behorende bij digitale bijdrage inspreker Van Disseldorp.pdf

Inspreektekst Wim Derks, names Alliantie Tegen Uitbreiding MAA.pdf

4.3 Rondvraag/mededelingen

Eventuele rondvragen bij voorkeur voor aanvang van de vergadering doorgeven aan staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Christie Dreezen-Dassen.

5 18:48 - Sluiting

Limburgs Parlement

provincie limburg

VERSLAG van de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur – 5 maart 2021

Voorzitter: Bosch (voorzitter 1 t/m 3.4 + 4.2 t/m 5), Thewissen (voorzitter agendapunt 4, 4.1)

Aanwezige commissieleden: Baneke, Berghorst, Van Bijnen, Van Caldenberg, Depondt-Olivers, Driessen, Ernst, Franssen, Heldens, IJpelaar, Loomans, Mertens, Nijskens, Smeets, Thewissen, Van der Valk, Van Wageningen

Aanwezige burgercommissieleden: El Attal, Paas

Aanwezig namens Griffie: commissiegriffier Christie Dreezen, Statenmedewerker Josée Schulkens

Aanwezige GS-leden: Gedeputeerde Van den Akker, Gedeputeerde Burlet, Gedeputeerde Koopmans

Overige aanwezigen:

Agendapunt 3.1
De heer Sietsma, bestuurslid ZRK
De heer Schilder, directeur-secretaris ZRK
De heer Vermeulen, voorzitter ZRK

Agendapunt 3.3
Mevr. Mertens, namens Provinciale Staten lid van de Vergadering EGTS EMR

Agendapunt 4.1
Mevrouw Kamalski, manager BISS UM
Mark Liedekerken, directeur regionale transitie & innovatie Van Zuyd HS
Gerard Mertens, decaan faculteit Managementwetenschappen OU

Agendapunt 4.2
De heer Korteweg, ingesproken op persoonlijke titel
De heer Derks, ingesproken namens Alliantie tegen Uitbreiding MAA
De heer Goossens, ingesproken namens We Love MAA (heeft de inspreektekst voorgelezen van de heer Paul)
De heer van Disseldorp, ingesproken namens Koninklijke Horeca Nederland/Vaals, Visit Zuid-Limburg en Hiswa-Recron

Afgemelde commissieleden: -

1. Heropening/vaststelling agenda

De voorzitter: Dames en heren, ik heropen deze vergadering van de Statencommissie FEB. Zijn er nog opmerkingen naar aanleiding van de voorliggende vergadering? Niemand. Dan stel ik nu vast dat de agenda ongewijzigd blijft. Dan geef ik even het woord aan mijnheer Koopmans.

Gedeputeerde Koopmans: Voorzitter, bedankt. Een kleine mededeling vanuit het College. Ik denk dat een aantal mensen in de afgelopen twee dagen kennis heeft kunnen nemen van artikelen over zeg maar fraude bij de landsadvocaat Pels-Rijcken. In die artikelen is ook ergens genoemd de

verkoop van Attero. Daar was de Provincie Limburg natuurlijk ook één van de partijen. Wij weten nu ondertussen dat er sprake is van een fraude van rente bij één van de escrows. € 55.000 is dat. Overigens is voor een zesde van dat bedrag de Provincie daarbij betrokken, maar de landsadvocaat Pels-Rijcken heeft ons vanmorgen laten weten dat dat aangezuiverd wordt en daarmee heeft dus, voor zover wij kunnen overzien, alles wat mogelijk bij de fraude hoorde in elk geval niet tot een feitelijke schade voor de Provincie Limburg geleid. Ik dacht, ik vertel u dat even. Dan hoeft u niet naar aanleiding van die artikelen vragen te gaan stellen van hoe erg zou het kunnen zijn, los even van het feit dat wat daar gebeurd is natuurlijk niet kan.

2 Spreekrecht externen

De voorzitter: Dat gezegd hebbende, gaan we over naar punt 2, spreekrecht externen. U bent erover geïnformeerd dat er vier insprekers zijn aangemeld voor agendapunt 4.2 en wel de heren Korteweg, Derks, Paul en Van Disseldorp. Het inspreken gebeurt digitaal, direct voorafgaand aan de behandeling van het agendapunt. Dan gaan we over naar punt 3 van de agenda.

3 BESTUUR

3.1 P-21-004 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB 'Kaders tellen Limburg' (PS 2021-4520)

De voorzitter: We verwelkomen digitaal de vertegenwoordigers van de ZRK, de heren Schilder, directeur-secretaris ZRK en de heer Sietsma, bestuurslid ZRK. Ook de heer Vermeulen, voorzitter ZRK zal zich melden in de vergadering. Wij behandelen zo meteen het Statenvoorstel bij het rapport van de ZRK. U kent de werkwijze. PS wordt altijd gevraagd om de aanbeveling uit zo'n stuk, ZRK-rapport, via een Statenvoorstel over te nemen. Het voorliggende rapport is geheel gericht op de kaderstellende rol van PS bij complexe samenwerkingen. Het gaat in dit onderzoek en rapport niet over de rol van GS en daarom kent dit rapport ook geen aanbevelingen aan GS. We starten met een presentatie van circa vijftien minuten door de vertegenwoordiging van de ZRK. Daarna kunt u uw eventuele technische vragen stellen aan de ZRK, waarna we inhoudelijke behandeling in twee termijnen starten. Ik geef het woord aan de ZRK voor de presentatie aan de heer Sietsma dacht ik. Ja, de heer Sietsma.

De heer Sietsma: Dank u wel, voorzitter. Dames en heren, dank voor de gelegenheid om hier namens de Rekenkamer een toelichting te kunnen geven en ook vragen te beantwoorden.

De voorzitter: Mijnheer Sietsma.

De heer Sietsma: Ja?

De voorzitter: Kunt u even wachten want wij verstaan u slecht. …..Nu zien we elkaar. Mijnheer Sietsma, voor de tweede keer, u kunt starten. Alstublieft, aan u het woord. We zien u nu wel en we horen u hopelijk ook goed.

De heer Sietsma: Heel goed en dan hoop ik dat ik de goede dingen zeg. Dank voor de gelegenheid om hier het rapport dat we hebben uitgebracht toe te lichten voor u en ook vragen te beantwoorden. De heer Schilder, onze directeur-secretaris zal straks een presentatie verzorgen. De heer Vermeulen, onze voorzitter, is er ook bij nu maar hij vertrekt straks voor drie kwartier omdat hij iets dringends heeft maar hij is om twee uur terug. Als wij dan nog bezig zijn, haakt hij weer aan. En ik wou graag een paar inleidende opmerkingen maken over het thema van dit rapport, want het gaat over iets wat de kernfunctie van het openbaar bestuur betreft, de kaderstelling door Provinciale Staten. U weet dat we sinds de dualisering is doorgevoerd een scheiding hebben tussen bestuur en toezicht kaderstelling, en het laatste dan bij Provinciale Staten, en je kunt niet goed als Statenlid toezichthouden of verantwoording vragen als je niet heel serieus aan de voorkant de kaders hebt meegegeven. En dat betekent dus dat het hele spel van bestuur, toezicht en verantwoording afhankelijk is van een juiste kaderstelling aan de voorkant. Wat is nu het geval? In onze ingewikkelde maatschappij kan een provincie allang niet meer zelfstandig functioneren en haar eigen doelstellingen formuleren, maar ze is zeker bij complexe projecten heel intensief verbonden met andere partijen. We noemen dat de netwerksamenleving en het kenmerk van die netwerksamenleving is dat we doelstellingen niet meer als overheid alleen formuleren maar dat dat gebeurt met die andere partijen samen. Dat zijn publieke partijen, semipublieke partijen, en al gaandeweg komen daar doelstellingen uit die stap voor stap, jaar in jaar uit, scherper worden geformuleerd en ook beter in beeld komen. Dat betekent dus een probleem bij kaderstelling want je kunt niet meer eenzijdig als Provincie beslissen hoe je het wilt hebben. Dat zijn vaak processen die in de loop van de jaren, en bij dit onderwerp van het kennislandschap Greenport Venlo zien we dat het een lange reeks van jaren is, geleidelijk worden ontwikkeld, verfijnd en gepreciseerd. En dan is het dus ontzettend belangrijk dat we goed kijken hoe het openbaar bestuur, hoe de regionale democratie haar positie kan invullen en behouden en hoe dus die sturing aan de voorkant toch kan plaatsvinden. Daar gaat dit onderwerp over. Het gaat niet om een evaluatie van Greenport Venlo. Het gaat ook niet om een beoordeling van het gevoerde bestuur, maar Greenport Venlo is eigenlijk een aanleiding om te kijken: hoe staat het openbaar bestuur, hoe staat een parlement in deze ingewikkelde, gecompliceerde samenleving aan de voorkant van die intensieve beleidsprocessen en netwerken. Daarover gaat deze presentatie en ik zou u willen vragen de heer Schilder het woord te geven zodat hij die presentatie nu kan gaan verzorgen.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Sietsma. Mijnheer Schilder, aan u het woord.

De heer Schilder: Ja, goedemiddag leden van de commissie FEB. Ik zal u inderdaad zoals aangekondigd door de heer Sietsma meenemen door de grote lijnen van ons verkennend onderzoek en dat doe ik door middel van het delen van een presentatie. Ik kan u dan niet meer zien en u mij niet, maar de gelegenheid tot vragen is er na de presentatie. Dus dan ga ik nu over tot het delen van de presentatie zelf.

De voorzitter: Dank u.

De heer Schilder: Dan hoop ik dat die voor u te zien is.

De voorzitter: Ik zit er even tussendoor. We kunnen de presentatie nu ook op iBabs volgen. Dank u.

De heer Schilder: Ja, dank u voorzitter. Zoals gezegd is het onderwerp kaders tellen. Het is nog even goed om misschien aan te geven wat voor de Rekenkamer aanleiding was voor het onderzoek. Zoals ook al door de heer Sietsma aangegeven, is de realiteit anno 2021 dat wat de Provincie doet vaak gebeurt in netwerken met andere partijen. Daarnaast zijn dat vaak ook programma's of projecten met een lange doorlooptijd en dat roept allerlei vragen op voor de kaderstellende, controlerende rol van Provinciale Staten. Wat wij hebben beoogd met het verkennend onderzoek is vooral om PS aanbevelingen te doen of handvatten te geven hoe je bij dergelijke netwerken, programma's, projecten, je eigen rol als Provinciale Staten goed kunt invullen. Het betreft dus een verkenning met een handreiking en een achtergronddocument. Die zijn ook rondgestuurd bij deze vergadering. En voor degenen die niet in de gelegenheid zijn geweest daar uitgebreid kennis van te nemen, zal mijn presentatie vooral de grote lijn van de handreiking volgen. De casuïstiek die wij hebben onderzocht is kennislandschap Greenport Venlo en het is misschien nogmaals goed om te benadrukken, zoals de heer Sietsma ook al zei, dat we niet een uitgebreid evaluatieoordeel willen vellen over dit project, maar we zien het wel als een goed voorbeeld van waar sprake is van netwerken en van projecten en programma's met een lange doorlooptijd. Inhoudelijk gaat het bij Greenport Venlo over een kennislandschap zoals dat heet, bestaande uit aan de ene kant een campus waar kennisontwikkeling plaatsvindt, waar bedrijven naartoe worden gehaald en studenten. Aan de andere kant gaat het om een campusvastgoed. Dat zijn een aantal gebouwen, ook wel de hardware genoemd van Greenport Venlo. Bij die Greenport zijn er verschillende partijen die bijdragen via verschillende wegen, verspreid in de tijd komt er geld naar dat project of programma toe. De doelen en ambities voor Greenport Venlo worden niet alleen door de Provincie maar in samenspraak met partners uit onderwijs en bedrijfsleven vormgegeven en ook uitgevoerd. Tot slot, voor de Provincie Limburg valt dit onder het programma innovatiekracht en zijn er dus ook vanuit de Provincie allerlei wijzen waarop bijgedragen wordt aan Greenport Venlo. Deze kenmerken maken het voor ons interessant en sloten goed aan bij ons doel om een keer te kijken hoe je kunt sturen op onderwerpen waar niet alleen de Provincie maar ook andere partijen partner zijn en die langer in de tijd doorlopen. U ziet hier een plaatje, en ik ga het niet helemaal gedetailleerd met u doornemen, maar dit is om nog een keer te illustreren hoe complex besluitvorming kan zijn voor projecten die een lange doorlooptijd kennen. Dit plaatje is ook opgenomen in de handreiking in het achtergronddocument als u het nog een keer wilt bekijken. Maar kern hiervan is een project met een doorlooptijd waarbij eigenlijk de eerste stappen al zijn gezet in 2003 en 2004. Later heeft de Floriade een belangrijke rol gespeeld bij de verdere totstandkoming van Greenport Venlo. En vanaf 2014, dat ziet u in het rechterdeel van het plaatje, gaan dan allerlei stappen en initiatieven genomen worden, en ook bijdragen vanuit de Provincie, om dat Greenport Venlo vorm te geven. U ziet een lange doorlooptijd. U ziet ook veel momenten waarop besluiten worden genomen, zowel inhoudelijk als financieel, en dat maakt het dus complex en dat maakt het dus ook belangrijk om als Staten te kijken hoe kan ik op zo'n geheel sturing geven. Op basis van het onderzoek van deze casus en onze eigen reflectie komen we dan eigenlijk tot drie hoofdpunten, die u ook in de handreiking vindt, waarvan wij zeggen die zouden wij met name willen meegeven aan Provinciale Staten en dat zijn deze drie die u in beeld ziet. Blijf alert op mogelijkheden tot bijsturen. Vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van alle bijdragen. En tot slot, als het gaat om de rollen, dat u ook het gesprek aangaat over de betekenis van die rollen.

De rest van mijn presentatie zal bestaan uit het kort toelichten van deze drie aanbevelingen voor PS. Als eerste de mogelijkheden tot bijsturing. Beleidskaders tellen is vaak in de praktijk niet iets wat ultiem op één moment gebeurt en daarna verder geen nadere aanpassing, invulling meer kent. Dat zie

je ook bij de Greenport Venlo zoals ik al aangaf. Er worden allerlei stappen gezet in de loop van de tijd en dat betreft dan vaak ook een nadere invulling of precisering van kaders die gelden. Dan is het als Staten altijd goed om te kijken, niet alleen helemaal bij aanvang maar ook bij de verdere stappen, waar willen wij als Staten kaders tellen met het oog op het publiek belang. Vervolgens is ook altijd een vraag bij iets wat al langere tijd doorloopt, welke mogelijkheden hebben wij als Staten om tegen eventuele voortgang of verdere uitbreiding of nieuwe financiële besluiten te zeggen dat willen we niet of dat willen we op een andere manier en ook goed op dat moment te vragen wat komt er eventueel nog meer aan de komende jaren zodat we een goed totaalbeeld hebben van wat er gebeurt. Tot slot, u kent in de Provincie Limburg de systematiek waarbij rond belangrijke vraagstukken de mogelijkheid bestaat om eerst het gesprek aan te gaan op basis van zogenaamde sonderende nota's. Dat is in ieder geval wat ons betreft ook een heel goed instrument om zeker bij onderwerpen die complexer zijn het gesprek met elkaar aan te gaan. Dan een korte toelichting op de tweede aanbeveling die betrekking heeft op het vragen van financieel overzicht. Het komt vaak voor dat je als Statenlid rond bepaalde projecten een individueel financieel besluit voorgelegd krijgt. Dat kan zijn een vraag om goedkeuring van een financiering, een lening, een krediet. Het kan zijn een besluit dat gaat om een deelneming, een storting in een eigen vermogen. Het kan ook zijn de verstrekking van een subsidie. En wat wij hiermee willen aangeven is dat het goed is om te weten wat het totaal aan bijdragen is en door financiële overzichten te vragen kun je dan ook beter beoordelen wat vind ik hier als Statenlid van. Als het goed is dan zou die informatie ook in reguliere P&C-documenten beschikbaar moeten zijn, de begroting en jaarrekening, en ook daar zou je in ieder geval als PS in staat moeten zijn om een goed beeld te kunnen krijgen van het totaal aan financiële betrokkenheid van de Provincie rond een onderwerp. Tot slot bij deze tweede aanbeveling is het misschien ook goed om jaarlijks de tijd te nemen bij niet alleen het totaal maar ook individuele projecten zoals Greenport Venlo te kijken hoe het er financieel voor staat qua positie en risico's en vinden wij dat dat nog aanleiding geeft tot vragen van onze kant. Dan tot slot de derde aanbeveling die wij willen meegeven aan PS gaat over de rollen van de Provincie. Op het moment dat de Provincie samenwerkt, wat dus ook bij Greenport Venlo het geval is, dan kan het zijn dat de Provincie verschillende rollen vervult. Provincie Limburg kent daar ook een kader voor, het kader sturing en samenwerking. De commissie zal dat goed kennen. Het is recent ook geactualiseerd en daarin wordt dus ook benoemd dat de Provincie op het moment dat er wordt samengewerkt verschillende rollen kan spelen. Dat kan zijn financier. Dat kan zijn als aandeelhouder. Het kan zijn als subsidient. Er zijn veel verschillende rollen. Maar onze aanbeveling hier is om goed te kijken wat dat precies betekent, want soms kan een term nog niet altijd informatie heel duidelijk geven over wat houdt dit in, wat betekent dit voor de betrokkenheid en de binding van de Provincie op korte en lange termijn. Dan zie je dat in de praktijk vaak de Provincie niet één rol heeft maar meerdere, zoals bijvoorbeeld bij Greenport Venlo. De Provincie is daar én aandeelhouder én een financier via leningen. Ze verstrekt ook subsidies en zo zie je dat er dus meerdere rollen zijn. Dan is het goed om in ieder geval ook de vraag te stellen hoe die zich tot elkaar verhouden. Tot slot bij dit verhaal en ook misschien bij de casus die wij hebben bestudeerd, misschien ook als een soort kanttekening bij het achtergronddocument dat u van ons heeft gehad. Dat gaat soms best gedetailleerd en dat is soms best heel verfijnd. Daar zou ik zeggen, verdwaal niet in systematiek. Dat is soms ook vakjargon en het is soms best moeilijk om te volgen, uit te leggen waar het precies om gaat als er termen langskomen als storting in agio, als het gaat om overzetten van eigen vermogen, als het gaat om allerlei typen leningen die er zijn. Wat in ieder geval steeds voorop moet staan is dat goed uitgelegd moet kunnen worden wat hier het publiek belang is dat gediend wordt. Dan mag ik tot slot misschien aansluiten bij een mooie algemene term die ook in de nota Sturing In Samenwerking is te vinden. Er is altijd die

vraag bij een project: wat is het maatschappelijk en financieel rendement dat wij als Provincie hiermee bereiken voor de inwoners van Limburg en doen wij met dat doel de goede dingen? En dat was ook het einde van de presentatie. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Schilder. Wie heeft nog een technische vraag aan mijnheer Schilder of aan ZRK of mijnheer Sietsma? Van de commissie niemand? Mijnheer Schilder, dan is het duidelijk geweest. Wij gaan nu over tot de inhoudelijke behandeling in twee termijnen waarvoor elke fractie maximaal vijf minuten heeft. Ik start bij de fractie van de PVV. Mijnheer Ernst.

PVV (Ernst): Voor ons was het een volkomen duidelijk document en wij hebben op dit moment geen verdere inbreng daarover.

De voorzitter: Dank u mijnheer Ernst. Mijnheer Van Caldenberg.

SP (Van Caldenberg): Ja voorzitter, dank u wel. Het stellen van kaders, dat zegt iets over hoe sterk is een parlement en hoe sterk is een College en wie van de twee is er net wat sterker dan de ander. En hoe steviger de kaders zijn hoe minder bewegingsvrijheid het College heeft. Het is denk ik goed dat het parlement zich bewust is van de rol als kadersteller en daar ook vrij stevig in optreedt, daar waar het parlement als geheel gekozen is door de bevolking van deze provincie en het College slechts door dat gedeelte dat men vertegenwoordigt, al moet ik toegeven in deze extraparlementaire constructie dat ik even niet zo goed weet welk deel dat dan precies zou moeten zijn in deze tijd. Maar het is wel verstandig om die kaders wel goed te formuleren daarom. Mijn zorg zit er een beetje in dat wij nu dit rapport hebben gekregen en dat wij met zijn allen zeggen het rapport is helder, wij nemen het tot ons, wij besluiten om de conclusies en de aanbevelingen over te nemen. Die komen op een lijst te staan en bij het eerstvolgende beleidskader dat er ligt, doen wij er vervolgens eigenlijk relatief weinig mee, want dan komt er weer die politieke discussie en dan treedt die discussie op over wie is er machtiger, het College of het parlement. Wat ik eigenlijk graag zou willen, is dat wij verdergaan dan alleen maar kennisnemen en het overnemen van de conclusies en aanbevelingen, maar dat wij ook daadwerkelijk dit vastleggen, eventueel per motie, dat kan nu nog niet maar eventueel bij de Statenvergadering, om bijvoorbeeld te eisen van het College, en dat niet alleen maar nu aan te nemen, dat wij bij de financiële stukken bijvoorbeeld gewoon een totaaloverzicht krijgen bij de campussen van wat hebben we er tot nu toe in geïnvesteerd, wat moet er nog geïnvesteerd worden, welke ontwikkelingen zijn er, allemaal dat soort dingen. En dan heb je het over de campus, maar dat zou eigenlijk bij al dit soort ontwikkelingen moeten gebeuren. En als wij dat nu ter kennisgeving aannemen en we nemen het over, dan is dat prima, maar als wij het bij het eerstvolgende stuk niet doen dan hebben we wel informatie tot ons genomen, geanalyseerd hoe het beter kan, maar dan hebben wij eigenlijk niet het lef getoond om er ook daadwerkelijk iets mee te doen en dat zou vooral mijn oproep zijn aan de commissie.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van Caldenberg. Mijnheer Ernst.

PVV (Ernst): Ik vraag even iets aan collega Van Caldenberg. U ziet dus echt GS en PS als machtsopponenten blijkbaar en niet als een mogelijk team dat door een goede samenwerking tot een beter resultaat zou komen. Dat vind ik een beetje vreemd of heb ik uw woorden verkeerd geïnterpreteerd?

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

SP (Van Caldenberg): Nee, dat is niet geheel verkeerd. Wij hebben als hoogste orgaan het parlement en het College voert datgene wat wij als parlement uiteindelijk vaststellen uit. Wij hebben daar een aantal taken. Wij hebben daar een aantal rollen in, maar de machtsverhouding is in zoverre dat het parlement het hoogste orgaan is en het College daaraan uitvoerend. Alleen op het moment dat wij als hoogste orgaan heel veel vrijheid geven, dan is het College in staat om ook van alles met die vrijheid te doen. Dat is ook verder niet erg. In zoverre ga ik met u mee dat het dan ook de ruimte is die het parlement daarvoor gegeven heeft om dat te gaan doen in het belang van de Provincie Limburg om te doen wat goed is. Alleen de vraag is, waar willen we dat die macht ligt en die zit bij ons. En ik denk dat dat ook heel goed is omdat die macht bij dat parlement ook de macht is die de bevolking ons daarbij gegeven heeft. Maar mijn belangrijkste punt is dat wij er dus voor moeten zorgen als parlement dat op het moment dat er conclusies en aanbevelingen staan, dat we die niet alleen voor kennisgeving aannemen, maar ook uiteindelijk daadwerkelijk dadelijk een keer gaan vastleggen en die opdracht ook gaan verstrekken want anders dan hebben we de informatie opgehaald, dan hebben we iemand die ons een wijze les heeft geleerd maar als we vervolgens die niet daadwerkelijk ook leren internaliseren en er iets mee doen, dan komen we ook niet verder.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van Caldenberg. Mevrouw Depondt.

CDA (Depondt-Olivers): Ik heb een vraag aan de heer Van Caldenberg. We hebben vrij recent heel uitvoerig stilgestaan bij de herijking SIS 3.0 over investeringsprincipes en leidende principes, uitgangspunten enzovoorts. Vindt u dat datgene wat de ZRK nu aan aanbevelingen doet daar niet voldoende in is verankerd?

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

SP (Van Caldenberg): Nee, dat zou ik niet direct willen zeggen, maar het punt is dat dit natuurlijk over een heleboel zaken gaat waarvan wij zeggen daar kun je iets van leren zeg maar en daar staan een aantal aanbevelingen in, bijvoorbeeld als het gaat over pak dat totaaloverzicht, zorg dat je dat krijgt. Laten we die opdracht ook concreet formuleren en laten we die opdracht ook geven, want anders dan blijft dat eigenlijk een beetje hangen. Dat is mijn oproep eigenlijk. Met SIS 3.0 hebben we ook ingestemd. Dus dat is verder prima.

De voorzitter: Mijnheer Smeets.

Samen voor Limburg (Smeets): Ik heb niet helemaal in beeld wat de heer Van Caldenberg schetst. Ik ben even het kader kwijt, maar dat was bij energie en duurzaamheid waar de heer Burlet volgens mij een aantal keren is teruggestuurd. Dus daar speelde volgens mij het parlement een prima rol, daar waar men dacht er is informatie of achtergehouden of niet volledig. Dus ik herken me daar niet in en ik heb een andere vraag aan de heer Van Caldenberg. Is de heer Van Caldenberg met mij van mening dat het eigenlijk jammer is dat dit rapport een klein beetje mosterd na de maaltijd is? Ik had dit rapport namelijk graag gehad toen wij hier aantraden met ik geloof twee derde nieuwe leden. Dat had ons denk ik geholpen. Is de heer Van Caldenberg dat met mij eens?

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

Samen voor Limburg (Smeets): Dus even ter aanvulling, want de kaders zijn volgens u nagenoeg allemaal vastgesteld zo'n beetje en nu zitten we met een rapport waar we eigenlijk nu gaan terugkijken, meer van dit hadden we misschien beter kunnen doen als we dit rapport eerder hadden gehad.

SP (Van Caldenberg): Ik voel met u mee, in zoverre dat ik mij daar van alles bij kan voorstellen, dat u dat liever had gehad voordat u de kaders ging vaststellen. Vind ik dat een verwijt aan de Zuidelijke Rekenkamer? Nee, want zij doen hun onderzoeken op het moment dat ze die doen. Ik denk dat het vooral onze taak is om aan onze opvolgers, dat duurt nog wel een tijdje, maar in ieder geval ervoor te zorgen dat zij bij de start van hun nieuwe periode kennisnemen van dit rapport. Dat ontslaat ons niet van de plicht om daar nu ook goed kennis van te nemen en er de komende periode nog iets mee te doen. En u had het over het beeld. Ik denk dat daar waar het ging over circulaire economie bij Gedeputeerde Burlet de Staten ook heeft opgetreden, maar ik denk dat er ook wel een aantal keren beleidskaders zijn geweest waarbij de Staten heel veel ruimte heeft gegeven, waarbij er ook wel partijen zijn geweest aan de voorkant die hebben gezegd misschien moet je die kaders wat nadrukkelijk stellen. Dat is een spel wat hier in de zaal tussen partijen politiek plaatsvindt, maar ook hoe meer ruimte het parlement geeft aan het College, hoe ruimer dat is, hoe lastiger het ook straks is om te kunnen controleren. Dat is mijn opmerking, maar ik voel met u mee dat ik dat ook liever meteen aan het begin had. Maar kennis die nu pas vergaard wordt, die hadden we niet twee jaar geleden kunnen hebben.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van Caldenberg. Mijnheer El Attal. We zouden technische vragen stellen maar we beginnen nu onderling hier iets van wal te steken. Dus laten we het bij technische vragen houden voor de ZRK. Sorry, U heeft gelijk. Dat was de eerste termijn. Ja. Ik ben te langzaam. Aan u het woord, mijnheer Ernst.

PVV (Ernst): Dus ik mag mijn interruptie op de heer Van Caldenberg doen. Goed. Ik hoor u net zeggen we moeten een opdracht gaan formuleren, maar zegt u nu echt serieus dat we een opdracht aan onszelf moeten gaan formuleren? En u had het over een motie. In dit geval is het een beetje raar, want het gaat erover of wij aanbevelingen over gaan nemen. Moet ik daar een motie voor indienen? Volgens mij kan dat trouwens helemaal niet, want een motie is bedoeld om richting GS te werken. Dus dat kan al niet en ik ga echt geen opdracht aan mezelf formuleren. Nee, dat is mijn eigen verantwoording. Ik krijg adviezen. Daarvan zeg ik nu ja inderdaad die zijn verstandig, die gaan we overnemen, en dan is het ieders eigen verantwoording op de plaats waar die zit om voor de kiezers die voor hem gekozen hebben dat daadwerkelijk zo uit te voeren. Ik vind het een beetje raar een opdracht aan mezelf te formuleren. Maar ik weet niet of u het daarmee eens kunt zijn?

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

SP (Van Caldenberg): Kijk, als u het zo uitlegt ben ik het daar wel mee eens dat dat heel gek is, maar dat is zeer zeker niet datgene wat ik bedoel. Kijk, wij krijgen hier een advies en er komt nu een Statenvoorstel. En in dat Statenvoorstel staat dat wij de conclusies en de aanbevelingen overnemen.

Dat is prima en dat stellen we dadelijk met zijn allen vast. Maar vervolgens hebben we dat gedaan en dan staat er een vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdrage als één van die conclusies en aanbevelingen. Dan zou je kunnen zeggen, we hebben dat geconcludeerd en die aanbevelingen hebben we ons ter harte genomen, maar dan komt het punt dat we een opdracht moeten gaan verlenen en die verlenen we dan niet aan onszelf. Nee, die verstrekken wij dan aan het College. Daarover zou ik dan, of over een van de andere aanbevelingen, een motie willen aannemen of misschien wel gewoon een initiatiefvoorstel of iets anders. Dat is mijn punt. Kijk, ik zou de heer Ernst met van alles op pad willen sturen. Dat zou ik wel heel erg leuk vinden. Daar krijg ik ook heel veel zin in nu, maar dat is geenszins de bedoeling van mijn opmerking.

De voorzitter: Mijnheer Ernst.

PVV (Ernst): Maar dan zeg ik toch op het moment dat er een dergelijk kader is dat wij toch op dat moment aan GS de opdracht meegeven van kom met een totaal financieel overzicht over het geheel. Dan hoef ik toch geen opdracht aan mijzelf te gaan verstrekken? Op dat moment, dat is precies wat de aanbeveling is, vraag naar dat totaaloverzicht. En om naar dat totaaloverzicht te gaan vragen dat is toch onze eigen verantwoording die wij als partij of als persoon, zoals wij hier in deze functie zitten, dan hebben. Dan ga ik toch geen opdracht verstrekken. Nee, ik stel die vraag en daar wil ik een antwoord op. Punt. Toch?

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

SP (Van Caldenberg): Ik weet niet of het met het woordje toch en dat vraagteken erachter te plaatsen een vraag is geworden, maar laat ik zo zeggen. U kiest ervoor om te zeggen op het moment dat er zich iets voordoet dan hoop ik dat ik mij de aanbeveling die de ZRK heeft gedaan nog herinner. Mijn oproep zou er veel meer voor zijn om nu te zeggen bij wijze spreken, wij vragen bij alle stukken die GS over bijvoorbeeld campussen aanlevert om gewoon een totaaloverzicht van de financiële situatie. Dat zou bijvoorbeeld kunnen.

De voorzitter: Mevrouw Depondt.

CDA (Depondt-Olivers): Heel concreet, is dat nu een vraag van u aan het College en als het College zo meteen zegt ja dat doen wij, vanaf nu krijgt u bij alle stukken een totaalvoerzicht, is het dan voor u goed?

SP (Van Caldenberg): Ja, op dit voorbeeld wel.

De voorzitter: Dank u. dan gaan we verder met de heer El Attal.

PvdA (El Attal): Ja, ik kan mij goeddeels vinden in de woorden van de vorige spreker. Het zijn eigenlijk gewoon tips en tricks van de ZRK voor ons, let hierop en let daarop. Dat is heel erg goed. De volgende stap is, zoals mijnheer Van Caldenberg al zegt, ga dan verder dan vervolgens die conclusies hier nu simpel over te nemen. Zorg ervoor dat die conclusies als het ware vlees en bloed worden in het handelen. Daarmee bedoel ik, voeg vragen die iedere keer weer naar voren komen bij ieder stuk, dus inderdaad een stukje geschiedenis van de financiën, een analyse van wat gebeurt er als we deze

investering niet doen of wat zijn mogelijke alternatieven, gewoon standaard toe en dan wordt denk ik de taak die PS heeft een stuk makkelijker. Hier staat duidelijk dat dit aanbevelingen zijn aan PS en niet aan GS. Maar onze vraag is eigenlijk: GS, probeer ons dan in die taak zo goed mogelijk te faciliteren. Dat was het van mij.

De voorzitter: Dank u, mijnheer El Attal. Mijnheer Baneke.

GroenLinks (Baneke): Dank u wel, voorzitter. Ik ben geenszins van zin om de voorgaande discussies weer opnieuw op te rakelen. Dus die eerste twee punten zijn uitermate besproken, maar de derde is natuurlijk de moeilijkste, datgene wat door ZRK wordt aangeraden: denk mee over verduidelijking en invulling van de eigen rollen. Ik bespeur dat zij dat nog niet goed genoeg ingevuld vinden worden door PS, want anders hadden ze die aanbeveling niet gedaan. Ergo, mijn vraag zou zijn aan PS, waar wij zelf allemaal onderdeel van zijn, hoe zouden wij dat dan moeten doen en ik leg die vraag hier maar gewoon even op tafel. Misschien dat de mensen daar ideeën over hebben. We zouden bijvoorbeeld aan de Griffie kunnen vragen om daar eens meer over na te denken, want ik vind het een moeilijk punt om zelf op te pakken als alleenstaande fractie. Het is iets wat wij Statenbreed op zouden moeten pakken. Dus ik leg dat maar even in de week en bij de eerste twee punten zijn eigenlijk alle opmerkingen al gemaakt die daarover gemaakt zouden moeten worden.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Baneke. Mijnheer Loomans.

Partij voor de Dieren (Loomans): Ja, dank u wel. Wij zouden de ZRK graag willen bedanken voor dit rapport. Hierdoor is ons veel meer duidelijk geworden over een casus zoals Brightlands en zeker bij een langlopend project als dit geeft dit Statenleden een heldere inkijk in een complex dossier en ook worden pijnpunten keurig aangestipt. De tips zijn welkom en helder maar worden waarschijnlijk niet altijd opgevolgd in de praktijk. En ondanks dat dit rapport adviezen bevat voor PS, heb ik toch één vraag aan GS. Is het College van plan om complexe langlopende dossiers als deze nog eens vaker te laten analyseren door de Zuidelijke Rekenkamer met verbeterpunten over de informatievoorziening aan PS en deze bevindingen voor te leggen aan PS? Verder kunnen wij ons vinden in de aanbevelingen en die nemen we dan ook graag over.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Loomans. Mijnheer Paas.

50PLUS (Paas): Dank u wel, voorzitter. Wij kunnen ons ook helemaal vinden, voorzitter, in de aanbevelingen van de Zuidelijke Rekenkamer. En de discussie gehoord hebbende, ik heb daar zelf over nagedacht. De vraag van mijnheer Van Caldenberg was eigenlijk, hoe borgen wij dat de aanbevelingen ook hout snijden, dat we die op termijn niet weer verliezen in de zin van we hebben ze aangenomen en wat doen we er verder mee, helemaal niets. Daarstraks is het woord Griffie al gevallen. De heer Baneke zei dat. Ik dacht bij mezelf het is altijd een standaardformat wat de Griffie gebruikt. Als het over een complexe samenwerking gaat met financiële gevolgen, is het dan niet mogelijk dat de Griffie een format voor PS uitwerkt waar GS elke keer aan moet voldoen, zodat de vragen die in de vorm van de aanbevelingen van de Zuidelijke Rekenkamer naar voren zijn gekomen automatisch bij PS terechtkomen. Als GS daar akkoord mee gaat, dan neem je gewoon de aanbevelingen over en dan is dat elke keer voor iedereen duidelijk. Bijvoorbeeld de vraag naar het publiek belang was de belangrijkste vraag van de Zuidelijke Rekenkamer. Dat zou toch gewoon in het

format kunnen met onderaan wat is het publiek belang, waarom doen wij dat als GS. Dan weet PS dat toch. Dus mijn vraag is: Is het mogelijk dat PS een opdracht verstrekt aan de Griffie om daar serieuzer naar te kijken en daar voorstellen voor te doen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Paas. Mijnheer Franssen.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Dank u wel, voorzitter. LOKAAL-LIMBURG dankt de Zuidelijke Rekenkamer voor het rapport. Het rapport is helder en duidelijk. Kijk, er staan drie aanbevelingen en zonet was er een discussie over de aanbeveling 2. Ik ben ook benieuwd hoe het College daarop het antwoord geeft, want het is natuurlijk wel van belang of wij er altijd om moeten vragen of is het College bereid om eventueel een toezegging te doen dat wij constant een totaaloverzicht krijgen. Even tussendoor wil ik nog een opmerking maken. Zonet werd SIS 3.0 benoemd en als wij het stuk doornemen dan zien wij dat in SIS 3.0 niet helemaal helder de aanbevelingen worden omschreven zoals hier verwoord. Dat wil ik toch even gezegd hebben, want dat is niet helemaal hetzelfde zoals hier verwoord. Dan vervolgens het investeringsbeleid. Wij als LOKAAL-LIMBURG vinden het toch belangrijk om hier aandacht aan te besteden, zeker omdat er staat hier moeten de prioriteiten en de kernindicatoren iets zeggen over het maatschappelijk en financieel rendement, en nu komt het, voor de inwoners van Limburg. Daar hechten wij heel veel waarde aan. Wij zien dat ook graag opgenomen in stukken die ons zeker worden voorgelegd. Daarnaast worden er nog een aantal punten benoemd. We hebben ze allemaal kunnen lezen en zonet werd het ook in de presentatie verwoord, maar ik wil ook nog misschien een klein aandachtspunt aan u voorleggen en ik ga ervan uit dat dat een typefout is. In het Statenvoorstel van de commissie FEB, de kaderstelling Limburg, staat op pagina 5 bij de eerste bullet ‘hoe graag.’ En volgens mij dient het te zijn ‘hoe groot.’ Als het straks een Statenvoorstel wordt dan ga ik ervan uit dat dit veranderd wordt. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Depondt.

CDA (Depondt-Olivers): Ja, voorzitter, de aanbevelingen van de Rekenkamer zijn helder. De Rekenkamer geeft terecht ook aan dat zij hun aanbevelingen hebben opgesteld in de periode waarin SIS 2.0 nog aan de orde was. Inmiddels is SIS 3.0 aan de orde. Daar hebben we ook een hele uitvoerige discussie gevoerd met elkaar over bijvoorbeeld leidende principes die wij in de eerste versie wat onderbelicht vonden en waar juist door interventie van de commissie als leidend principe het maatschappelijk belang is opgenomen. Dus wij delen dat met de Rekenkamer. Ik ben ook blij met die constatering, maar ik ben ook blij met de constatering dat we dat zelf ook al hadden geconstateerd en dat dat ook geleid heeft tot aanpassingen van SIS 3.0. Ik ben het ermee eens dat het er allemaal misschien niet zo letterlijk in staat, maar volgens mij als ik het mij goed herinner, ik kijk ook zo meteen even naar de Gedeputeerde, hebben wij afgesproken bij de behandeling van SIS 3.0, en dan moet het natuurlijk wel gaan over investeringen, deelnemingen, participaties, of whatever in de wat grotere context, dat wij ook inderdaad steeds aangegeven krijgen hoe die passen binnen SIS 3.0 en op welke onderdelen dat dan is. Dus voor een deel wordt daarmee de vraag beantwoord. Of dat 100% zo is, dat kan ik niet helemaal overzien. Ik heb SIS 3.0 er niet meer naast gelegd. Dus misschien zou een suggestie kunnen zijn, leg hem er nog eens even naast en kijk eens of daar al dan niet nog wat aanscherping in zou kunnen zijn. Maar ik zou er zeker geen voorstander van zijn om daar waar we het hebben afgesproken bij de grotere projecten, want zo noem ik ze dan maar even, want daar zijn die deelnemingen, participaties en investeringen aan de orde, dat wij nog eens een keer een extra format

gaan maken waar dan naast SIS 3.0 ook nog eens een soort ZRK-analyse zou moeten plaatsvinden. Ik denk dat we dan elkaar een beetje aan het bezighouden zijn. Maar het principe dat delen wij wel. Als het gaat over inderdaad die budgetten, dat meer totaalinzicht, dan delen wij dat ook. Het was ook één van de vragen die negen partijen rondom de campussen hebben gesteld van laat nu eens zien hoeveel we er al in hebben gestoken, waar staan we nu en wat gaat er nog aankomen. Misschien is het een optie om dat bij alle grote projecten te gaan doen. Bij de campussen komt al een herijking van de rapportagesystematiek. Bij LEF is dat ook in voorbereiding. Misschien is het een idee, ik weet niet of het bij die P&L erin zit, maar om gewoon bij alle laten we zeggen grote dossiers, eens even te kijken of dat voldoende geborgd is. En zo niet, en dat is dan ook de formele vraag naar aanleiding van de discussie die de heer Van Caldenberg aanzette, is GS bereid, en dan zou ik het echt wel willen afbakenen tot de grote projecten en niet bij elke individuele subsidie van € 50.000 daar zo'n hele analyse onder te leggen, om inderdaad dit gewoon standaard te gaan opnemen in de rapportages, want dat is volgens mij het meest logische forum. Wij hebben de systematiek van de grote projecten. Ik denk dat die heel erg helpt in deze discussie, omdat je dan de deelbeslissingen die je neemt per definitie ook al in een groter kader hebt staan en in een groter kader rapporteert. Mijn aanbeveling zou wel zijn, daar werd net ook al iets over gezegd, om bij aanvang van een nieuwe PS-periode, PS-leden eens even goed te informeren over al die grote projecten met hun rapportages en risico's enzovoorts, en ook met zoekfuncties het heel makkelijk te maken voor mensen om daar informatie bij elkaar te krijgen, want ik snap best dat zo'n eerste halfjaar heel druk is. Maar voor nieuwe mensen duurt het best wel even denk ik eer je een beetje in de gaten hebt hoe dat allemaal werkt. Dus dat zou misschien een aanbeveling ter voorbereiding voor de volgende periode kunnen zijn.

De voorzitter: Dank u, mevrouw Depondt. Mijnheer Van Wageningen.

D66 (Van Wageningen): Volgens mij heeft mevrouw Depondt zo'n beetje alles gezegd wat ik wilde zeggen.

CDA (Depondt-Olivers): Misschien moet je lid worden van het CDA.

D66 (Van Wageningen): Het klopt, het zijn uitstekende aanbevelingen van de Zuidelijke Rekenkamer en ik denk dat we er al grotendeels aan voldoen als we scherp zijn op een goede toepassing van Sturing in Samenwerking, ook vanwege de aanscherping die we nog bij 3.0 gedaan hebben, ook op grond van wat deze commissie heeft ingebracht, dat we het maatschappelijk doel met het besluit vaststellen en dat we ook een exitstrategie vaststellen en dat er jaarlijks wordt gerapporteerd op die twee dingen. Dat hebben we vastgelegd in Sturing in Samenwerking 3.0 en op initiatief van de commissie. Als we dat doen, dan zitten we al een eind in de goede richting. Dan nog aanvullend. We hebben ook nog de regeling grote projecten en als we die goed toepassen dan zitten we ook al een eind in de richting van de aanbevelingen die de Zuidelijke Rekenkamer zojuist heeft gedaan. Dat zijn dus de twee dingen, leerpuntjes, en dat als het tussen wal en schip valt we erop blijven letten is ook een les die ik hieruit trek. Bij grote projecten moeten we wel oppassen dat het instrument niet bot wordt. Dus de aanbeveling vat ik niet op als pas maar zoveel mogelijk de regeling grote projecten toe, maar meer van let goed op wanneer je hem toepast, dus pas werkelijk als je het wilt volgen periodiek en ook echt wilt bijsturen periodiek. Als het project daarvoor in aanmerking komt dan moeten we het gewoon doen en dat kunnen we als Staten ook besluiten. Wij zijn de enige die besluiten of een project groot is of niet en of het via die regeling moet. Ik heb eigenlijk geen vraag over. Dit is een aanbeveling

aan onszelf. Inderdaad we moeten scherp blijven. Laten we dat doen. D66 neemt de aanbevelingen graag over en we nemen ons voor om ernaar te handelen. Dat was mijn slotzin.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van Wageningen. Mijnheer Smeets.

Samen voor Limburg (Smeets): Ja, dank u wel voorzitter. Het is zo'n twee jaar geleden dat wij aantraden, ik toen nog onder de vlag van Forum voor Democratie en toen werden we ook kort na onze installatie voorgesteld aan de Zuidelijke Rekenkamer. Ik zal daar eerlijk in zijn. Mijn gedachte toen was van daar heb je weer zo'n toevluchtsoord voor gewezen Tweede Kamerleden, het zoveelste bewijs dat de baantjescarrousel bestaat, maar ik moet opmerken dat ik mijn beeld danig, danig, heb moeten bijstellen. Zo eerlijk moet ik zijn. Het is wat mij betreft een professionele club met aantoonbare onafhankelijkheid. Ik roep in herinnering de onderzoeken naar Marsna Paper en natuurlijk de klusjesmannen. Dus wat dat betreft heb ik mijn beeld moeten bijstellen zoals gezegd. En zo ook dit onderzoek kaders tellen. Het verschaft ons veel inzicht. Er zitten relevante suggesties bij. Soms zijn het wat open deuren maar dat heb je natuurlijk altijd bij dit soort omvangrijke rapporten. Maar ik wil eigenlijk twee zaken opmerken en dat is de timing of in goed Nederlands de tijdigheid. We hebben net al even de discussie gevoerd daarover. Waarom wordt het eigenlijk nu pas aan ons aangeleverd? Natuurlijk, de opdracht wordt verstrekt en zij gaan handelen, maar is het misschien een aanbeveling, en volgens mij hoor ik mevrouw Depondt dat net ook zeggen, om dit aan het begin van een nieuwe Statenperiode te gaan doen? Ik had het namelijk graag in mijn rugzak gestopt als een soort van handboek soldaat. Zo zie ik het eigenlijk. Het was een perfecte aanvulling geweest op de uitgebreide introductie die wij hebben gehad vanuit de ambtelijke ondersteuning en de Griffie en noem maar op. Dat is zeer goed bevallen. Dit had daar wat ons betreft perfect ingepast. En een volgende is eigenlijk waarom komt dit tot ons als een Statenvoorstel. Dat is eigenlijk iets wat mij bevreemdt. Het impliceert dat je dit cadeautje, zo zie ik het, zou kunnen amenderen of dat je er zelfs uiteindelijk nee tegen zou kunnen zeggen, terwijl het toch vol met goede bedoelingen zit en wij deze zaken graag tot ons nemen. Wat gebeurt er als je tegen dit Statenvoorstel nee zou zeggen? Zeg je dan luister, dit grondig stuk werk verwijzen we naar de prullenbak en we houden ons er niet aan, we doen net of we het niet gelezen hebben? Dus ik vind het op zich een hele aparte constructie, maar het kan aan mijn onervarenheid liggen, dat dit middels een Statenvoorstel tot ons komt. En het doet wat mij betreft ook een beetje afbreuk aan het werk van de ZRK dat je eigenlijk zegt van hier kun je nog eens wat van vinden. Ik zie het handje. Ik help de voorzitter even.

De voorzitter: Mijnheer Smeets, mijnheer Nijskens heeft een vraag voor u.

VVD (Nijskens): Ja, ik kruip even voor, want mijnheer Van Caldenberg had ook de vinger opgestoken.

De voorzitter: Hij is al een hele tijd aan het woord geweest.

VVD (Nijskens): Denkt u niet juist dat, doordat het gegoten is in een Statenvoorstel, het meer aandacht krijgt dan als de ZRK het gewoon bij de ingekomen stukken bij ons liet landen en dat wij het dan al dan niet tot ons zouden nemen en dat het vervolgens ergens in een la of in een digitaal bestand zou blijven zitten? Dus ik denk wij nemen juist de ZRK heel serieus door er daadwerkelijk een Statenvoorstel van te maken en in het verleden heb ik één keer gepoogd om een aanbeveling uit een

ZRK-rapport zeg maar te amenderen en dat heeft het uiteindelijk niet gehaald. Dus u kunt wel degelijk aanbevelingen niet overnemen of niet wensen over te nemen of via een stemverklaring zeggen van heel dank je wel maar met die aanbeveling ga ik niets doen of die wil ik niet. Dus ik denk juist dat het in een Statenvoorstel gegoten is zodat het meer aandacht krijgt. Bent u dat met mij eens? Sorry, er moet natuurlijk een vraag bij.

Samen voor Limburg (Smeets): Kijk, als u het zo brengt kan ik mij er iets bij voorstellen. Aan de andere kant denk ik het is ook de verantwoordelijkheid van iedere fractie om met dit onderzoek iets te doen uiteindelijk. Je kunt wel zeggen het wordt tot ons gebracht en we duwen het in een la. Dat is dus de verantwoordelijkheid van de betreffende fractie. U zegt het krijgt meer gewicht in de vorm van dit Statenvoorstel. Ik betwijfel dat. Ik vind het een goed rapport en dat brengt wat ons betreft gewicht genoeg met zich mee om het serieus te nemen. Snapt u? Mijn beleving was een beetje van nu krijgen we een Statenvoorstel en gaan we hier dan dadelijk over stemmen? Het zijn hele goede aanbevelingen. Het is een heel goed rapport. Dus ik was daar enigszins zoekende om dat te karakteriseren als Statenvoorstel.

De voorzitter: Mijnheer Smeets, ik wil even helpen. Dat het een Statenvoorstel wordt dat is een afspraak binnen het Presidium. Daar komt het vandaan dat het een Statenvoorstel is. Daar zitten alle fractievoorzitters in. Mijnheer Van Caldenberg, had u ook nog een vraag voor de heer Smeets?

SP (Van Caldenberg): Ja, in die zin dat we onlangs een evaluatie hebben gehad van de Zuidelijke Rekenkamer en één van de dingen die daaruit naar voren kwam was dat er aandacht moet zijn voor maatschappelijke relevantie. Er moet aandacht zijn voor doorwerking van rapporten. Het is denk ik daarom ook juist heel goed dat we met elkaar discussiëren, ook al zijn we het er misschien allemaal over eens, wat die conclusies en aanbevelingen zijn. Dan kun je het er ook mee oneens zijn. Dat kan ook, maar zou u liever er niet over praten? Dat zou eigenlijk mijn vraag zijn. Want dat is eigenlijk wat u voorstelt.

De voorzitter: Mijnheer Smeets.

Samen voor Limburg (Smeets): Nee, dat zit er helemaal niet achter natuurlijk. Het is een goed rapport en we kunnen er met zijn allen over spreken. Ik zou niet weten in welk gremium je dat dan zou moeten doen. Ik stel puur ter discussie moet dat dan een Statenvoorstel zijn of een ander soort stuk wat we met zijn allen kunnen bespreken of een hamerstuk. Ik weet het niet. Het heeft niets met transparantie te maken onzerzijds dat we dat niet willen bespreken. Dus dat is een beetje flauwekul. Ik stelde puur vragen bij de vorm. Daar gaat het eigenlijk om.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

SP (Van Caldenberg): Dat kan ik mij voorstellen maar nu ligt er dit rapport dat gaat over kaders tellen. Dat is misschien wat minder politiek beladen zal ik maar zeggen omdat dit eigenlijk een algemene aanbeveling is over hoe onze werkwijze zou kunnen zijn, maar stel u voor dit rapport was gekomen en dat ging daadwerkelijk over die inhuur van oud-politici. Hadden we er dan niet in de commissie over gesproken en hadden we dan geen discussie gehad over de conclusies en aanbevelingen? Dan was het ook in een Statenvoorstel gegoten, maar het punt is eigenlijk maakt in welke vorm het gegoten

wordt dan voor u uit of het een politiek relevant onderwerp is of niet?

Samen voor Limburg (Smeets): Ik denk dat dat zeker meespeelt. Dat van die klusjesmannen is natuurlijk een politiek relevant onderwerp. Dat laat onverlet dat je dat grondig met elkaar bespreekt en dat is ook gebeurd. Bij dit ga je een soort leercurve ontwikkelen bij Statenleden, als je dit tot je neemt en je gaat het goed bestuderen en liefst natuurlijk aan het begin van een Statenperiode. Dit is veel algemener van aard. Dat is een beetje appels met peren vergelijken wat dat betreft, maar zodra het politiek beladen wordt, is het natuurlijk zeer goed dat we dit met zijn allen bespreken in de commissie. Ik vond het een beetje, en ik merk dat volgens mij wel bij meerderen, van we scharen ons erachter. Dus dan is het minder politiek relevant. En moet je er dan uitgebreid bij stilstaan, los van het feit, en ik heb dat net al gezegd, dat ik het rapport zeer kan waarderen, het stuk werk van de Zuidelijke Rekenkamer? Dus dat staat buiten kijf. Het is puur de vorm waarop dit soort dingen besproken wordt, die veel meer algemeen van aard zijn en veel minder politiek beladen zijn. Is dat dan op deze manier de bedoeling? Dat was meer hetgeen wat door me heen ging toen ik het las. Laat ik het zo zeggen dan. Maar het belangrijkste punt is de tijdigheid en daar zou ik toch wel een pleidooi voor willen houden dat we dat anders gaan inrichten in de toekomst.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Baneke.

GroenLinks (Baneke): Dank u. Ik kreeg al een beetje een lam handje. Even een punt van orde voorzitter. Ik werd geattendeerd door mijn achterban, en het feit is dat deze vergaderingen openbaar zijn, dat de livestream niet werkt en dat schijnt al gedurende lange tijd te zijn. Dus ik weet niet wat dat voor invloed heeft op deze vergadering maar ik geef het even mee.

De voorzitter: Mijnheer Smeets?

Samen voor Limburg (Smeets): Ik ben klaar met mijn verhaal maar volgens mij wil de heer Ernst mij nog een prangende vraag stellen.

De voorzitter: De heer Ernst heeft drie interrupties gehad. Hij is door zijn dingen heen. Mijnheer Van Caldenberg ook.

PVV (Ernst): Is dat niet per spreker?

De voorzitter: Wat zegt u?

PVV (Ernst): Dat is toch zeker per spreker of per ronde.

De voorzitter: Nee, dan blijven we een beetje aan de gang. Mijnheer Driessen. Wij gaan verder met de vergadering.

Forum voor Democratie (Driessen): Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij met de woorden van mijn gewaardeerde collega mijnheer Smeets. Ik heb veel FvD-jargon voorbij horen komen. Dan hoef ik dat quotum niet meer te halen en kan mijn spreektekst korter. Over het algemeen wil ik bij zeldzame uitzondering ook een beetje een lans breken voor GS bij dit stuk, want in de discussie die we

hieromtrent voeren zijn we heel erg bezig met hoe gaan we dit aan GS opleggen, maar voor het overgrote deel is dit een advies aan ons als PS en in tegenstelling tot de heer Van Caldenberg van de SP, die dat graag zou vastleggen in een werkwijze, denk ik dat wij die verantwoordelijkheid veel meer bij onszelf moeten zoeken. Als wij allemaal straks in kaders gaan kijken en wij vinden hier zelf wat van, wij vinden zelf dat hier bijsturing op nodig is, zou ik dat vrij willen laten aan iedere fractie. Als we GS gaan beperken en zeggen dit moet, dit moet en dit moet, dan kan dat om in de wijze woorden van de heer Koopmans te blijven. Dan worden de stukken nog langer, waar wij elke keer over zeuren dat de stukken altijd zo groot zijn om te lezen. Verder de punten van de Rekenkamer, wij zijn doorgaans altijd heel blij met het werk van de Rekenkamer. Ze doen toch dingen waar wij niet de tijd of de mogelijkheden voor hebben, waarvoor dank. Wat betreft het alert zijn op bijsturing, en net als de heer Smeets zijn wij natuurlijk ook allemaal aangetreden in deze periode, vind ik dat we best wel veel mogelijkheden en kansen hebben voor bijsturing. Wij merken de zaken aan als Groot Project. Wij hebben voortgangsrapportages. Daar hebben we weer gesprekken over. Dus de mogelijkheden die liggen er wel degelijk. Nemen we die niet dan zouden wij toch onszelf in de spiegel aan moeten kijken voor correctie. Dat is dus voornamelijk een ding wat bij Statenleden hoort te liggen en wat we in onze visie niet vast horen te leggen bij GS van ga dit structureel doen. Bij elk individueel kader kunnen wij die vraag stellen waar nodig.

De voorzitter: Mijnheer El Attal.

PvdA (El Attal): Even heel specifiek. Geldt dat, voor de duidelijkheid, voor u dan ook voor het stukje financiële geschiedenis bijvoorbeeld, waarvan we nu vragen kan dat standaard worden opgenomen?

De voorzitter: Mijnheer Driessen.

Forum voor Democratie (Driessen): Even wat duiding. Bedoelt u met financiële geschiedenis projecten die voor een Statenperiode hebben plaatsgevonden waarin de betreffende Statenleden zijn aangetreden bijvoorbeeld?

PvdA (El Attal): Ja, ik bedoel specifiek de tweede aanbeveling zoals die hier staat: De financiële besluiten om het totaaloverzicht van de provinciale bijdragen. Daar staat nu ‘vraag dat,’ maar als je gewoon de eis stelt lever dat gewoon altijd aan dan hoef je dat niet iedere keer te vragen.

Forum voor Democratie (Driessen): Ja, dat is mooi dat u dat vraagt want in mijn betoog ben ik daar net aangekomen. Dus ik ga gewoon verder en als uw vraag dan beantwoord is dan laten we dat zo. Ik had dus één punt bij financiële constructies bijvoorbeeld. Als ik het mij goed herinner, hebben we een tijd geleden het stuk Enexis gehad met een vrij complexe financiering. Dat was een hybride converteerbare obligatielening, waar het denk ik ook wel inderdaad een beetje intransparant is van wat gaat dat precies betekenen. Wanneer wordt dat geconverteerd of hoe gaat dat dan en wat wordt uiteindelijk de bijdrage van de Provincie, als dat wel of niet geconverteerd wordt. Daar hebben we een debat over gehad in ook de commissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur en die droeg heel erg bij aan het begrip. Daar zijn we goed uitgekomen, ook vervolgens in PS nog. Die droeg heel erg bij aan een duidelijk beeld van hoe staat de Provincie daar dadelijk in of na een eventueel geconverteerde lening. Dat vind ik dus wel belangrijk, dat we bij stukken inderdaad en ook bij historische stukken goed duidelijk hebben in hoeverre zitten we hier financieel in en wat hebben we

gesubsidieerd, wat hebben we geleend en wat hebben we aan aandelen zodat we een helder beeld krijgen als PS van hoeveel is het precies. We hebben dat inderdaad met de Brightlands-campussen. Daar kan dat heel erg in het voordeel werken als we een helder beeld hebben, met ook in de stukken zelf misschien een kleine paragraaf over hoe participeren we precies in dat bedrijf. Ik hoop dat ik zo uw vraag trouwens heb beantwoord mijnheer El Attal. Even kijken. Ja, dat was hem. Dus Forum voor Democratie ziet geen heil in het vatten van een processtructuur. Mocht u dat willen dan kan dat natuurlijk altijd in een motie. Dat kan ook bij elk kader in een motie. Dus daar zijn wij heel erg voor en voornamelijk laat GS daar zoveel mogelijk vrij in, ook zodat ze niet ons weer overladen met vaste stukken. Tot zover.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Driessen. Mijnheer Nijskens.

VVD (Nijskens): Ja, voorzitter, het is moeilijk nog iets toe te voegen aan alle verhalen die gepasseerd zijn. De heer Paas zat eigenlijk op de lijn die mij ook te binnen schoot. Als je gewoon kijkt naar hoe een Statenvoorstel is opgesteld dan is dus punt 1, onderwerp. Punt 2, inleiding, aanleiding, inclusief beoogd resultaat. Daar hoort ook het maatschappelijk belang te staan. Punt 3, de bevoegdheid van gaan we er wel over. Punt 4, wat wordt er voorgesteld. Punt 5, wat zijn de risico's. Punt 6, toelichting en de kernargumenten. Dan krijgen we punt 7, afweging van alternatieven. Er staat in dit rapport met name dat we daar goed op moeten letten. Motivering van de gemaakte keuzes en toets van duurzaamheid. Punt 8, relatie met de begroting. Punt 9, juridisch. Punt 10, verbinding en advies. Punt 11, relatie met de coronacrisis. Punt 12, referendumverordening. Punt 13, effecten op CO_2. Punt 14, verdere planning, procedure en uitvoering. Punt 15, periodieke informatie. Punt 16, evaluatie. Punt 17, communicatie. Punt 18, meegezonden bijdragen. Daar zouden we natuurlijk nog een hele rits aan toe kunnen voegen en bij veel voorstellen is het best relevant om inzicht te hebben en te houden over hoeveel financiën naar een project gegaan zijn, maar bij heel veel dingen is het ook heel eenvoudig. Daar is één keer geld nodig. Daar wordt één keer geld in gestort. Er wordt één keer krediet gevraagd. Bij complexe zaken en ook de casus die hier onderzocht is, is het ook nog lopende.

De voorzitter: Mijnheer Driessen.

Forum voor Democratie (Driessen): Ik hoor de heer Nijskens en ik hoop dat hij op onze lijn zit. Bent u het dan ook met mij eens dat als wij heel veel criteria gaan toevoegen waaraan we toetsen en waaraan we moeten voldoen dat het ook contraproductief kan werken, dat als we te veel informatie geven dat het juist complexer van aard kan worden en niet eenvoudiger?

VVD (Nijskens): Dat is het precies. Daarom heb ik de hele lijst voorgelezen, want er zijn natuurlijk ook een aantal punten die voor heel veel voorstellen gewoon niet relevant zijn, maar we hebben ze op het lijstje staan, er wordt even een vinkje bij gezet het is niet van toepassing. Maar bijvoorbeeld bij deze casus van de Greenport Venlo is ook financieel heel veel gewijzigd. Daar waren eerst andere constructies. Die zijn samengevoegd. Die zijn weer op een andere manier uit elkaar geklapt. En dat waren boekstukken van honderden pagina's waar door kennisinstituten of deskundigen aan gewerkt is. Het is natuurlijk goed als je dan een keer een beeld hebt van het heeft € 100 miljoen gekost, een herschikking van zoveel miljoen, een afschrijving van zoveel miljoen, subsidies zoveel miljoen, investeringen zoveel miljoen, maar als je bij ieder voorstel als er iets van Greenport langskomt die hele rits krijgt, dan loop je het risico dat je iedere keer opnieuw over die € 100 miljoen gaat lopen

discussiëren. Of stel je hebt daar een campus staan van € 100 miljoen en je zegt nu is het genoeg en dan brandt een afdeling en dan zeg je we bellen de brandweer niet want we hebben er genoeg geld in gestoken, nu is het klaar. Dus het is ook een hele vreemde om daar direct conclusies aan te verbinden. Er wordt van alles gebaard.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

SP (Van Caldenberg): Voorzitter, volgens mij wordt dit drie. Dus dan ga ik daarna ook stoppen, maar wat aanbeveling 2 zegt: neem een financieel totaaloverzicht op. En totaal zou kunnen impliceren dat het een enorme lijst moet worden met heel veel pagina's maar dat gedeelte van het woord overzicht kan ook impliceren dat je het eigenlijk in één oogopslag moet kunnen zien en dat het eigenlijk duidelijker wordt, liefst eigenlijk nog korter, dus eigenlijk de meest relevante informatie gaat brengen, zodat je het geheel kunt beschouwen. Zou het niet verstandig zijn om dat gedeelte op te nemen? Want niemand heeft er denk ik behoefte aan, en die discussie die deel ik wel met u, om nog 25 pagina's eraan toe te voegen, maar om het overzicht gedeelte te verbeteren. Dan krijgen we betere informatie en niet meer.

De voorzitter: Mijnheer Nijskens.

VVD (Nijskens): Daar ben ik altijd voor maar daarom schets ik ook het dilemma op het moment dat je dit soort vragen gaat stellen van waar leidt het toe. Welke informatie wordt dan inderdaad aangeboden? Gaan we dan dus inderdaad die hele ontrafeling presenteren bij ieder voorstel dat om krediet vraagt voor een detail van Greenport of doen we dat niet? Dan denk ik dat juist de financiële omvang van zo'n deelneming juist in die rapportage van de grote projecten, maar ook in de verbonden partijen in onze eigen jaarrekening, gewoon verwoord moet zijn. Daar moet je gewoon in kunnen zien, de Provincie heeft historisch gezien zoveel geld in aandelen van die deelneming gestoken, zoveel subsidies, zoveel eigen vermogen en zoveel resultaat. En dat staat er gewoon in. En bij kleine projecten wil je toch niet het hele verleden waar zo'n klein project onder hangt weer zien. Dus ik denk niet dat we het via een motie zoals u opriep moeten doen, maar ik deel de mening van mijn twee rechterbuurlieden. Op het moment dat zich iets voordoet en je denkt daar wil ik meer van weten dan vraag je het gewoon en dan krijg je die informatie neem ik aan. Voorzitter, ik had zelf een aantal technische vragen gesteld. Overigens dank voor de beantwoording door ZRK, maar één daarvan is denk ik niet helemaal goed overgekomen. Ik had bij één van de vragen gesteld van wij stellen altijd het kader met een bovengrens: het mag € 10 miljoen kosten. En dan doen we dat braaf en we zeggen allemaal heel dapper € 10 miljoen mag het kosten en er komt een overschrijding. Wij zeggen dan eigenlijk nooit dan doen we het niet meer. Dat heb ik nog niet meegemaakt. Altijd wordt bijgeplust. Hoe kunnen wij als Provinciale Staten dan daar meer grip krijgen op kaders die wij daadwerkelijk ook gesteld hebben en hoe hard werkt het College om juist niet te komen vragen om meer geld. Dat is niet altijd, althans voor mij niet altijd helemaal duidelijk hoe dat gaat, maar ik denk dat ik wel onderhand aan de vijf minuten zit.

De voorzitter: Daar was u al overheen. Dan gaan we nu terug voor een reactie naar de ZRK en dan pakken we daarna mijnheer GS, mijnheer Koopmans. Aan u het woord. Wie van de twee, mijnheer Sietsma of mijnheer Schilder?

De heer Sietsma: Ik wil graag beginnen voorzitter. Veel van wat gezegd is betreft eigenlijk onderlinge discussie over de manier waarop u hiermee aan de slag wilt gaan en er is ook veel waarop wij niet hoeven in te gaan en wat misschien zelfs verstandig is om niet te doen. Maar er zijn vier punten waarmee ik graag samenvattend wil reageren en met name wilde ik vragen of ook Ard Schilder kan reageren, waarbij ik denk dat met name ook die laatste vraag, die ook schriftelijk al beantwoord is, even bij hem terecht zal komen. Als eerste, als het gaat over kaders tellen en de manier van uitvoering door het College, is het inderdaad belangrijk om centraal te stellen dat het om één provincie gaat met één provinciebelang voor alle inwoners. Daar is geen twijfel over. Maar in de aard van de zaak ligt dat de Staten zullen proberen als hoogste macht in de provincie om het speelveld te bepalen en dat GS daar natuurlijk de randen van gaat opzoeken. Dat is in elk geval heel normaal in een ambitieuze taakopvatting. Het gaat dan niet om een strijd maar om een gezond dualisme, waarbij die kaders dus bepalen of uiteindelijk gebeurt datgene wat de Staten willen, want er is geen twijfel over dat de Staten het hoogste gezag in de provincie zijn. Alleen de kunst is u het moet willen zijn en u moet het ook toepassen op die momenten waar het aan de orde is. En juist als het gaat om samenwerking met andere partijen, die ingewikkelde langlopende constructies, wordt zoiets heel geleidelijk iets wat er altijd al was, wat blijft en waar de controle van de Staten misschien niet voldoende op van toepassing is. Daarom is het onderwerp zo belangrijk dat u als Staten het speelveld kunt blijven bepalen. Dat is punt 1.

Mijn tweede punt is dat het net even ging over de vraag over kaders die eenmaal al gesteld zijn en of je dan al te laat bent. Wij denken dat je die kaders steeds weer kunt heroverwegen aan de hand van nieuwe ontwikkelingen. Daarom is het zo belangrijk dat kaders niet in beton gegoten zijn, maar dat die als uitgangspunt gelden en dat in de loop van de tijd steeds bekeken wordt of de ontwikkelingen die zich in de praktijk voordoen nog diezelfde kaders rechtvaardigen en de toepassing daarvan mogelijk maken. Ik zei bij de aanvang al dat netwerksamenwerking betekent dat je met andere partijen op zoek gaat naar concrete doelstellingen. Het is wat kort door de bocht geformuleerd maar u begrijpt wat ik bedoel. Dus je kunt aan de voorkant niet precies voorspellen wat je tegenkomt onderweg in die samenwerking en daarmee is het ook heel goed om juist die netwerksamenwerking heel goed van jaar tot jaar te bewaken.

En in dat verband, en nu kom ik aan mijn derde opmerking, zou ik toch uw aandacht nog eens willen vragen op een ander moment voor bladzijde 24 van ons achtergrondenrapport waar wij ook ingegaan zijn op die rapportage via grote projecten. Dit is formeel geen Groot Project en dat heeft een bepaalde reden. Dat is ook uitgelegd op bladzijde 24/25. Dit is een samenwerking in een bv, een andere rechtsvorm, en daar zijn andere praktijken van controle op van toepassing. Dat zal allemaal zo zijn maar het grote belang is, juist omdat dit een netwerksamenwerking is die ook weer nieuwe rechtspersonen genereert, dat u als Staten wel jaarlijks of periodiek de informatie krijgt, soms zelfs per kwartaal, dat staat daar ook in, die u nodig hebt om na te gaan of die kaders nog voldoende functioneel zijn en of ze nog aansluiten bij wat u wilt en dus dat die prestaties van die bepaalde samenwerking, waar u ook in investeert als Provincie, nog in verhouding staan tot datgene wat u beoogd hebt. En of het dan een Groot Project moet zijn of niet, ben ik persoonlijk niet helemaal onder de indruk van de argumentatie om het niet te laten zijn wat nu in uw overwegingen als Provincie is besloten. Maar dat is uiteindelijk bijzaak. Het gaat erom dat u als Staten periodiek die informatie krijgt over de performance van deze samenwerking die u nodig hebt om te kijken of dit zich nog binnen de kaders beweegt en of u als Provincie nog krijgt wat u daarmee bedoeld heeft.

Mijn vierde opmerking zou zijn, voorzitter, dat juist als het gaat om die complexe samenwerking met andere partijen, die onontkoombaar en belangrijk is, die dus helemaal niet ter discussie moet staan maar die wel complex is, dat juist als zich dat voordoet het onderzoek naar doelmatigheid en doeltreffendheid heel centraal moet staan. En dat kan door bijvoorbeeld een Rekenkamer een keer iets te vragen, maar dat kan ook door het College zelf dat te vragen in het kader van die 217a-onderzoeken, waar u regelmatig natuurlijk zelf ook rapporten van krijgt.

Samengevat: Deze dynamiek van samenwerking met andere partijen is groeiend in aantal en ongelooflijk belangrijk, maar mag er niet toe leiden dat u als politici geleidelijk in een soort keurslijf komt waarin u niet meer uw eigen provinciale aandeel kunt bepalen en beoordelen. En daar is dit advies op gericht. Wij denken dat het in de dynamiek tussen GS en PS belangrijk is om dit steeds weer te blijven benoemen. En dat is dan altijd de grens. De een vind dit en de ander vindt dat. Maar als Staten moet u die informatie hebben die u nodig hebt om te kunnen bepalen of datgene wat gebeurt zich nog binnen de marges van uw beleid als Provinciale Staten beweegt. Tot zover even een algemene opmerking voorzitter.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Sietsma. Ik dacht dat nu nog even mijnheer Schilder aan het woord was.

De heer Sietsma: Ja.

De voorzitter: Mijnheer Schilder, aan u het woord.

De heer Schilder: Dat klopt. Ik heb een kleine aanvulling op de vraag van de heer Nijskens die aangeeft één van de vragen heeft de Rekenkamer iets anders geïnterpreteerd dan bedoeld. Hoe gaan we ermee om wanneer een budgettaire grens geldt en het College komt op een gegeven moment met het voorstel om geld te besteden. In onze eerste beantwoording hadden wij een aantal methoden genoemd, maar ik denk dat hier de kern is, wat de heer Nijskens ook zelf aangaf, dat als je een kader hebt gesteld, zeker ook financieel, en het College komt met voorstellen om daaroverheen te gaan, dan is het aan PS zelf om op zo'n moment natuurlijk misschien nog kritischer dan bij een gewoon besluit, dat binnen kaders past, de vragen te stellen die wij ook in de handreiking hebben gesteld van wat is hier de situatie, waarom is het echt nodig om die extra belastingeuro hieraan uit te geven. En dan zijn wel de methoden die wij in de beantwoording van zijn vragen hadden genoemd manieren om dat te doen. En als daar twijfel is dan kun je of het College vragen of desnoods andere partijen, misschien de Statenonderzoeker of misschien de ZRK, om nog eens een keer extra mee te kijken, want wij snappen ook dat niet bij iedere vraag of iedere investeringsbeslissing je hele pakken papier wilt standaard, maar zeker bij zo'n situatie dat toch een vrij strak gesteld financieel kader wordt overschreden, zou je toch als PS kunnen overwegen om wat extra ver te gaan in de vragen die je stelt, al dan niet ook van andere partijen dan het College.

De heer Vermeulen: Voorzitter, zou ik hier ook nog iets over mogen zeggen? Mark Vermeulen, Rekenkamer.

De voorzitter: Maar natuurlijk kunt u daar iets over zeggen. Ja.

De heer Vermeulen: Ja, ik ben weer ingehaakt. De vraag van de heer Nijskens vind ik een hartstikke goede vraag. Die is heel belangrijk, want er komt ook een soort punt dat je zegt nu hebben we al zoveel gedaan, nu kunnen we niet meer uitstappen, en dat is vaak het argument om te zeggen we hebben nu € 10 miljoen uitgegeven, laten we die elfde dan toch maar doen want anders zijn die eerste tien weg. Dat is niet echt goed op te lossen. Daar moeten we ook eerlijk in zijn, maar er zijn wel een paar dingen die je mee zou kunnen nemen. En de eerste zou kunnen zijn in planvorming. Daar zit iets paradoxaals, want in een netwerk kies je voor elkaar, je gaat samen iets doen. Maar onderdeel van een gezonde relatie daarin, en een samenwerking is iets anders dan een huwelijk, is dat je ook permanent nadenkt over de exitstrategie. Als het niet meer werkt, wat is de manier om eruit te komen? Dus ik zou me kunnen voorstellen dat een onderdeel van ingewikkelde planvorming toch ook steeds een voortdurende paragraaf is van op dit punt kunnen we er nog uitstappen, op dit punt zo, en hoe doen we dat dan met elkaar. Dat is belangrijk, dat je het ook eens bent over die exit strategieën en dat je dat niet pas uit gaat onderhandelen op het moment dat de boel al fout gegaan is. Dat is één.

En het tweede punt is, en nu moet ik even goed nadenken wat mijn tweede punt ook alweer was: Attero. In het begin kwam dat even ter sprake. U weet dat de Rekenkamer ook een vrij pittig onderzoek gedaan heeft destijds naar de Attero-kwestie. Dat kwam nu in een heel ander verband langs met dat drama bij die notaris. Wat wij in dat onderzoek van Attero op het spoor kwamen was, en dat hebben we vaker gezien, zeker daar waar het over publiek-private samenwerkingen gaat, dat het openbaar bestuur de neiging heeft om veel in onomkeerbaarheden te redeneren, zo van we hebben het nu een keer besloten, nu moeten we dit pad ook helemaal aflopen, terwijl als je kijkt naar private partijen, kapitaalmaatschappijen of ondernemers of weet ik veel wat, dan houden die veel langer de optie open om dat toch niet te doen. Je zou zeker als het gaat over publiek-private samenwerkingen waar je in terechtkomt juist deze dynamiek voortdurend goed met elkaar moeten bespreken. Op welk moment vinden jullie nog dat je eruit kunt stappen en op welk moment vinden wij dat dat eigenlijk nog kan. En we hebben een aantal onderzoeken waar we met name de publiek-private samenwerkingen bekeken hebben. Zowel in Brabant als in Limburg zagen we dat daar echt een opvallend verschil zat in de manier waarop het bedrijfsleven daarmee omgaat, de private partijen, en de manier van het openbaar bestuur. En eigenlijk is toch ook de conclusie dat het openbaar bestuur dan altijd een beetje ik wil niet zeggen het sukkeltje is, maar wel aan het kortste eind trekt, dat de private partijen uiteindelijk opportunistischer handelen. Daar bedoel ik niets negatiefs mee hoor. Daar zijn ze gewoon voor ingericht. En daarmee zeggen ze ook tot in een latere fase ‘weet je, dan doen we het toch niet en als het toch te duur dreigt te worden kappen we er gewoon nu mee.’ Zodra je de grens van publiek-privaat over gaat wordt dit een belangrijk thema om heel goede afspraken met elkaar over te maken.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Vermeulen. Dan geef ik nu als laatste mijnheer Koopmans het woord. Mijnheer Koopmans, aan u het woord.

Gedeputeerde Koopmans: Ja voorzitter, dank u wel. De drie aanbevelingen die de Zuidelijke Rekenkamer doet en ook de toevoegende woorden van de heren van de Rekenkamer, kan ik ook vanuit ons perspectief ten volle onderschrijven. Ik denk niet dat het gaat om wie is de sterkste of een soort strijd. Het gaat er gewoon om hoe kun je elkaar in elkaars rollen versterken. Daar gaat het om, u als PS in de kaderstellende, controlerende, budgettair relevante rol als hoofd maar ook voor ons als uitvoerende organisatie. Daar gaat het om hoe kun je elkaar daarin versterken. Wij hebben SIS 3.0. In

het rapport is ook geschreven dat uitgegaan is van 2.0. Maar in 3.0 hebben we de beide aanbevelingen met betrekking tot de rollen, in elk geval voor ons, opgenomen. Ik verwijs daarbij naar paragraaf 4.4, waarin we uitdrukkelijk hebben opgeschreven, en dat kan u ook helpen namelijk in de discussie over de rollen van de Provincie, dat we die ook veel meer gaan benoemen. Dat hebben we in de afgelopen periode ook veel vaker gedaan. We hebben rollen voor onszelf geformuleerd en hier ook in Statenvoorstellen neergelegd, wat uitdrukkelijk ook staat opgenomen in diezelfde paragraaf en dan gaat het bijvoorbeeld over de stapeling van middelen. Ik lees een klein stukje dat als aanvulling op 2.0 is gedaan even voor: “In het Treasury-advies of in de GS-nota zal de stapeling van de instrumenten en daarmee de verschillende rollen die de Provincie uitoefent duidelijk in kaart worden gebracht, de totale inbreng van de Provincie en van derden, welke instrumenten en vanuit welke rol voor de Provincie, welk risico voor de Provincie, et cetera, et cetera.” Dus de kern van wat in de aanbevelingen staat, staat nu ook in SIS 3.0. Ik zou daar nog bij willen zeggen, want dat is denk ik een punt dat ook voorkomt uit de casus die onderzocht is, dat er natuurlijk momenten zijn dat je weleens tegen elkaar zegt van nu wil ik eigenlijk wel weten wat het in zijn totaliteit allemaal gekost heeft. Toen ik Gedeputeerde werd had ik dat ook weleens. Dan kwam je bij Chemelot en dan zei je wat hebben we daar in totaal eigenlijk al ingestopt. Weet je dat gevoel, dat ook een beetje in de aanbevelingen zit, daarvan denk ik dat het bij de grotere projecten heel verstandig is om dus niet alleen naar de huidige stapeling te kijken maar ook nog eens even terug te kijken naar hoe zijn we eraan begonnen en daar een stuk tekst aan te wijden. Ik denk dat dat een heel goed midden is of misschien is dat ook hetgeen de heer Van Caldenberg wilde, maar ik hoorde de heren Nijskens en Driessen zoiets zeggen. Ik denk dat dat van belang is. Ik vind het zelf namelijk ook absoluut van belang dat je ook nog eens af en toe goed terugkijkt naar waarom ben je eraan begonnen en wat was de bedoeling. Dat is zo relevant. Ik vind dat heel interessant. Ik geloof dat het Peter Camps is die dan vaker opschrijft de Provincie is zich aan het terugtrekken van de campus of zoiets. Even los nog van de vraag of dat aan de orde is, is ook aan de orde dat je nog een keer nadenkt hoe ben je eraan begonnen en hoe lang was toen de bedoeling dat je wat deed. Dus het vraagstuk op zich van hoe ben je aan een traject begonnen, met welke bedoelingen, met welk perspectief, hoelang ergens aan bijdragen, dat moet je af en toe nog eens een keer oplichten en uitlichten, om daar ook een goed publiek debat over te kunnen voeren. Dus in die zin, voorzitter, moet ik u zeggen dat al die drie aanbevelingen ook ons uit het hart gegrepen zijn en wij daar waar wij dat kunnen, en bij twee en drie heb ik net al uitleg gegeven hoe, zullen wij daar een bijdrage aan leveren.

Dan nog twee andere opmerkingen over het Rekenkamerrapport. Daar heeft u met elkaar denk ik wat minder over gesproken, maar ik ben toch zo vrij om dat te doen. Als ik de zin lees over de rol, dan gaat het ook over de rol van PS ten opzichte van GS. Er zijn natuurlijk ook wel eens momenten en daar staan twee zinnen over in het rapport, waarin dan opgemerkt wordt dat soms de discussie wat veel gaat over de procedure en dat het veel gaat over de techniek van het financiële instrument en dat het wat minder gaat over waar de Rekenkamer meer aandacht voor vraagt. Ik ben zo vrij om te zeggen dat herken ik. Ja, dat herken ik wel. En ik denk gewoon dat het echt beter zou zijn om echt heel goed na te denken over die rollen, en ook die rollen zoals net de heer Vermeulen ook nog een keer uitdrukkelijk zei in relatie tot noem het maar het opereren in een netwerk. Want de keuze die uw Staten gemaakt hebben, al in 2014 met het amendement a1, en daarna noem het maar even de meer de activistische kant in het College, en daarna de vertaling in SIS 2.0 en 3.0 over hoe wij ons rendement willen behalen, maatschappelijk zeg ik tegen de heer Franssen, maar ook financieel, dat is er een waarbij je echt met elkaar intensief over die rollen moet praten. Want doe je dat niet, dan zit je

een keer met onvervulde verwachtingen of verwachtingen die helemaal niet naar elkaar zijn uitgesproken en ook niet zijn vastgelegd of zoiets. En dan ontstaan er misverstanden die niet bijdragen aan laat ik zeggen het belang waar we in Limburg voor staan, het elkaar versterken op dat punt op onze eigen taak.

Voorzitter, dan dat tweede punt, de dynamiek, het dynamische karakter. De heer Vermeulen begon daarover. Voorzitter, dat herken ik ook heel sterk maar wel dubbel en dan kom ik op het punt van de heer Nijskens. Aan de ene kant maken wij natuurlijk ook weleens mee dat de werkelijkheid anders is dan wat wij op papier met elkaar hadden vastgelegd. Natuurlijk gebeurt dat. Noch corona noch de economische crisis in 2010 stonden in een kader en daarna gebeurt het wel, of de vastgoedcrisis. Het gebeurt. Daarom is het wel van belang om dat dynamische karakter naar elkaar toe wel heel goed in de gaten te houden. Daarom pleit ik ook altijd in deze commissie voor kijk dan ook goed als Staten bij de beleidskaders, bij de jaarlijkse evaluatie. Dat is van belang. We hebben bij bijna alle kaders afgesproken dat er jaarlijks gerapporteerd wordt. Dan moet je nog eens goed kijken naar zijn we nog steeds de goede dingen aan het doen in het dan aanwezige tijdsgewricht en economische of sociale situatie. Dan zeg ik tegen de heer Nijskens wij zeggen heel vaak nee als College van GS. Voor de Gedeputeerde van financiën is dat een van zijn hoofdtaken om heel vaak in het College of voorafgaande in RO-notities te zeggen nee dat gaan we niet doen, die weg gaan we niet op. Niet alles wat bij ons gevraagd wordt komt op uw tafel te liggen, lang niet alles. Voorzitter, dat was het.

De voorzitter: Dank u. Dan gaan wij over tot de tweede termijn. Dan ga ik naar mijnheer Ernst. Dan had ik ook het liefste dat u aangaf of het een hamerstuk of een bespreekstuk wordt. Mijnheer Ernst.

PVV (Ernst): Ja, dank u wel, voorzitter. De PVV ziet dit als datgene wat het ook daadwerkelijk is, een handreiking, een stuk gereedschap. Wij nemen het ter harte en zullen voor zoverre wij dat nog niet deden ook ernaar handelen. Wat ons betreft is het een hamerstuk.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Ernst. De heer Van Caldenberg.

SP (Van Caldenberg): Dank u voorzitter. Een drietal punten. Het eerste punt is datgene wat mevrouw Depondt gevraagd heeft en dat was eigenlijk een soort van compromis tussen datgene wat ik zei en datgene wat de heer Nijskens of de heer Driessen zei en dat was namelijk hou dit stuk van de Rekenkamer nog een keer naast het stuk SIS 3.0 en kijk of er daar nog zaken zijn die zijn aan te scherpen. De vraag aan het College is zijn zij dat van plan. Het tweede punt is het volgende. De heer Koopmans gaf daarstraks iets aan over hoe hij vond dat er bij de grote projecten over de financiering van hoe dat in het verleden was gegaan, hoeveel is erin gegaan, wat zou er nog moeten gebeuren, iets zou worden opgenomen. Dat zei hij en ik vraag mij even af was dat een toezegging en vraag 2 is dan wat was dan precies die toezegging daarop, want ik denk dat het goed is dat we dat gewoon precies even dan met elkaar helder hebben, wat dat dan ook is. Tot slot werd ik getriggerd door de woorden van de heer Sietsma op basis van het rapport met datgene wat hij zei over de wijze waarop wij omgaan met Greenport Venlo en de wijze waarop wij dat niet volledig hebben aangemerkt als Regeling Groot Project. Dat maakt eigenlijk dat ik daar met mijn fractie nog eens even over na wil denken of ik daar in de Staten niet nog een keer iets mee wil doen.

De voorzitter: Mevrouw Depondt.

CDA (Depondt-Olivers): Ja, met het risico op de verkeerde stoel te zitten, maar we hebben een brief gekregen van het College, mededeling portefeuillehouder eind januari naar aanleiding van de brief over de campussen, en daarin wordt voorgesteld om die allemaal samen te pakken, eventueel samen alle vier de campussen gewoon als Groot Project aan te duiden. Dus de vraag is of we dat niet eerst zouden moeten afwachten. Ik kan me voorstellen dat de heer Sietsma dat niet geweten kan hebben, maar dat zit in de pijplijn zal ik maar zeggen.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

SP (Van Caldenberg): Ik was bijna aan het einde of ik was aan het einde, maar in reactie op mevrouw Depondt zou het ons wel een lief ding waard zijn dat we die dan wel alle vier afzonderlijk als Groot Project rapporteren. En als we dat op die wijze doen dan is dat wat ons betreft prima.

De voorzitter: Dank u. Mevrouw Depondt.

CDA (Depondt-Olivers): Wij hebben inmiddels ook een brief gekregen, maar als het goed is staat die geagendeerd voor een van de volgende controlecommissies om juist over de rapportagesystematiek over de campussen met elkaar van gedachten te wisselen. Dus misschien moeten we hem daar dan even terugpakken.

SP (Van Caldenberg): Dat lijkt mij een heel goed idee. Dus als er een toezegging komt kan het wat mij betreft een hamerstuk zijn.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van Caldenberg. Mijnheer El Attal.

PvdA (El Attal): We nemen de aanbevelingen dus graag over en verder is het voor ons een hamerstuk.

De voorzitter: Mijnheer Baneke.

GroenLinks (Baneke): Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog een vraag in ons midden gelegd. Daar heeft eigenlijk niemand een duidelijk antwoord op gegeven. Ik begrijp dat het ook niet heel erg leeft binnen de Staten zullen we maar zeggen. Dus daar ga ik dan verder ook niet op door. Te zijner tijd zal het misschien nog wel een keer naar boven poppen en zullen we daar als Staten iets van zullen vinden. Dus wat dat betreft zal ook GroenLinks de aanbevelingen overnemen, wetende dat dat misschien in de werkwijze geïmplementeerd zou moeten worden via een iets strakkere vormgeving, maar dat zal de tijd moeten leren en wat ons betreft mag dit een hamerstuk zijn.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Baneke. Mijnheer Loomans.

Partij voor de Dieren (Loomans): Ja, wij nemen de aanbevelingen ook graag over en wat ons betreft is het ook een hamerstuk.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Loomans. Mijnheer Paas.

50PLUS (Paas): Ja, dank u voorzitter. Mijnheer Nijskens nam mijn suggestie om het met een format te proberen over en hij kwam op zeventien punten. Het was uiteraard niet mijn bedoeling om er zeventien punten van te maken, maar een stuk of drie/vier highlights eruit te pakken, onder andere dat publieke belang. Als je dat gewoon beschrijft, daar was niets mis mee. Want waar ik mij zorgen over maak is dat wij het allemaal hebben over SIS 1.0, 2.0 en 3.0 en de heer Koopmans had het over 4.4. Dat is allemaal prima. Dat staat er allemaal in, maar de vraag is of het ook daadwerkelijk in die stukken terugkomt en hoe wij het kunnen borgen, want daar gaat het om. Het staat er wel fijn allemaal in, maar papier is geduldig. Daarmee heb je niet gezegd het staat er weliswaar in en het wordt zo ook aangeleverd. Nogmaals, ik heb het niet over slechte bedoelingen van GS, maar ik had liever op papier gezien dat iedereen zijn rol weet, waar men aan toe is en wat men moet aanleveren. Dat is de zorg die ik uitspreek. Dank u wel. Voor ons mag het een hamerstuk zijn.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Paas. Mijnheer Franssen. Even terug. U had die opmerking gemaakt over groot in plaats van graag. **Er komt een aanpassing van het voorstel voor GS met de tekstuele wijziging groot in plaats van graag.** Aan u het woord, mijnheer Franssen.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Ja, dank u wel voorzitter. Gedeputeerde Koopmans verwoordde zonet al van je moet het samen doen. Samen betekent ook even op de stukken letten en elkaar even aanvullen. Dat was de gedachte die wij met die opmerking maakten. Ik ben blij om te horen dat het aangepast wordt en voor het overige hebben we eigenlijk weinig opmerkingen meer. Ik denk dat de brede discussie gevoerd is. We gaan er gezamenlijk denk ik van uit dat wij onze controlerende en kaderstellende rol serieus nemen en de aanbevelingen ook serieus, al kan ik vanuit mijn fractie gerust al zeggen dat een aantal zaken bij ons zeer zeker in het verleden al opgepakt werden en zijn opgepakt. Daarnaast heb ik in mijn eerste bewoordingen eigenlijk een indirecte vraag gesteld. Kijk, er worden in feite drie aanbevelingen door de Zuidelijke Rekenkamer geprioriteerd. Zonet was in de eerste termijn de vraag tussen de heer Van Caldenberg en de heer Ernst en toen zei mijn linkerbuurvrouw ook laten we even het antwoord afwachten van Gedeputeerde Koopmans. Eigenlijk heb ik dat antwoord gemist. Misschien kan hij daar dadelijk in zijn beantwoording nog even wat meer duidelijkheid in geven. Dat was het van mijn kant.

De voorzitter: Mijnheer Franssen, wat was de vraag. Weet u die dan toevallig?

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Ja, ik kan ook nog die film voor u terugspelen voorzitter van wat zich daar aan die rechterzijde heeft afgespeeld.

De voorzitter: Nee, sorry, maar geeft u dat even aan.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Er was eigenlijk een discussie. Die ging over bullet 2: vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdrage. Daar ging een andere discussie aan vooraf. Maar het kan natuurlijk ook zijn dat de heer Koopmans dadelijk zegt we zorgen daarvoor of we passen dat direct altijd in, dus die aanbeveling nemen we sowieso over. Dat was eigenlijk mijn verborgen vraag die in de eerste termijn opgesloten zat. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Franssen. Mevrouw Depondt. Is het een hamerstuk, mijnheer

Franssen of niet?

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Ik ga ervan uit dat we dadelijk een positief antwoord krijgen. Dan wordt het voor ons een hamerstuk.

De voorzitter: Oké. Mevrouw Depondt.

CDA (Depondt-Olivers): Ik heb geen verdere aanvullingen en voor ons kan het een hamerstuk zijn.

De voorzitter: Dank u mevrouw Depondt. Mijnheer Van Wageningen.

D66 (Van Wageningen): Ja, ik heb niets meer toe te voegen. Het mag een hamerstuk worden in de Staten.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Smeets.

Samen voor Limburg (Smeets): Dank u wel, voorzitter. Ik loop misschien wat op de feiten vooruit maar over twee jaar treedt er een nieuwe Provinciale Staten aan. Ik had ook volgens mij, en meerderen met mij, even gevraagd hoe de heer Koopmans aankijkt tegen het feit dat als de nieuwe Provinciale Staten aantreedt of er een update zou moeten volgen van dit rapport om die mensen goed op weg te helpen of dat je bijvoorbeeld op basis van nieuwe casuïstiek de Zuidelijke Rekenkamer nog een keer vraagt voor zo'n onderzoek. Ik snap dat dat misschien veel tijd en geld gaat kosten, maar ik ben gewoon eens even benieuwd hoe de heer Koopmans aankijkt tegen de tijdigheid van deze rapportage. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Smeets. Mijnheer Driessen.

Forum voor Democratie (Driessen): Ja voorzitter, ik neem alvast een voorschot op mijn linkerbuurman. Ik denk dat het dilemma van de heer Smeets, wat hij eerder in de eerste termijn aangaf, is hoe behandelen we zo'n Zuidelijke Rekenkamerrapport maar doen we niet af aan het belang van dat rapport. Dus heb het er wel over. Ik denk dat dit een heel goed punt is: Bespreken in de commissie met zijn allen en een hamerstuk. Dat is het dus voor ons ook.

De voorzitter: Is dat voor u een bespreekstuk of een hamerstuk?

Samen voor Limburg (Smeets): Een hamerstuk.

De voorzitter: Dat had ik gemist. Het is een hamerstuk.

VVD (Nijskens): Ja voorzitter, ook voor de VVD is het een hamerstuk en ik denk dat er voldoende over gesproken is.

De voorzitter: Dan geef ik nu het woord nog aan mijnheer Koopmans en ik denk dat we daarna de Zuidelijke Rekenkamer nog even doen.

Gedeputeerde Koopmans: Voorzitter, dank voor de opmerkingen die hier in tweede termijn zijn gemaakt over dit voorstel van u en de commissie. **Ja, dat gaan we doen zeg ik tegen de heer Franssen, maar dat had ik al met wat meer woorden een beetje ingekaderd gezegd in eerste termijn. Ja, het is van belang om de geschiedenis op een gelegen moment te doen. Dat moet u niet altijd en overal doen want dan verzuipt u in feiten, maar dat moet je wel op gelegener momenten absoluut doen. Het is inderdaad onze bedoeling om de campussen onder één Groot Project te brengen** naar aanleiding ook van de vragen en opmerkingen die daar eerder vanuit uw commissie over gemaakt zijn. Voorzitter, misschien is het de moeite waard. We hebben natuurlijk bij SIS 3.0 ook gesproken over alles wat bijvoorbeeld te maken heeft met hoe we beter gaan rapporteren over bijvoorbeeld datgene wat in het ontwikkelbedrijf gebeurt**. Dus misschien is het bij de nota vastgoed die aan de orde komt nog wel een moment om te kijken** van **hoe we op het gebied van het ontwikkelbedrijf** waar dit als voorbeeld zit, maar daar speelt dus ook de campus vastgoed daarnaast, **dat misschien beter met elkaar zouden kunnen doen,** de casuïstiek die naast de campus zelf onderzocht is. **Dus dat is denk ik een heel goed moment om dat met elkaar door te spreken**. Maar wij staan er op zich voor open. De heer Paas stelde de vraag van ja het staat wel overal maar gaan we het doen. **Ik heb bij SIS 3.0 al tegen uw Statencommissie gezegd eigenlijk dat ik eigenlijk vind dat de behandeling van een Statenvoorstel met financiële implicaties via SIS 3.0 hoort te lopen.** Eigenlijk hoeft u maar één vraag te stellen: College, heeft u alles wat in dat dikke boek staat gedaan. Dan kunt u achterover gaan leunen. Als wij daar ja op zeggen dan is het onze verantwoordelijkheid dat wij gezorgd hebben dat dat gebeurt met onze mensen.

Gedeputeerde Koopmans: Maar toch moet u daar oprecht eens goed over nadenken, want zo gauw als je zelf in alles mee gaat doen word je medeverantwoordelijk op een manier waarvan de vraag is of u dat vanuit uw eigen rol zou moeten willen. Dat is wat ik daarmee bedoel en natuurlijk zijn er heel veel informatieve vragen die ook te maken hebben dan met de beantwoording van is het een publiek belang et cetera, et cetera. En het is uiteindelijk ook een weging van is het je dat waard of niet. Dus daar heb je ook allerlei vragen over, maar toch is het de strikte bedoeling dat SIS 3.0 door onze mensen wordt toegepast onder onze verantwoordelijkheid. Dus ja, dat hoort te gebeuren. Dan als laatste nog naar de heer Smeets over zijn vraag met betrekking tot nieuwe Staten. Ik denk dat een goede informatievoorziening aan nieuwe Statenleden over kaderstelling, controle van groot belang is, en dit rapport levert daar vind ik een geweldige bijdrage voor, even los van het voorbeeld. Dat is voor nieuwe Statenleden misschien wat minder interessant, maar op zich jazeker. Ik bedoel het is de kern. De heren van de Rekenkamer hebben er niet voor niets aandacht voor gevraagd. Het is de kern van uw en ons werk om daar naar elkaar toe goed mee om te gaan en **dus is het van groot belang om daar met nieuwe Statenleden over te spreken en mensen daarin te trainen**, net zo goed ook als dat is met alles wat te maken heeft met het budgetrecht en alles wat te maken heeft met de verordeningen, met uw instrumenten. Dat is van groot belang om te doen. Dan nog maar een slotopmerking. Wat we ook met elkaar vastleggen, ook nu vandaag weer, over hoe we dat allemaal doen et cetera, wij zullen in de toekomst over en weer, dat geldt van u naar ons toe maar ook weleens van ons naar u toe, momenten hebben dat je denkt ja maar wacht het kan misschien toch verstandiger en beter of dat had beter en verstandiger gekund, want zo is het leven nu eenmaal ook voor het openbare en politieke bestuur.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Koopmans. Mijnheer Van Caldenberg.

SP (Van Caldenberg): Voorzitter, het ligt niet aan de beantwoording van de heer Koopmans of althans aan de kwaliteit van de beantwoording maar het ligt er wel aan dat het niet het antwoord was waar ik op gehoopt had. Dat maakt dat het voor mij nog geen hamerstuk zal zijn.

De voorzitter: Geen hamerstuk?

SP (Van Caldenberg): Geen hamerstuk.

Gedeputeerde Koopmans: Ik probeer het dan nog heel even. Wat zou u precies willen dan?

SP (Van Caldenberg): U geeft aan u gaat de campussen onder één systematiek en ook onder één voorstel rapporteren. Dat is iets wat we niet willen en het tweede is dat ik dan de mogelijkheid op basis van dit rapport zou willen hebben om misschien een motie of iets anders over de wijze waarop wij over Greenport gaan rapporteren in de Staten te brengen, want dat is wat ik met mijn collega Van der Valk wil gaan bespreken, die dan normaalgesproken het woord voert.

De voorzitter: Even wachten. Wie gaat het eerst? Mijnheer Koopmans het eerst.

Gedeputeerde Koopmans: Het idee om de campussen onder één grote voortgangsrapportage te brengen komt mede door uw Staten. Dat komt vanuit Provinciale Staten. Ik denk dat het debat over hoe je dat doet beter op dat moment is. U moet het zelf weten hoor. Maar dat is iets logischer, ook omdat de Rekenkamer zelf ook zegt het gaat niet om de casuïstiek. Het gaat om wat leer je hiervan. Maar goed als u zegt behandelstuk, mij maakt dat niets uit. Wij zijn altijd hier als u dat graag wilt, maar als je er gewoon logisch over nadenkt dan zijn wij aan het doen wat uw Staten gevraagd hebben op dat punt. En ik denk op de complexe relatie die er in deze casuïstiek is naar het ontwikkelbedrijf en naar het campusvastgoed, dat je daarover, dus bij de Nota vastgoed en grondbeleid veel verstandiger met elkaar zou kunnen spreken dan aan de hand van dit rapport, maar het is ook een beetje de bedoeling om u te helpen om dan wat meer binnen te halen lijkt me dan waar u voor staat.

SP (Van Caldenberg): Voorzitter, misschien nog heel even ook om de collega's ter wille te zijn. Het is nog niet zo dat ik voor mezelf de conclusie heb dat we een motie gaan doen en dat soort dingen, maar in het denkproces dat wij in de fractie ook doormaken over dit onderdeel, zijn we op dit moment nog niet zover dat we hierover al zeggen dit is voor ons een hamerstuk. Het zou kunnen zijn dat we daar in de Staten nog iets over willen, maar dat gaan we dus eerst ook in de fractie nog een keer met elkaar daarover bespreken.

De voorzitter: Duidelijk, maar mijnheer Nijskens had een vraag aan u, mijnheer Van Caldenberg.

VVD (Nijskens): Ja voorzitter, de heer Koopmans zei het al. Er is gewoon een motie aangenomen in PS die vraagt om de campussen onder één rapportage te brengen. Het lijkt er net op alsof u juist de casuïstiek van dit rapport wilt gaan bespreken en niet zozeer de uitkomsten van het rapport. Het mag natuurlijk altijd en dat vind ik niet erg, maar klopt dat?

SP (Van Caldenberg): De casuïstiek is hier gebruikt als ik zou bijna zeggen een metafoor voor het grotere geheel. Dat neemt niet weg dat op basis van die casuïstiek je iets geconstateerd hebt. Dan

kun je zeggen dan doe ik er niets mee en dan doen we dat misschien op een later moment. Dat zou natuurlijk kunnen, maar dat is een beetje de afweging waar we in zitten, want het geldt wel natuurlijk voor de casuïstiek. Op basis daarvan is het wel geconstateerd en daar kun je ook niet zomaar niets mee doen. Dat is een beetje het punt en dat is de afweging waar we nu een beetje in zitten en die ga ik met mijn fractie bespreken.

De voorzitter: Goed zo. Mijnheer Driessen.

Forum voor Democratie (Driessen): Mijn vraag was redelijk omvat door de vraag van de heer Nijskens en ik ben inderdaad benieuwd. De afweging zal gemaakt moeten worden door de heer Van Caldenberg zelf. Dus mijn vraag draagt daar verder niets aan bij.

De voorzitter: Dank u. Dan ga ik nu als laatste het woord geven ter afsluiting aan de ZRK. Wie van de heren van de ZRK sluit af? Mijnheer Vermeulen, sluit u af of sluit mijnheer Schilder af of mijnheer Sietsma. Wie van de heren?

De heer Sietsma: Mark, wat gaan we doen?

De heer Vermeulen: Het lijkt me goed dat de heer Sietsma dat doet.

De heer Sietsma: Een korte reactie, voorzitter. Wij zijn blij met uw gesprek. Ons doel is om u toe te rusten tot het werk waar u voor bent als Staten en dat is primair kaders tellen, controleren, verantwoording afnemen en representeren natuurlijk. Daar is dit gesprek denken wij heel erg nuttig voor geweest. Wij hopen van harte dat u ook kans ziet om dit handen en voeten te geven en dat het lukt om in de dagelijkse praktijk, die voor je het weet weer vol zit met lijstjes en checklists waardoor het een verplicht nummer wordt, wat juist niet mag, de grote besluiten eruit te halen en daarop te blijven sturen. Daar willen wij als Rekenkamer u graag bij blijven helpen. Dus ook als u individuele momenten of thema's hebt waarvan u zegt kijk hier eens naar of dit goed gaat, dan doen wij dat graag. Maar wij zijn heel blij dat u hier zoveel tijd voor genomen hebt en de mate van serieusheid en betrokkenheid geeft denk ik aan dat we hier een hele goede start hebben voor een toekomst waarbij deze zaak voldoende aandacht gaat krijgen. Dus u kunt op ons altijd een beroep doen. Dank voor uw aandacht en wij blijven ook zelf opletten, want in het menselijk leven is niets ondenkbaar. Ook in een politieke strijd is niets ondenkbaar en dat betekent dat het handig is dat er iemand is die een beetje buiten de lijnen staat en voor u meekijkt en dat willen wij graag doen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Sietsma. Dank u mijnheer Schilder en dank u mijnheer Vermeulen voor uw bijdragen en ik wens u een prettige middag nog en dan sluiten we dit onderwerp af. Dank u. We schorsen voor wisselingen, dus ik denk een minuut of drie.

T 8917
Toegezegd wordt de mogelijkheid te bezien om bij gevraagde financiële besluiten een totaaloverzicht van de provinciale bijdrage op te nemen.

[Schorsing]

3.2 Voorbespreking AV IPO 30-3-2021

De voorzitter: Dames en heren, wij gaan naar het volgende agendapunt. Dat is punt 3.2, voorbespreking van AV IPO 30-3-2021. Voor de voorbespreking op de AV IPO van 30 maart aanstaande geef ik het woord aan de heer Thewissen. Hij is samen met de heer Megens uw vertegenwoordiger in het AV IPO. Mijnheer Thewissen, aan u het woord.

Samen voor Limburg (Thewissen): Dank u wel, voorzitter. Alle commissieleden hebben toegang tot de stukken die op de agenda staan voor de AV IPO van 30 maart aanstaande. Dus ik ga er ook van uit dat iedereen die gelezen heeft en mijn vraag is dan ook, omdat ik vertegenwoordiger ben samen met Bart Megens namens de Staten in de AV IPO, of u daar opmerkingen of suggesties heeft of boodschappen die u ons wilt meegeven. Zo ja, hoor ik het graag, en als dat niet het geval is dan heb ik daar verder niets aan toe te voegen, want nogmaals ik zie dit als een ophaalsessie, maar misschien kan eventueel onze Gedeputeerde daar ook nog iets over zeggen. Maar nogmaals, als eerste de vraag of er suggesties zijn of boodschappen die u wilt dat wij meenemen.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

PVV (Van Bijnen): Ja, dank u wel voorzitter. Ja, ik heb wel een vraag eigenlijk. Ik heb de conceptagenda bekeken voor 30 maart samen met de fractie en dan tipte iemand van de fractie mij erop dat er op pagina 2 wordt gesproken over het verkiezingsdebat dat op 9 maart plaats zou vinden en daar gaan jullie 30 maart over vergaderen. Dus ik vroeg mij even af hoe dat dan in zijn werk gaat.

Samen voor Limburg (Thewissen): Diezelfde vraag heb ik ook en het zal mijn eerste punt ook zijn dat ik inbreng namens PS van ik weet niet waarom het überhaupt op de agenda staat, het is allang geweest. Dus ik heb dezelfde vraag. Dank u wel.

De voorzitter: Wellicht dat de heer Burlet in zijn bijdrage daarop terug zal kunnen komen en misschien dat hij dat kan beantwoorden. Dat weet ik niet, maar dit is een long shot. Aan u het woord mijnheer Burlet.

Gedeputeerde Burlet: Mag ik hier een antwoord op geven? Dank u wel, voorzitter. Het enige wat ik mij zou kunnen voorstellen is dat het evaluerend bedoeld is, dat ze willen kijken hoe is het gevallen en hoe willen we daarmee omgaan in de volgende verkiezingen of volgende rondes. Dat zou het enige zijn dat me een redelijke insteek zou lijken.

De voorzitter: U of mijnheer Megens moet daar actie in ondernemen en dat schriftelijk doen toekomen aan mijnheer Van Bijnen. Kan dat?

Samen voor Limburg (Thewissen): Omdat ik deze vraag zelf ook had kan ik deze wel onthouden. Dus die hoeft niet schriftelijk.

De voorzitter: Dank u. De bijdrage van mijnheer Burlet. U heeft geen bijdrage meer op de AV IPO.

Gedeputeerde Burlet: Kort misschien een paar punten. Dat is dat het IPO toch wel belangrijker is

dan wij altijd denken en dat de Limburgse inbreng ook altijd gefocust is op dat het efficiënt, effectief gebeurt daar bij het IPO en BIJ12. Dat vinden wij cruciaal. Wij hebben daar ook onze inbreng in gehad bij de bespreking over het budget voor dit jaar trouwens, maar ook voor de lange termijn ramingen die er nu liggen. Die worden ook besproken. Daar wordt ook de toestemming voor gevraagd. En ook daar zult u zien dat het een gelijkmatige ontwikkeling is die niet omhooggaat, want dat is wel de trend geweest de laatste jaren. Dat is een beetje deels omdat wij als Limburg daar veel strakker in zijn gaan zitten. Nog een ander punt dat ik zou willen noemen is dat BIJ12 zelf onder de loep genomen is door het IPO om te kijken hoe het er na zoveel jaar mee staat. Zijn we daar qua governance, qua toezicht, qua effectiviteit en efficiëntie ook goed bezig. Daar heb ik ook zelf in de commissie mogen zitten om dat te begeleiden. Daar hebben we in ieder geval een paar duidelijke standpunten ingenomen waarbij we richtlijnen hebben gegeven aan BIJ12 omdat ook daar niet de groei voorop mag staan, dat ook daar gekeken moet worden bij ieder thema wat ze tot zich zouden willen nemen, dat eerst het IPO-bestuur daar een uitspraak over doet en dat komt dan uiteindelijk ook een keer bij de algemene vergadering langs als het grote zaken betreft. Dus wat dat betreft proberen we ook daar de vinger aan de pols te houden. En dan heeft u waarschijnlijk de portefeuillehoudermededeling over de IT-systemen van BIJ12 gezien. Ik weet niet of daar nog vragen over zijn, want dat is natuurlijk wel iets wat best rondzong bij het IPO en ook in de pers. Daar werden opeens op een zwembadwaterkwaliteitssite reclamemeldingen gevonden, ik zal niet zeggen wat voor reclamemeldingen. Dus er werd gewoon ingebroken op die sites. Toen bleken eigenlijk al die toch wel zelfontwikkelde systemen vrij kwetsbaar te zijn. Daar is direct op gereageerd. Daar is ook goed op gereageerd. Dat is ook gemeld aan alle instanties die dat moesten weten. En op dit moment heeft zich dat ook allemaal blijkbaar zonder enige schade voltrokken, maar het vraagt toch ook wel heel veel aandacht van BIJ12, van IPO, dat dat niet meer gebeurt. Daar zou ik het bij willen laten, voorzitter.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Burlet. Dan gaan we nu over tot punt 3.3 van de agenda en dat is de schriftelijke besluitvormingsronde vergadering EGTS EMR.

3.3 Schriftelijke besluitvormingsronde Vergadering EGTS

De voorzitter: Ik geef het woord voor terugkoppeling aan mevrouw Mertens, een van de vertegenwoordigers in de vergadering van EGTS EMR. Mevrouw Mertens, aan u het woord.

GroenLinks (Mertens): Ja, dank u wel voorzitter. Net zoals bij het vorige agendapunt liggen ook hier stukken die u heeft kunnen lezen. Als u daar vragen over heeft dan stel die gerust. Waar ik graag een korte toelichting op wil geven is dat wij laatst hebben samengezeten als vertegenwoordigers uit dit huis in het gremium EGTS en dat wij besloten hebben om telkens wanneer wij een besluitvormingsronde gaan hebben, tot nu toe zijn die nog schriftelijk maar ook wanneer die fysiek gaan zijn, dat wij dan met de afgevaardigden uit onze provincie, dus ook de afgevaardigde uit de gemeenten, samen gaan zitten als een gezamenlijke fractie om het standpunt te bepalen ten aanzien van hetgeen ons gevraagd wordt want dat is tot nu toe nog niet het geval. Tot nu toe krijgen wij stukken gewoon toegestuurd en dan wordt gevraagd erop te reageren. Dat is in eerste instantie een hele vreemde gewaarwording. Je zit daar enerzijds met de gedachte ik zit daar als vertegenwoordiger van de Provincie Limburg, maar zit ik er dan ook bijvoorbeeld in mijn geval als vertegenwoordiger van GroenLinks. Maar goed, dat laatste dan niet, maar ik zit er gewoon als vertegenwoordiger van de provincie en dat neem je mee. Maar goed, als je dat dan alleen moet bekijken, dus als je het stuk als

individu moet bekijken, dan voelt dat toch raar. Dus daarom hebben wij gewoon de opzet bedacht van wij gaan vanaf nu overlegvoeren telkens voordat er een besluitvormingsronde is, zodat wij kunnen afstemmen en dat wij een gezamenlijk standpunt naar voren kunnen brengen. Dat wou ik graag kort toelichten.

De voorzitter: Wie heeft hier nog vragen over aan mevrouw Mertens? Mijnheer Nijskens.

VVD (Nijskens): Ik heb één vraag, niet zozeer over die inleiding. Dat is prima, maar er zat een ambtelijk memo bij over **een project Life Blue Green Infrastructure** enzovoorts. Daar staat ook bij er is geen financiële bijdrage van de EMR, maar er staat ook in dat er wel een financiële bijdrage is van de Provincie zelf. **Wat is dat voor een project? Uit welk budget gaat dat? Is dat een landschapsproject of een natuurproject,** want dat kon ik zo gauw niet terugvinden.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

GroenLinks (Mertens): Ja, dank u wel. Ik moet eerlijkheidshalve bekennen mijnheer Nijskens dat wij dat technische aspect niet zozeer hebben besproken. Dus dat antwoord moet ik u even schuldig blijven, maar ik weet wel dat de heer Dritty aan het meeluisteren is. Dus ofwel kan de heer Dritty mij dat nu laten weten ofwel zou hij daar eventueel schriftelijk op kunnen antwoorden.

De voorzitter: Wordt dat antwoord aan mijnheer Nijskens schriftelijk afgedaan? Oké. Dan dank ik mevrouw Mertens en dan gaan wij over tot 3.4. Mijnheer Van Bijnen.

PVV (Van Bijnen): Ja, ik had ook toch nog wel een vraag als het even mag, want u had het in het begin ook over stukken die u hebt kunnen zien. Waar hadden wij die stukken moeten zien, want ik heb drie mails gezien waarbij ik heb geprobeerd stukken te downloaden. Dat ging in de eerste plaats al niet, maar ook van die stukken waar dan over gestemd wordt en waar u als vertegenwoordiger van ons over moet gaan stemmen en een beslissing moet maken wil ik weten wat dat inhoudt, maar dat hebben we dus nu met zijn allen volgens mij, ik kijk even naar de andere fracties, totaal niet gedaan. Dus dat lijkt me een beetje een verkeerde wereld om het zo te zeggen.

GroenLinks (Mertens): Ja, dat begrijp ik ook. Ik denk dat dat ook vooral ligt aan de wijze waarop de stukken gedeeld worden. Ik kijk even naar de Griffie. Er worden pdf-bestanden gedeeld van hetgeen ons toegezonden wordt en dan kunnen we niet doorklikken op de link. Dus dan is het misschien in de toekomst een beter idee om de mail als bijlage toe te sturen zodat Statenleden ook de bestanden kunnen bekijken. Dat is een van de zaken die we ambtelijk ook aan het bekijken zijn en wij willen inderdaad toekomen naar een situatie waarin ook voor de Statenleden, voor de commissieleden, de stukken gewoon in Word beschikbaar komen. Maar dat vergt ook inspanning van de EGTS.

De voorzitter: Op welke termijn is dat dan als ik vragen mag?

GroenLinks (Mertens): Daar kan ik weinig over zeggen, maar we zijn er wel mee bezig. Ik hoop dat het voor de volgende besluitvormingsronde zal zijn, maar misschien dat mijnheer Dritty daar dadelijk ook nog op kan ingaan.

PVV (Van Bijnen): Ja, het zou fijn zijn als daarop gereageerd wordt, inderdaad ook vanuit de heer Dritty, want het lijkt mij heel krom, maar dat vraag ik ook aan de andere fracties, dat wij nu dat agendapunt even binnen een minuut afvinken, terwijl volgens mij niemand weet waar het hier over gaat. Dat lijkt me niet helemaal de bedoeling.

De voorzitter: Nee, en ik dacht dat dat ook niet de bedoeling is want dat heeft mevrouw Mertens al aangegeven dat ze daarmee bezig zijn. **De termijn die daaraan hangt weten we niet** maar leggen we die vraag zo even aan mijnheer Dritty voor. Ja, **we leggen die vraag even aan mijnheer Dritty voor** dat u daar schriftelijk een antwoord op krijgt. Ik denk dat dat verstandiger is. Mevrouw Mertens.

GroenLinks (Mertens): Ja, dank u wel voorzitter. Misschien om daar nog verder op in te gaan. Is het ook wel iets dat wij moeten bespreken als afgevaardigden hoe wij die terugkoppeling of voorbespreking beter kunnen doen, zodat de Staten ook allemaal meegenomen worden en dat het niet zo is dat het gevoel leeft dat wij als enkele Statenleden en afgevaardigden van het College alleen in die stukken inzage hebben en dat wij dat in kleine setting bespreken. Dat moeten we voorkomen. Dus we moeten eigenlijk een modus vinden. Dus wat ik al zei hebben we het afgelopen jaar de modus moeten vinden om te zien hoe wij samenwerken als fractie en nu moeten we ook dus een modus zien te vinden om jullie meer mee te kunnen nemen in de besluitvormingsprocedure.

PVV (Van Bijnen): Ja, helder. Het is helder. Dank u wel. We zien het vanzelf verschijnen.

De voorzitter: Dank u. Dan gaan we over naar punt 3.4.

3.4 Rondvraag/mededelingen

De voorzitter: Dat is de rondvraag en mededelingen, maar er waren er geen. En dan schors ik de vergadering voor twee minuten om de wisselingen coronaproof mogelijk te maken en dan gaan we over naar punt 4 van de agenda en dan neemt mijnheer Thewissen het voorzitterschap over.

[Schorsing]

4 ECONOMIE

4.1 G-21-005 Statenvoorstel Tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus periode 2020-2023, brief GS van 10-2-2021 (GS 2021-3238)

De vicevoorzitter: Goed, dan heropen ik de vergadering. We zijn nu bij punt 4, economie en 4.1 G-21-005 Statenvoorstel Tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus periode 2020-2023. Wij verwelkomen via de digitale weg de personen die dadelijk ook de presentatie verzorgen en dat zijn van de UM mevrouw Kamalski, manager BISS, van Zuyd Hogeschool de heer Liedekerken, directeur regionale transitie en innovatie en van de Open Universiteit de heer Mertens, decaan faculteit Managementwetenschappen. En voordat we het Statenvoorstel behandelen volgt er een tienminutenpresentatie en daarna kunt u in de eerste termijn, in één termijn, uw eventuele technische vragen stellen. Dat gezegd hebbende kijk ik even naar de heer Van den Akker of hij nog een aanvulling heeft. Nee. Dan is de vraag of u de gasten wilt

introduceren of doen zij dat zelf.

Gedeputeerde Van den Akker: Dank u wel, voorzitter. Zij zullen zichzelf zeker voorstellen. Ik zie ze ook klaar zitten, mevrouw Kamalski, de heer Liederkerke en de heer Mertens. Dus wat mij betreft kunnen zij via u van start.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Dan wil ik de commissieleden er even op attenderen dat als u iBabs ververst dat u de presentatie ook op iBabs kunt meekijken. Dan luisteren wij nu naar de presentatie en daarvoor hebben wij tien minuten met u afgesproken. Aan wie mag ik het woord geven?

Mevrouw Kamalski: Aan mij graag. Dank u wel.

De vicevoorzitter: Gaat uw gang.

Mevrouw Kamalski: Allereerst wil ik u hartelijk danken voor de mogelijkheid vandaag hier dit Statenvoorstel toe te lichten. Ik wilde zeggen vanuit de werkvloer maar vandaag is het helaas vanuit de kinderkamer. En in essentie gaan wij vandaag met u praten over hoe digitale technologie en data een bron kan zijn van economische en maatschappelijke welvaart en dan met name hoe Limburg daarin mee kan en nog beter kansen kan benutten als het gaat om kennis, innovatie en talent. Wij staan hier vandaag voor u om het met u te hebben over waar wij als kennisinstellingen mee bezig zijn op de Brightlands Smart Services Campus met elkaar en met de campus. Vandaag staan virtueel voor u de heer Mark Liedekerken, directeur regionale transitie en innovatie Zuyd, onder andere verantwoordelijk voor het kennisinstituut EDC. U ziet Gerard Mertens, vanuit de OU, wetenschappelijk directeur van CAROU. En mijn naam is Judith Kamalski. Ik ben de managing director van BISS, vanuit de UM. En wij werken samen op de campus. Dat is een proces dat vallen en opstaan heeft gekend en op dit moment werken wij constructief samen waar wij zien dat we elkaar versterken, waar wij complementair zijn, waar we meerwaarde vinden en soms opereren we apart als dat de voorkeur geniet. Maar in ieder geval wilde ik vandaag zeggen dat wij vanuit wat wij ons kennismakelaarsoverleg noemen op de campus, waar wij elkaar treffen, ons volop inzetten voor één plus één is drie voor Limburg, of eigenlijk als ik het dan over vandaag heb één plus één plus één plus de campus dat zou dan minstens tien moeten zijn in dit geval. Als wij om ons heen kijken dan hoef ik u eigenlijk niet uit te leggen hoe belangrijk digitalisering is in de wereld om ons heen. Vandaag las ik nog een rapport van McKinsey waarin stond dat om de dreigende ongelijkheid tussen mensen te verkleinen het van heel groot belang is dat je op basis van digitalisering en data kwalitatief hoogwaardige training en onderwijs kunt ontvangen, maar we kennen het ook uit ons eigen BEST-rapport, de Nederlandse digitaliseringsstrategie en overal in de media om ons heen en eigenlijk is het zo, zeker in de huidige coronacrisis, dat digitalisering en data geen kans meer is maar het is gewoon noodzaak geworden. Je moet dus mee en daarom is het als regio maar ook voor ons als kennisinstellingen gewoon ontzettend belangrijk om daarin te blijven investeren. Dat willen we en dat doen we ook. Dat doen we in de cirkel in deze wereld om ons heen vanaf de Brightlands Smart Services Campus waar wij ons met zijn drieën bevinden. En ons doel is dan eigenlijk slimme diensten voor een slimme samenleving. Dus wij vinden dat je op een innovatieve en verantwoorde manier gebruik moet maken van de kansen die technologie ons biedt om op die manier de economische en maatschappelijke meerwaarde te kunnen bieden, voor organisaties, voor klanten, voor de maatschappij. Wat we vandaag wilden doen is met name het ook tot leven brengen. Dus ik wilde een aantal voorbeelden eruit halen om u een idee te

geven van wat wij dan doen. Als eerste hebben wij een voorbeeld vanuit Zuyd waar Mark even een toelichting op zal verzorgen.

De heer Liedekerken: Via datavisualisatie, big data en data die we op een andere manier analyseren dan te doen gebruikelijk, krijgen wij heel andere projecten in beeld. Hier zien we een plaatje over waar terrorisme zich bevindt en waar terrorisme heeft plaatsgevonden. Door slimme data met elkaar te verbinden kun je dat ook in één blik laten zien over de hele wereld maar uiteraard kun je ook inzoomen in op Nederland of inzoomen op Europa. Dus deze nieuwe technieken van hoe breng je data visueel inzichtelijk die gebruiken we nu volop op de campus en het is ook een nieuwe vorm van onderwijs.

Mevrouw Kamalski: Dank je wel, Mark. Dan hebben we een voorbeeld vanuit Gerard, de OU.

De heer Mertens: Ja, dank je wel Judith. Goedemiddag, dames en heren. Ons voorbeeld gaat over COVID-19, een actueel thema uiteraard. Het is een samenwerkingsproject met Zuyderland ziekenhuis, waarin specialisten en een longarts samen met dataspecialisten van de universiteit in dit geval een algoritme hebben ontwikkeld dat de voorspelling kan doen ten aanzien van de waarschijnlijkheid dat iemand COVID heeft. Waarom is dat belangrijk? We weten natuurlijk dat er veel getest wordt. Testen zijn niet altijd even betrouwbaar nog steeds en zijn ook relatief duur. Met dit algoritme hebben wij eigenlijk de betrouwbaarheid, dat we de voorspelling hiervan kunnen verhogen. Met 92% zekerheid kunnen we voorspellen of een patiënt op basis van een bepaalde bloedwaarde al dan niet positief test op COVID. Dit project is een voorbeeldproject waarin we ook in de komende tijd verder samen met de longartsen en de specialisten in het ziekenhuis gaan kijken hoe we dit verder kunnen ontwikkelen.

Mevrouw Kamalski: Tot slot een voorbeeld vanuit BISS. Wij doen door middel van een regiodealsubsidie een project waarin we de data van werkzoekenden over de grens op een veilige wijze proberen te delen en dat gaat dan met name over de regio Parkstad en Aken. Het idee is dat een werkzoekende in een grensregio er enorm baat bij heeft als de betrokken instanties gegevens kunnen uitwisselen over werkzoekenden en werkaanbod. En wij werken aan een veilige manier om dat te doen, met als directe impact op de burger het makkelijker vinden van werk als je een burger in een grensregio bent. Hier ziet u een selectie van de belangrijkste doelen die wij samen willen realiseren. Met name willen wij dat onze kennis actueel blijft en wij willen die kennis laten landen bij bedrijven, overheden en organisaties in onze omgeving. Door middel van die kennis willen wij de innovatie stimuleren. In al onze projectplannen, die u ook gekregen heeft, staat dat allemaal in veel meer detail uitgewerkt, maar wat ik hier erover wilde zeggen is dat wij het daarvoor essentieel vinden dat we met de campus samenwerken om meer ‘smoel’ te creëren voor de campus: Een sterkere bekendheid, een sterker profiel, de reputatie die daarbij past zowel landelijk als Europees. Daar zetten wij ons vol voor in. En het idee is dat hoe meer smoel, hoe makkelijker het ook is de wervingskracht te vergroten wat wij allemaal ook als expliciet doel hebben opgenomen. U ziet in onze voorstellen dat voor iedere euro die als subsidie vanuit de Provincie gevraagd wordt wij daar nog middelen aan toevoegen, bijna € 4 vanuit onze eigen middelen vanuit onze eigen organisaties maar ook vanuit de tweede en derde geldstroom, allerlei andere fondsen die er dan voor ons ineens van toepassing worden. Maar om daar succesvol op te kunnen intekenen, al die kansen die we zien op landelijk en Europees gebied, hebben we het nodig dat er een sterke basis ligt, een kennisbasis van waaruit wij

kunnen intekenen op al die kansen die zich voordoen en daar hebben wij die middelen voor nodig en wij geloven erin dat wij daarmee die middelen ook weer kunnen laten renderen om weer andere middelen binnen te halen. Uw steun van de afgelopen jaren, en hopelijk ook in de komende jaren, helpt ons enorm om die kennisbasis verder te ontwikkelen die wij hiervoor nodig hebben. Wat gaan wij dan heel concreet doen? De kortste samenvatting die ik u kan geven is dat wij doorgaan op de weg die we al ingezet hebben. Wij hebben de afgelopen jaren ontzettend hard gebouwd aan het opzetten van zo'n samenwerkingssysteem, zo'n campus en onze rol als kennisinstellingen daarin en ik denk dat dat uitstekend tot uiting kwam in het voorbeeld van de AI-hub Brightlands, waar wij met ontzettende snelheid dat van de grond hebben weten te krijgen wat nooit gelukt was als daar niet al zo'n basis lag. Dus die basis hebben we. Die moeten we verder versterken en uitbouwen, maar we moeten ook steeds meer daar heel goed gebruik van gaan maken en ik denk dat we daar al prachtige voorbeelden mee te pakken hebben, bijvoorbeeld de hub Brightlands maar ook het ELSA-lab waar we mee bezig zijn. Daarnaast zijn er die andere voorbeelden die ik net noemde. Natuurlijk zetten wij in op meer kennis, meer innovatie, meer talent. In al onze ingeleverde stukken ziet u alle uitgewerkte KPI's en alle uitgewerkte plannen, maar ik wilde deze er even uithalen om u te laten zien dat dit allemaal in elkaar grijpt en eigenlijk bijna een cirkel vormt. Tot slot, leek het ons een goed idee om u nog een aantal concrete voorbeelden te geven ter inspiratie en ook omdat wij gewoon trots zijn op de dingen die zijn neergezet en daarna sluiten wij af. Wij maken daarvoor weer een rondje en ik begin dit keer bij Gerard.

De heer Mertens: Dank je wel, Judith. VERA is de afkorting voor Virtual Emotion Recognition Assistant, een heel mooi project waarin we met behulp van kunstmatige intelligentie de emotie in de stem kunnen herkennen. De toepassing daarvan is zeer veelzijdig. Het begon om daarmee in callcenters medewerkers te ondersteunen om daarmee de emoties van klanten te leren begrijpen en daar ook op te kunnen reageren. We zijn bezig om dat verder te ontwikkelen.

Mevrouw Kamalski: Mark.

De heer Liedekerken: Ja, één van de vele projecten die wij hebben is onder andere follow the money waar we dus onder andere samen met het Openbaar Ministerie en de kennisinstellingen kijken hoe wij vanuit de satellieten kunnen beoordelen waar de hennepteelt is. Dus het is niet meer enkel wat je ruikt en wat je meet, maar dat je ook vanuit satellieten dat soort dingen kunt meten. Daar leren wij de studenten met nieuwe scraping-methodes, waar je het internet afzoekt met slimme algoritmes, dat je heel gemakkelijk kunt ophalen waar de illegale transacties plaatsvinden. Dit is zo'n uniek project dat wij bij een oefening van tien hennepplantages er zeven via deze methode konden traceren zonder dat wij überhaupt de meting hebben gedaan op reuk of op warmtebeelden. Dus dat zijn hele nieuwe technieken die helpen dadelijk om de opsporing te verbeteren.

Mevrouw Kamalski: Dan tot slot een voorbeeld uit de stal van BISS en vrij letterlijk uit de stal van BISS, want het betreft hier een oplossing om gewicht te kunnen schatten bij dieren. Bij vervoer moeten dieren gewogen worden en dat is, dat wist u misschien niet, vrij stressvol voor de dieren. Dat levert ook veel tijdsverlies op. Dus wij hebben een app ontwikkeld waardoor je met een mobiele telefoon simpelweg een foto maakt van het dier. Het AI-algoritme dat daarachter zit detecteert de kenmerken en de afmetingen en schat dan met meer dan 95% zekerheid het gewicht van het dier. Dat resulteert in stressvrije dieren en blije boeren die dan efficiënter met hun tijd kunnen omgaan en op

die manier ook kosten besparen. Dan rest mij nog u hartelijk te danken voor de mogelijkheid om vandaag onze voorstellen toe te lichten. Wij hopen dat als het weer mogelijk is dat wij u een keertje mogen verwelkomen op de Brightlands Smart Services Campus en voor nu beantwoorden wij graag uw vragen.

De vicevoorzitter: Dank u wel voor uw presentatie. Dan geef ik nu de commissieleden de mogelijkheid om eventuele technische vragen te stellen. Wie mag ik het woord geven? De heer Van der Valk. De heer Ernst. De heer Franssen. Dan begin ik bij de heer Ernst.

PVV (Ernst): Ja, dank u wel voorzitter. Ik heb twee vragen. Op de opmerking ‘meer smoel’ zou ik graag wat nadere toelichting zien. Wat houdt dat in? Gaan we weer heel veel geld besteden aan allerlei publiciteitscampagnes of iets dergelijks of gaan we gewoon ervoor zorgen dat we een heel goed instituut worden wat een dusdanige smoel op basis van de kwaliteit krijgt en niet op basis van mooie banners, vlaggen en reclamefilmpjes die rondgestrooid worden? Dan wordt er gesproken over 22 onderwijsprogramma’s. Nu zit ik daar niet heel erg in maar dat lijkt mij veel. Zijn dat er in vergelijking tot andere kennisinstituten veel? Zou het verstandiger zijn om dat minder maar dan gespecialiseerder te doen en dus hoogwaardiger? Daar zou ik ook graag een nadere duiding op hebben. Dat waren op dit moment de inhoudelijke vragen. Dank u wel.

De vicevoorzitter: De heer Van der Valk, u had ook vragen. Aan u het woord.

SP (Van der Valk): Dank u wel, voorzitter. Dank voor de heldere, mooie maar vooral grotendeels Nederlandstalige presentatie. Dat mag ook weleens gezegd worden. Ik heb eigenlijk één vraag. Hoe bepaal jullie je onderzoek agenda? Hoe wordt daar geprioriteerd? Met wie doe je dat? En hoe voorkom je dat je met oude dingen bezig bent omdat de technologie natuurlijk zo ontzettend snel gaat. Het zou zomaar kunnen dat als je een wat langer onderzoek hebt dat je dan met oude technologie op de proppen komt en dat is natuurlijk onwenselijk. Dus hoe ga je om met de agenda?

De vicevoorzitter: Dank u wel, mijnheer Van der Valk. De heer Franssen had ook vragen. Aan u het woord.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Ja. Dank u wel, voorzitter. Wij zijn blij als LOKAAL-LIMBURG om te horen dat jullie trots zijn op je projecten waar jullie mee bezig zijn maar we zien ook dat jullie nu eigenlijk vragen om een tweede tranche-subsidie. Maar als je die projecten bekijkt, hoe moeten wij inschatten hoeveel arbeidsplaatsen bijvoorbeeld er na een bepaald project overblijven? En als u een bepaald onderzoek heeft gedaan of zoals u aangeeft een app heeft ontwikkeld, worden deze ook vermarkt? Dus in feite is er een terugkoppeling tussen het geld dat wij bij u als subsidie verstrekken, de tweede tranche in deze, wij praten bijna over € 2 miljoen? Kunnen wij ook straks een inschatting krijgen niet alleen van wat het aan arbeidsplaatsen oplevert maar ook eventueel wat het aan geldmiddelen zou kunnen opleveren? Dat is in eerste instantie mijn vraag. Het was eigenlijk al een vraag naar de heer Van den Akker toe, maar ik kan hem misschien ook rechtstreeks naar u toe stellen. Er wordt ook gesproken over een tussentijdse evaluatie en dat u gaat rapporteren. Mag ik van u misschien vernemen hoe u dat wilt gaan doen en wanneer wij dan tussentijds een rapportage zouden kunnen ontvangen? Voor het overige even een opmerking terzijde. Wij hebben er alle vertrouwen in dat u met goede initiatieven de studenten ook op een goede manier natuurlijk hierbij

betrekt en dat vinden wij heel zinvol. Dank u wel.

De vicevoorzitter: Dank u wel, mijnheer Franssen voor uw vragen. Ik kijk even of er nog vragen zijn. Ja, de heer Van Wageningen en daarna de heer Nijskens. De heer Van Wageningen.

D66 (Van Wageningen): Laat ik de vraag stellen aan de vertegenwoordiger van CAROU, omdat hij het meest al in de richting zit van financiering van derde partijen en het minst afhankelijk is van het deel dat de Provincie subsidieert. Is het jullie ambitie om helemaal onafhankelijk van provinciale subsidie te worden, wel mogelijk door te gaan op de Brightlands campus maar onafhankelijk van een subsidie voor je centrum? Eigenlijk stel ik die vraag omdat ik ook geïnteresseerd ben in wat de Provincie kan doen om dat proces in die richting te bevorderen als het jullie ambitie zou zijn.

De vicevoorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Wageningen. De heer Nijskens, aan u het woord.

VVD (Nijskens): Ja, voorzitter, er is niet lang geleden besloten tot een wijziging van de strategie. In hoeverre werken de drie kennisinstellingen met de campusdirectie samen? Welke voordelen levert dat voor u direct op en heeft u daar nog bepaalde wensen of juist niet?

De vicevoorzitter: Dank u wel. Ik kijk nogmaals even rond naar de commissieleden. Ik zie dat er op dit moment geen vragen zijn. Dan aan de insprekers de vraag wie mag ik het woord geven voor de beantwoording. Ga uw gang.

Mevrouw Kamalski: Dat is ook weer aan mij. Ik zal een eerste poging wagen om deze vragen te beantwoorden. De eerste vraag ging over meer smoel. Betekent dat dan ook meer campagnes, vlaggetjes en geld dat daarnaartoe gaat? Nee. Ik bedoel daarmee te zeggen dat nog niet altijd helder genoeg is wat voor goede dingen er op de campus al gebeuren. Dat wil niet zeggen dat ik daar een grote campagne over zou oprichten. Ik denk ook niet dat iemand dat voor ogen heeft, maar wel het beter uitdragen en een herkenbaarder profiel hebben en die smoel iedere keer weer herhalen zodat mensen ook weten de Brightlands Smart Services Campus is er en dit is wat die campus doet, zonder dat we meteen denken aan een van de andere Brightlands campussen die misschien al wat meer smoel heeft dan wij. Dus dat is wat ik daarmee bedoel en daar zijn juist de dingen die we nu al doen, zo'n voorbeeld als de AI-coalitie is daar eigenlijk een prachtig voorbeeld van. Daar hebben we geen campagne voor gevoerd. Wij zijn dat gewoon gaan doen vanuit de inhoud, vanuit onze overtuiging dat dat moest en dat geeft ons dan smoel. Dus het is zeker vanuit de kwaliteit. Dat ben ik volledig met u eens. De vraag over de 22 onderwijsprogramma's: die KPI is cumulatief, even ter verduidelijking. Dus dat betekent dat we optellen. Dus wat er al gedaan is in 2020 daar komt 2021 nog bij. Dan vinden wij dat toch wel relevant omdat wij de onderwijsprogramma's ook toespitsen op de markt en soms moet je daarvoor echt specifiek aanbieden wat er nodig is voor die doelgroep en daarnaast weer iets anders voor een andere doelgroep. Dus op die manier zou ik zeggen dat klinkt dan misschien veel maar het is vooral ook echt gericht op degenen die we proberen te helpen. Wilt u dat ik doorga met alle vragen of dat ik eerst even stop om te kijken of dit de vraag beantwoordt?

De vicevoorzitter: Ik stel voor dat u doorgaat met alle vragen en dan kunnen de commissieleden even bedenken of dat het antwoord is dat ze verwachtten en zo niet stellen ze de vraag opnieuw. Dus gaat u door.

Mevrouw Kamalski: Oké. Daarna was er een vraag over hoe wij prioriteiten stellen wat betreft de onderzoeken die wij doen en hoe we voorkomen dat we met oude dingen bezig zijn. Ik denk dat ons perspectief net iets anders is, dat wij kijken naar wat is de challenge, de uitdaging, want ik moest een Nederlands woord gebruiken heb ik begrepen, de uitdaging die wij zien in de maatschappij of bij het bedrijf waar wij mee spreken en wat is dan de beste technologie om dat mee op te pakken en dat bepaalt wat wij gaan doen, veel minder of het cutting edge, het allernieuwste van het nieuwste, is. Dus in die zin is het vraag gedreven, missie gedreven wat er op dat moment nodig is. Hoe wij prioriteren is heel erg in gezamenlijkheid. Dus de verschillende kennisinstellingen hebben verschillende zwaartepunten, verschillende expertisegebieden waar we heel goed in zijn. De campus heeft ook bepaalde wensen in hoe wij ons profileren, hoe wij ons positioneren, en in gezamenlijkheid kijken we dan wat op dat moment het belangrijkste is om op in te zetten. En dat linkt heel mooi naar de vraag over hoe vindt die synergie dan plaats, hoe zorgen jullie dat de strategie van de campus, de nieuwe herijkte strategie, ook in overeenstemming is met wat wij doen. Daar hebben wij verschillende middelen voor. Wij hebben daar een structuur voor ingericht. Dus iedere twee weken hebben wij een overleg dat heet kennismakelaarsoverleg. Daarin zitten de kennisinstellingen bij elkaar plus de campusorganisatie. Daarin bespreken wij lopende zaken, lopende projecten, operationele zaken eigenlijk om constant de afstemming te zoeken. Daarnaast doen wij eens in het kwartaal een strategisch kennismakelaarsoverleg, waarin we juist kijken zijn we op de goede weg als het gaat om onze doelen. Moeten wij daarin een beetje bijsturen? Hoe vinden wij dat dat loopt? Dus dat is op een wat hoger niveau. En uit eigen ervaring kan ik zeggen dat er daarnaast ook nog de hele tijd gewoon tweerichtingsverkeer optreedt in de manier waarop wij onderling samenwerken. Soms komen ideeën of vragen binnen bij BISS en zal ik ze bespreken met de campus, bespreken met de andere kennisinstellingen. Soms komt het juist vanuit een andere route binnen en heeft de campus ergens een gesprek gevoerd waar wij juist weer mee verder kunnen. Dus er is ontzettend veel overleg. Uw vraag is of ik daar nog wensen in zou hebben. Nee. Het enige wat ik gedaan heb sinds mijn aantreden is daar ook wel duidelijke structuren in aanbieden zodat we duidelijk weten bij welk platform op welk moment bespreken welke zaken, maar ik vind dat de afstemming zeer goed verloopt op het moment. Dus die synergie is er zeker en daar maken we zeker gebruik van. Dan was er een vraag specifiek voor CAROU. Gerard.

De heer Mertens: Ik zet mijn microfoon weer even aan. Dank je wel Judith. Er was een vraag van mijnheer Van Wageningen. De ambitie van CAROU is inderdaad om binnen een aantal jaren zogezegd op eigen benen te kunnen staan. Dat is ook het plan zoals we het hebben ingediend of de achtergrond daarvan. Het is inderdaad te zien dat we nu al redelijk ook wat fondsen kunnen binnenhalen. Voor onderzoeksprojecten sluit dat eigenlijk ook heel goed aan bij wat Judith net aangaf. Dat is natuurlijk onze gezamenlijke ambitie. Dat heeft ook te maken met het vraag gedreven karakter van het onderzoek dat wij hebben, want op het moment dat het niet mogelijk zou zijn om fondsen binnen te halen dan hebben we waarschijnlijk ook niet de goede onderzoeksvragen of thema's te pakken. Dus die twee die hangen nauw met elkaar samen. Dus dat is zeker onze ambitie. Dus dat vergt ook dat we daar wel een aparte campus voor nodig hebben met specifiek het ecosysteem dat Judith net beschreef om dit ook mogelijk te kunnen maken. Dus het samenspel van de campus is ook voor ons een randvoorwaarde om onderzoek en zelf gefinancierd onderzoek te kunnen blijven doen.

Mevrouw Kamalski: Dank Gerard. Dan was er een vraag over het vermarkten van de app. Die heeft

dan ook te maken met mijn voorbeeld van de runderen en daar gebiedt de eerlijkheid mij te zeggen daar zijn wij over aan het nadenken. Zo'n project doen we dan in dit geval in opdracht van KPN. Nu is dat afgerond. Nu gaan we een tweede fase in. Hoe gaan we verder? Wat gaan we verder doen met die app en waar brengen we dat naartoe? En dat gaat dus heel erg in overleg met de partner met wie je zo'n onderzoek hebt uitgevoerd, maar ik vind het een terechte vraag omdat ik ook vind dat daar ook iets van erkenning terug zou moeten vloeien naar degenen die aan de wieg stonden van zo'n ontwikkeling. Dus daar zijn we echt wel mee bezig. Ik kan u helaas nog geen antwoord geven in de trant van dat doen wij op deze manier en dat levert ons dan zoveel op, maar het is zeker iets wat mijn aandacht in ieder geval heeft. Daar hoop ik dan in de toekomst een duidelijker antwoord op te geven. Voor de arbeidsplaatsen kijk ik ook even naar mijn collega's. Mark, ga je gang.

De heer Liedekerken: Dank je wel. Vanuit Zuyd hebben wij zo'n 150 studenten per jaar op de campus zitten. We zetten er derdejaars- en vierdejaarsstudenten op, maar we zien heel nadrukkelijk mijnheer Franssen dat we zoveel vragen krijgen van het mkb. In 2019 alleen al waren er 102 vragen om te helpen in hun business. Ze lopen dan tegen nieuwe dingen aan. Dus vernieuwend zijn wij heel actueel bezig om te kijken wat heeft het mkb nodig om toekomstbestendig te zijn. En die 150 studenten vinden al voor zij klaar zijn een arbeidsplaats hier in Limburg bij het mkb. Wij leveren 2.700 studenten per jaar voor deze regio af als Zuyd Hogeschool, maar je ziet heel nadrukkelijk dat deze link met het mkb waar dus studenten daadwerkelijk op de campus lopen razendsnel gaat. Zij hoeven nauwelijks te solliciteren. Zij worden door het mkb zelf weggeplukt. Dus daar zit wel een flinke stimulans in om daadwerkelijk op zo'n campus te blijven met studenten.

De heer Mertens: Misschien Judith, dat ik dat nog even mag aanvullen. Ook zou ik het mkb-datalab nog even willen noemen, want daar richten wij ons specifiek op het mkb in ondersteuning van met name het digitaliseringsvraagstuk wat natuurlijk van groot tot klein speelt, maar zeker ook in het mkb en ook daar proberen we misschien niet zozeer dat we misschien direct nieuwe arbeidsplaatsen creëren maar we zijn vooral ook bezig om ervoor te zorgen dat we de arbeidsplaatsen die er nu zijn houden, dat we die organisaties futureproof, toekomstbestendig, maken en dat doen door de kennis die we op de campus laagdrempeliger beschikbaar te stellen aan met name mkb-bedrijven in het Limburgse. Dus dat is denk ik ook een belangrijke factor die uiteindelijk zeg maar mee zal moeten tellen in hoe wij impact hebben op onze regio en de arbeidsmarkt.

Mevrouw Kamalski: Dank. Als ik goed heb meegeschreven, heb ik dan nog de vraag over de tussentijdse evaluatie. Daarvoor weet ik niet precies uit welk stuk van wie van ons dat kwam. Ik weet alleen vanuit BISS heel duidelijk dat wij meelopen in de kennisassystematiek. Daarvoor hebben wij dus op gezette tijden rapportagemomenten en ligt ook vast wat wij op dat moment tussentijds rapporteren. Dus ik volg daarin gewoon de normale cyclus. Ik weet niet zeker hoe dat bij mijn collega's geregeld is.
Dat waren de vragen die ik genoteerd had. Mark, Gerard, hebben jullie nog ergens een toevoeging?

De heer Mertens: Nee, dank je.

Mevrouw Kamalski: Mark?

De heer Liedekerken: Een hele korte op de app. Die vraag ga ik beantwoorden. Bij het data-

expertiselab dat wij hebben, worden ook tot een bepaald niveau apps en techniek ontwikkeld en die worden zodra ze in de praktijk zouden moeten komen overgedragen aan het mkb omdat we geen concurrentievervalsing daar willen zijn. En ook gewoon in de testomgeving kunnen wij tot een bepaald niveau leveren. Wij kunnen niet leveren op de markt. Dat doen wij dan via het mkb. En dat is dus ook de aansluiting naar het mkb zonder concurrentie.

De vicevoorzitter: Oké, dank u wel. Dan kijk ik naar de commissie of de vragen beantwoord zijn. Ik zie een hand van de heer Ernst. Graag geen nieuwe vragen maar even gewoon een reactie op de antwoorden. De heer Ernst.

PVV (Ernst): Nee voorzitter, het is echt een verduidelijking. Ik kreeg het antwoord dat de onderwijsprogramma's cumulatief waren en ik begreep dat ze vraaggericht zijn. Dat betekent dus, of althans dat haal ik er dan uit, dat er geen continu aanbod van onderwijsprogramma's is of zijn er wel standaard onderwijsprogramma's die aangeboden worden en maken die dan ook onderdeel uit van die 22 of zijn dat 22 vraag gestuurde eenmalige programma's? Dank u wel.

De vicevoorzitter: Zou u daar meteen op kunnen reageren? Aan u het woord.

Mevrouw Kamalski: Eerst vanuit mijzelf. Vanuit BISS geredeneerd kan ik zeggen dat sommige daarvan doorlopend zijn en bieden we meerdere malen aan. Ze zijn niet nieuw maar je herhaalt het nog een keer met andere deelnemers. Andere onderwijsprogramma's zijn voor ons, hoe moet ik dat goed zeggen, professional education. Dus wij richten ons op mensen die al in het bedrijfsleven werkzaam zijn. Dus misschien bedoelt u meer onderwijsprogramma's in de zin van het onderwijs voor de reguliere studenten. Misschien zit het in het feit dat ik uw vraag misschien niet helemaal goed interpreteer.

De vicevoorzitter: Mijnheer Ernst.

PVV (Ernst): Nee, het is duidelijk. Het maakte mij niet zoveel uit of het onderwijsprogramma's zijn voor reguliere studenten dan wel voor een wisselende groep, maar gewoon het feit of er een bepaalde mate en continu aanbod is waar men op terug kan vallen, terugkerend naar die gedachte van meer smoel, wat dan natuurlijk ook een onderdeel is om inderdaad die smoel mee te bepalen. In die richting dacht ik en dat hebt u in voldoende mate beantwoord voor mij. Dank u wel.

De vicevoorzitter: Oké, dank u wel. Dan kijk ik even naar de andere vragenstellers of de vragen naar behoren beantwoord zijn. Dat is het geval. Oké, dan dank ik u voor uw bijdragen. Dan gaan wij over tot de inhoudelijke behandeling in twee termijnen. De eerste termijn is met maximaal vijf minuten per fractie en ik start met de heer Loomans, Partij voor de Dieren. Aan u het woord, mijnheer Loomans.

Partij voor de Dieren (Loomans): Dank u wel. Zojuist hebben wij bij kaders tellen een aantal voorstellen overgenomen die ons er onder andere op wijzen dat wij als PS vaker moeten vragen naar een totaaloverzicht van provinciale bijdragen, goed moeten stilstaan bij vragen over het publiek belang en kritisch moeten blijven op alternatieven en exit scenario's. Wij hopen dat in ieder geval met betrekking tot de Brightlands-campussen die nieuw aangekondigde Brightlands-rapportage dit soort vragen zal beantwoorden. Dat verzoek is omdat als ik kijk naar dit voorliggende subsidieverzoek het

weer de Brightlands Smart Services Campus betreft. En we waren nogal verrast toen we dit verzoek tegenkwamen omdat in onze beleving we een maand of drie geleden daar ook al een subsidie voor hebben toegekend, maar blijkbaar was dat de campusorganisatie en gaat het nu om een subsidie voor drie gebruikers van die campus: weer een kleine € 2 miljoen. En onze eerste vraag is dan ook aan de Gedeputeerde of hij een totaalbeeld zou kunnen geven van alle financiële stromen tussen de Provincie, het en de daar gevestigde instituten en bedrijven. Kunnen wij na deze subsidieaanvraag in de resterende Statenperiode nog meer aanvragen gerelateerd aan BSSC verwachten? En kan hij aangeven wanneer hij verwacht dat de bij deze subsidie betrokken bedrijven zelfstandig zullen zijn? Misschien nog voor de duidelijkheid wil ik graag toevoegen dat wij geen inhoudelijk probleem hebben met deze subsidie of deze bedrijven maar wel met de ondoorzichtige structuur van die hele Brightlands-gerelateerde zaken. Dank u wel.

De vicevoorzitter: Dank u wel, mijnheer Loomans. Dan ga ik naar de heer Paas. Aan u het woord.

50PLUS (Paas): Ja, dank u wel voorzitter. Voorzitter, 50PLUS onderkent het belang van de campus, maar wil toch enige bezorgdheid uitspreken over de mogelijke situatie na 2023. In het Statenvoorstel hebben we kunnen lezen dat de doelen en impact van de BSSC, respectievelijk de ontwikkeling en de financiële verduurzaming van de kennisinfrastructuur gekoppeld aan de BSSC onvoldoende worden gerealiseerd binnen de beoogde periode en dat brengt bij mij de vraag voorzitter wat gebeurt er met de campus als de situatie richting 2023 niet verbetert en de subsidieverlening van de kant van de Provincie mogelijk stopt. Overigens heeft 50PLUS, voorzitter, begrip voor het feit dat de coronapandemie een negatieve uitwerking heeft op de te behalen resultaten. Voorzitter, in het verleden heeft 50PLUS voorgesteld om de subsidiebeschikkingen die aan de campussen worden verzonden met daarin opgenomen de KPI's ook naar Provinciale Staten te sturen zodat PS aan de hand van de te behalen resultaten uit die subsidiebeschikkingen kan beoordelen of deze behaald zijn. Op die manier kan PS zijn kaderstellende en controlerende taken beter uitvoeren. 50PLUS is blij dat dit nu in de periode Q1 wordt opgepakt want we kunnen in de brief van de portefeuillehouder van 2 maart van dit jaar lezen dat in Q1 van 2021 de resultaatsverplichtingen, KPI's, zoals die in de subsidiebeschikkingen worden opgenomen aan PS zullen worden toegestuurd. Voorzitter, 50PLUS steunt deze subsidieaanvraag en hoopt dat de resultaten op termijn zodanig verbeteren dat de doelen, de ontwikkeling en de financiële verduurzaming van de kennisinfrastructuur in voldoende mate worden gerealiseerd. Tot zover voorzitter in eerste termijn.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Ik geef nu het woord aan GroenLinks, de heer Baneke.

GroenLinks (Baneke): Dank u wel, voorzitter. Ik vervang mevrouw Jetten. Zij is geblesseerd uitgeschakeld. Dus ik gebruik dit voornamelijk om mijn mening te vormen en toe te luisteren. Ik zal mevrouw Jetten daarna informeren over wat hier gezegd is, zodat wij tijdens de Statenvergadering ons politiek oordeel kunnen vellen.

De vicevoorzitter: Prima, dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de PvdA, de heer El Attal.

PvdA (El Attal): Ik kan het eigenlijk kort houden. Wij steunen dit voorstel. Wij zien het op zijn plek binnen de herijking die is voorgenomen door de BSSC. Verder ook bedankt voor de presentatie waarin goede voorbeelden naar voren kwamen over waaraan gewerkt wordt. Dat was mijn eerste

termijn.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan LOKAAL-LIMBURG, de heer Franssen.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Ja dank u wel voorzitter. LOKAAL-LIMBURG vindt het prettig om te vernemen dat de studenten gelijk terecht kunnen en, zo bleek uit de beantwoording, dat we een versterking van het mkb in Zuid-Limburg dus constateren. Heel positief. Maar als we dan het stuk inhoudelijk gaan lezen en als ik hier dan de mooie voorbeelden te horen krijg, dan lees ik in het stuk iets anders. Ik sluit mij aan bij de vraag die hier wordt gesteld, en die hadden wij er ook op staan, van hoeveel middelen zijn tot heden totaal ter beschikking gesteld, dus een totaaloverzicht. Maar er staan ook op pagina 4 de risico's. Wat zijn de risico's? Er staat te lezen: De doelen en impact van de BSSC worden onvoldoende gerealiseerd binnen de beoogde periode. Dat klinkt ons heel anders in de oren dan de positieve geluiden die we hier horen. Dus daar hadden wij graag een nadere toelichting van de portefeuillehouder op. Dan staat er ook de Provincie is aandeelhouder. Hoe wordt deze sturing dan gegeven en hoe vaak wordt die gegeven. Er blijkt nu dat dit onvoldoende is. Hoe gaat het dan verder? Dus daar zijn we eens benieuwd hoe de verantwoordelijke portefeuillehouder ons daarin kan meenemen. Vervolgens lezen we ook in het stuk dat op pagina 12 staat: Om de BSSC geschikt te laten zijn voor de studenten, zijn aanpassingen in de huisvesting en begeleiding nodig. Dat kunnen we niet helemaal begrijpen omdat wij toch menen dat de Open Universiteit voldoende faciliteiten heeft. Wij menen toch dat de Hogeschool Zuyd voldoende faciliteiten heeft. Dus wij snappen niet helemaal hoe wij dit dus dienen te lezen, gezien de huisvesting, want wij zijn toch van mening dat de school begeleidt en die vraag werd eigenlijk ook in het voortraject gesteld. Stel dat straks de subsidie stopt. Wat en hoe gaat deze organisatie dan verder? Want we zien natuurlijk wel de meerwaarde ervan en wij zien ook, en dat werd al verwoord, dat studenten gelijk terecht kunnen. Dat is een versterking van het mkb. Ik hoop ooit nog de vraag beantwoord te krijgen hoe dan in feite zo'n app wordt vermarkt, want natuurlijk heeft die vraag een reden, want stel dat in 2023 de subsidie zou stoppen, dan hopen wij terecht dat in feite zo'n project doorgang vindt voor het mkb en de ondernemers maar dan moeten er natuurlijk ook middelen zijn. Vandaar de vraag hoe worden op een andere manier nog middelen eventueel dus gerealiseerd. Dan staat op pagina 17, Gedeputeerde Van den Akker, de evaluatie: er zal tussentijds gerapporteerd worden. Maar er wordt niet aangegeven in dit stuk wanneer wordt er gerapporteerd en wat wordt er dan gerapporteerd. Dat waren de vragen in eerste termijn, voorzitter.

De vicevoorzitter: Dank u wel, mijnheer Franssen. Het woord is aan het CDA, mevrouw Depondt.

CDA (Depondt-Olivers): Ja, voorzitter, we hebben nog niet zolang geleden een besluit genomen om de campusorganisatie opnieuw te financieren. Dan vindt de CDA-fractie het ook heel logisch dat je vervolgens ook de kennisinstituten op de campus blijft financieren, want anders heb je straks een campusorganisatie zonder kennisinstituten of omgekeerd. Daar zit geen logica in. Dus ten principale zijn wij wel voorstander van het voorstel. Als we naar de inhoud kijken, dan zien wij een uitvoerig voorstel van zowel CAROU als ECD over wat ze precies gaan doen met KPI's enzovoorts. Als ik het goed zie, dan missen wij dat voor wat betreft het BISS zelf, want daar wordt verwezen naar een stuk uit 2019, dat nog steeds geldig is maar dat zit er dan verder niet bij. Dus even heel formeel, als je een besluit moet nemen over we gaan een x-bedrag aan instituut y geven dan had ik ook graag alle onderleggers bij elkaar waar dat dan precies over gaat. Maar meer principieel, en dan sluit ik wel aan bij een aantal collega's die daar opmerkingen over gemaakt hebben, is dit niet de eerste keer in deze

Collegeperiode dat wij een voorstel krijgen voor een tweede of derde tranche voor een kennisinstituut en wij hebben elke keer eigenlijk grosso modo twee principiële vragen gesteld. Wij hebben in het verleden iets afgesproken. Daar zijn criteria aan gehangen. Zijn die behaald of niet behaald? Is daar een onafhankelijke externe evaluatie van om van daaruit ook te kunnen beoordelen of de plannen zoals ze voor de volgende tranche voorliggen ook enige realiteitswaarde hebben. Ik kan niet anders dan constateren hier dat die evaluaties er in ieder geval niet bij zitten over de achterliggende periode. Dus hier zitten alleen maar plannen bij voor de toekomstige periode. Dus de vraag is even waar de analyse van de achterliggende periode is en wat daar de uitkomst van is. Een tweede vraag die wij steeds hebben gesteld gaat toch over de levensvatbaarheid op termijn. We hebben dat ook nog vrij expliciet zelfs als een criterium bij SIS 3.0 toegevoegd, maar we hebben het bij elke discussie afgelopen jaar aan de orde gehad als het ging over de laatste tranche voor een kennisinstelling. En nogmaals, het heeft helemaal niets te maken met deze drie nu specifiek, want ik heb er niet zoveel verstand van maar de plannen zien er goed uit. Maar de vraag is natuurlijk wel wat gebeurt er. Ik zie daar wel af en toe in teksten iets staan van ja wij hebben wel de ambitie om er geld in te blijven steken. Maar ik vraag wel heel expliciet nu aan het College kunt u ons bevestigen dat ijs en weder dienende na afloop van deze tweede tranche deze instituten gewoon financieel zelfstandig kunnen voortbestaan of niet. Dat staat niet in het Statenvoorstel en dat verbaast mij eerlijk gezegd want wij hebben dit nu al een keer of vijf gevraagd. Dus ik had eerlijk gezegd wel verwacht dat ik het niet een zesde keer hoefde te vragen.

De vicevoorzitter: Dank u wel, mevrouw Depondt. Het woord is aan de SP, de heer Van der Valk.

SP (Van der Valk): Ja dank u wel, voorzitter. Een voorstel over een heldere landencampus. Daar is er weer eentje, zeg ik maar even, want dit is de zoveelste in een lange reeks, en ze zijn allemaal belangrijk en ze zijn allemaal nodig en ze hebben allemaal ook wel positieve effecten, maar wanneer wordt er eens een keer een andere tactiek gehanteerd dan de salamitactiek, waarin iedere keer hapjes en stukjes worden aangeboden om de besluitvorming rondom een heldere landencampus of campussen in zijn totaal te kunnen beoordelen? Dus dat mag anders wat de SP betreft. Kan er niet een meerjarenoverzicht komen met wat staat eraan te komen aan PS-voorstellen op de diverse heldere landencampussen? Dat maakt het transparant en dat maakt het ook goed om die keuzes goed af te wegen. In december hebben we het al wat gehad over de BSSC. Toen hebben we het construct, de campus zelf, overigens met veel zorg en met veel aandacht bediscussieerd. We hebben het gehad over continuïteit. We hebben het gehad over levensvatbaarheid en uiteindelijk op zichzelf kunnen staan op enig moment en dat zou in deze discussie ook weer moeten. Dus dat is dan ook de vraag die ik stel: Is de bedoeling dat uiteindelijk de ontwikkelinstituten ook zelfstandig gaan opereren of gaan wij over enkele maanden/jaren weer een derde, zevende, achtentwintigste tranche op de Brightlands Campussen weer besluiten? Dat was mijn belangrijkste vraag. Kom met een overzicht. Kom met een meerjarenplan in plaats van dat je het steeds maar weer met stukjes komt aanbieden. Dat was het in eerste termijn, voorzitter.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Dan ga ik nu naar de heer Van Wageningen van D66. Aan u het woord.

D66 (Van Wageningen): Ja, we hebben zojuist advies van de Zuidelijke Rekenkamer gehad dat we eigenlijk bij dit soort besluiten wel een overzicht over het geheel moeten hebben en dat we ons dan

alsnog moeten beraden of het maatschappelijk belang groot genoeg is om dit voort te zetten. Al die informatie hadden we niet maar het was wel te achterhalen. Het is dus ook bewust van het geheel dat ik zeg dat D66 hier wel akkoord is met deze tweede tranche van de subsidies aan twee centra en één instituut. Dat is dan echt toch wel gebaseerd op het feit dat we in 2014 A zeiden en B1 al gezegd hebben en dat we nu ook B2 zeggen, dat we nu na de subsidie aan de Smart Services Campus ook subsidie gaan verlenen aan de instituten die die campus mede bevolken. Wat dat betreft zijn we wel blij met het antwoord dat zojuist door de directeur van CAROU werd gegeven. De ambitie van die instituten om op eigen benen te gaan staan is er wel degelijk en ik hoor dat dan van de directeur van het instituut die er ook al vrij dichtbij zit. Ik weet het niet meer uit mijn hoofd maar dat was vijf ton geloof ik op in totaal € 4 miljoen voor dat instituut. Dus dat is niet meer een instituut dat vooral van subsidie afhankelijk is. Die is vooral van inkomsten van derden afhankelijk. Dus kennelijk kan dat wel en als dat instituut de ambitie heeft om door te groeien dan zullen we dat graag stimuleren. Hoe kunnen we dat doen? Het antwoord was wij kunnen zelfstandig worden maar dan moet de Brightlands Smart Service campus als zodanig, als ecosysteem, er wel blijven. Dat moet dan wel in stand blijven. Dan wordt de speurtocht voor ons dus eigenlijk hoe gaan we die Smart Services Campus meer grond onder de voeten geven. Het idee van D66 is eigenlijk gebaseerd op de succesformule van andere campussen. Voorzie de campus van vastgoed waar het ecosysteem kan worden gevestigd en waar een verdienmodel op kan worden gebaseerd. En het is voor ons wel acceptabel als de Provincie daar eenmalig een investering in doet als daarmee inderdaad de campus meer vaste grond onder de voeten krijgt. Dit moet uiteraard meer uitgewerkt worden en er zitten mitsen en maren aan, maar een besluit in die richting zou ons meer bevallen dan telkens weer een nieuwe subsidie. Ik moet er nog bij zeggen dat de VVD ook een ander idee heeft om vaste grond onder de voeten te krijgen als ecosysteem. Het investeringsfonds dat in Chemelot goed werk doet, het venture fonds, uitbreiden, zijn werking laten uitbreiden of een nieuw fonds oprichten ook voor Smart Services waar startups dan in die sector gebruik van kunnen maken in Heerlen. Die positieve ideeën breng ik omdat wij het belang voor de regio Parkstad groot genoeg vinden. De eindconclusie is inderdaad dat wij gewoon met dit voorstel akkoord gaan met deze onderbouwing en deze aanvulling.

De vicevoorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Wageningen. Zou u de microfoon uit willen zetten? Dan nu het woord aan Samen voor Limburg, de heer Smeets.

Samen voor Limburg (Smeets): Dank u wel, voorzitter. De fractie van Samen voor Limburg, ik moet nog even wennen aan de naam, is natuurlijk een groot voorstander van het Brightlands-concept voor de ontwikkeling van onze kenniseconomie en de innovatiekracht van Limburg. Nog niet zo lang geleden, dat werd net ook even aangestipt, hebben wij ook positief geoordeeld over de herijking van de strategie van Brightlands Smart Services Campus. Wij zijn als Provincie een commitment aangegaan die tot 2023 nu doorloopt en zoals zo vaak in dit huis zitten we weer op die overdrachtelijke rijdende trein en willen we, zoals ook vaak gezegd hier, een betrouwbare overheid zijn en daar maakt deze tweede tranche onderdeel van uit. Het enige risico dat we lezen is dat de doelen niet of onvoldoende gehaald gaan worden en wij vinden dit een te accepteren risico, zeker gezien het bedrag dat nu gevraagd wordt. Brightlands Smart Services Campus, en hoe zeg je dat nu vriendelijk, kan van de vier eigenlijk wel een extra steuntje in de rug gebruiken. Echter wij zullen strak op de KPI’s moeten blijven sturen middels de projecten en de voortgangsrapportages, hetgeen relevante input zal zijn voor de periode na 2023 waarin mogelijk nieuwe overeenkomsten en verplichtingen worden aangegaan. Dat past echter nu niet om daar al te zeer op vooruit te lopen maar

ik wil me wel aansluiten bij de heer Franssen bij het uiten van de zorgen over de toekomst van Brightlands Smart Services Campus na 2023. Wellicht dat de analyse van de achter ons liggende periode, zoals mevrouw Depondt aangaf, ons daar de antwoorden op geeft. Dus de vraag richting de Gedeputeerde is als volgt: Hoe beziet u de toekomst van BSSC voor de lange termijn en hoe kijkt u aan tegen het feit dat wij aandeelhouder zijn ook na 2023 en het uiteindelijke doel zal zijn dat de BSSC financieel op eigen benen kan gaan staan. Is het niet reëel en fair om te zeggen dat we eigenlijk langjarig nog financieel betrokken blijven bij deze campus? Tot zover.

De vicevoorzitter: Dank u wel, mijnheer Smeets. Dan nu het woord aan Forum voor Democratie, de heer Driessen.

Forum voor Democratie (Driessen): Dank u wel, voorzitter. Ik wil wel in ieder geval namens ons antwoord geven op de heer Smeets. Nee. Wij zijn over het algemeen heel enthousiast als we het hebben over de innovatie. De campussen die zijn daar goed in en dat hebben we goed aangejaagd en ik zit al langer op dezelfde portefeuilles als de heer Van den Akker. Dus ik hoor hem daar ook vaak over spreken. Ik denk dat wij heel erg op één lijn zitten als we het hebben over dat de rol van de Provincie het aanjagen van die projecten is en daarin zorgen dat ze ontwikkelen maar dat we op termijn ook moeten kijken of we daar inderdaad ook weer uit kunnen stappen op het moment dat dat goed loopt en als dat goed loopt, dat we daar ook weer een keer van terug moeten, want een langdurige investering is wat ons betreft geen heel goed idee. Dat betekent dus op de een of andere manier dat het niet loopt van zichzelf, dat er geen basis voor is. En in plaats van dat alleen maar te roepen willen we daar ook graag een oplossing voor aanbieden. Wij zien namelijk nut in commerciële toepassingen. Als we nu eens daarop gaan sturen. We hebben een aantal KPI's liggen. Dit zijn er vier: Campus met impact, bloeiende community, goede Euregionale positionering en een goed gevulde campus. Ik mis daar eigenlijk een goed gevulde portemonnee. Als dat nu eens één van de kernvragen van de campus zou zijn. Kunnen we kijken of al die projecten die draaien en al die dingen die we doen commercieel levensvatbaar zijn, of we daar partijen voor kunnen vinden die geïnteresseerd zijn. Als dat nu eens het sturingspunt zou kunnen zijn van de campus en de deelnemende organisaties die zich er vestigen. Dat zou wat ons betreft denk ik al een hele slok op de borrel schelen. Verder zijn we natuurlijk wel voor dit voorstel. We zijn het traject ingestapt. Dat hebben wij ook al eerder aangegeven en daarin zitten wij volledig op één lijn met Samen voor Limburg. Wij zijn dit traject ingestapt en wij horen deze subsidie netjes af te maken. Maar wat ons betreft is het wel belangrijk om te kijken naar de toekomst en hoe garanderen we dat die campus ook zonder ons blijft bestaan. Dank u wel.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Het woord is aan de PVV, de heer Ernst. Een interruptie van de heer Smeets.

Samen voor Limburg (Smeets): Ja, ik moet natuurlijk even reageren op de heer Driessen, want mijn laatste vraag aan Gedeputeerde Van den Akker was niet zozeer ons standpunt als SVL dat wij vinden dat de Provincie langjarig betrokken moet blijven bij deze campus, maar ik denk dat gezien het construct met het aandeelhouderschap dat het fair zou zijn om meer achtergrond te geven over het feit dat we waarschijnlijk, en nogmaals het is niet ons standpunt, langjarig betrokken blijven bij deze campus. Dat voel ik aankomen en ik wil daar gewoon een uitspraak van de Gedeputeerde over hebben. Nogmaals, het is niet ons standpunt. Wij vinden ook dat ze commercieel op eigen benen moeten kunnen staan, financieel op eigen benen moeten kunnen staan. Echter ik vrees dat dat op

korte termijn niet gaat gebeuren. Dat was de kern van de opmerking in mijn betoog.

De vicevoorzitter: Dank u wel.

Forum voor Democratie (Driessen): Dat was geen vraag. Dus die neem ik voor kennisgeving aan.

De vicevoorzitter: Graag via de voorzitter. Dank u wel. De heer Ernst.

PVV (Ernst): Ja, dank u wel voorzitter. De sprong naar de andere kant van de cirkel is weer gemaakt. Dit type vernieuwende innovatieve projecten kent in het algemeen een betrekkelijk lange aanlooptijd en vraag ook in de groei naar effectiviteit en resultaat om een lange adem. De campusprojecten kennen in het algemeen een succesvolle ontwikkeling, waarbij de BSSC helaas iets achterblijft bij de anderen. Vorige week constateerden wij bij de behandeling van het SIBL dat er te weinig valorisatie van de resultaten van BSSC plaatsvindt. Hier ligt wat de PVV betreft dan ook een duidelijk aandachtspunt. De campussen zijn niet gestart als pure researchinstituten maar dienen een duidelijke economische en maatschappelijke rol voor onze regio te vervullen. Het succes wordt bepaald door de positieve impact op die economie en maatschappij en dus hoogstaande ontwikkelingen die op de plank blijven liggen zijn zeker niet als succes aan te merken. Indien er een verdere ondersteuning vanuit de Provincie plaatsvindt dient deze vergezeld te worden van een duidelijke boodschap aangaande de resultaten, dus de impact op economie en maatschappij, of om inderdaad met de woorden van de heer Driessen te spreken de goed gevulde portemonnee. Tot zover mijn inbreng in de eerste termijn.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Dan spring ik nu weer naar de overkant. De VVD, de heer Nijskens.

VVD (Nijskens): Ja, dank u wel voorzitter. Er is natuurlijk al een hele hoop gezegd. Ik denk dat de heer Van Wageningen een hele duidelijke uitsplitsing heeft gemaakt tussen de campusorganisatie aan de ene kant en de gebruikers van de campus aan de andere kant. Ik denk juist ook richting de heer Smeets dat die langjarige commitment van de Provincie met name aan de campuskant zit aan faciliteren van huisvesting van dit soort faciliteiten waar je natuurlijk op enig moment via huur en gebruik gewoon revenuen kunt halen. Op zich is de BSSC natuurlijk een hele jonge campus en ik moet eigenlijk zeggen dat wat er nu al staat na die paar jaar dat ze bezig zijn maakt wel indruk. Ik vond het ook een hele interessante presentatie met ook leuke voorbeelden die ze aan hebben gegeven, wat ze bijvoorbeeld al gerealiseerd hebben en ook de verscheidenheid van hoe de universiteit erin zit, hoe de Hogeschool Zuyd met name richting mkb opereert en hoe de Open Universiteit met name richting zorg opereert. En wat me dan ook vooral aanspreekt is dat er synergie gaat plaatsvinden, hoe die drie partners in elkaar eigenlijk meerwaarde gaan creëren. Het is natuurlijk heel lastig om via onderwijs geld te verdienen. Vanuit de Provincie gezien zullen we dan in dat stukje onderwijs waarschijnlijk subsidies blijven steken en daarom is het ook subsidie. Dat geld wordt één keer erin gestoken en is weg, terwijl we natuurlijk in de campusorganisatie kunnen gaan investeren waar rendementen uit kunnen vloeien. Dan heb ik eigenlijk nog één vraag over de mededeling portefeuillehouder van 2 maart. Daar wordt een opmerking gemaakt over de bloeiende community en dat er geen programma is voor startups. Er hebben al verschillende sprekers voor mij gevraagd wat volgt nog. Is dit bijvoorbeeld zo'n punt wat nog volgt, dat er nog een voorstel of een subsidie of weet ik veel komt om zo'n programma voor startups te gaan realiseren? U snapt het al, wij zijn wel zeer groot

voorstander van dit voorstel en zoals eigenlijk ook andere sprekers al hebben aangegeven is dit eigenlijk een vervolg op een vroeger voorstel. En het is ook wel heel mooi hoe dat volgt op het Rekenkamerrapport, dat er met name erop wijst in hoeverre kun je nog nee zeggen en in hoeverre kun je nog sturen. Dus ik ben heel benieuwd naar de beantwoording van eigenlijk allemaal die vragen die ook in die richting gesteld zijn.

De vicevoorzitter: Dank u wel, mijnheer Nijskens. U maakt mij allemaal een hele blije voorzitter, want u bent ruimschoots binnen uw vijf minuten gebleven. Voor een reactie kijk ik naar de heer Van den Akker en ik daag u graag uit om hetzelfde te doen, om binnen de 27 minuten te blijven. Aan u het woord.

Gedeputeerde Van den Akker: Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de inbreng vanuit de Staten en natuurlijk de toelichting vanuit de drie kennisinstellingen. Een aantal van uw fracties begon erover dat dit een vervolg is op een zogenaamde eerste tranche, maar eigenlijk is het een heel bijzonder vervolg, namelijk dat er eerst sprake was van één instituut dat natuurlijk opgeknipt is omdat het niet functioneerde. Men heeft gezegd we gaan het anders organiseren en vervolgens hebben wij ook als Provincie best wel op de rem gestaan om pas de voorstellen hier aan u voor te leggen op het moment dat er goede businesscases en subsidieaanvragen lagen. Dat is ook één van de redenen geweest. Ik weet nog het debatje in de Statenvergadering met de heer Van Wageningen dat ik zei er komt nog een voorstel specifiek over de kennisinstellingen, maar die waren afgelopen najaar nog niet klaar. Dus de instellingen hebben ook met ons heel hard gewerkt om uiteindelijk de voorstellen zo te maken zoals ze er nu liggen. Dat past ook in de herijkte strategie van de campus en de reset die een jaar geleden is ingezet, destijds onder de interim-CEO die nu wordt doorgezet waarbij we ook hebben afgesproken de vorige keer om medio dit jaar de doorkijk voor na 2023 met elkaar te bespreken en daar werkt ook mevrouw Boeijen als huidige CEO aan. Wat zijn de huidige cijfers? Die staan ook in de Brightlands-brief van oktober genoemd. In de Brightlands-rapportage wordt ook een routekaart ontwikkeld van wat komt eraan op de verschillende campussen, al valt dat bij deze campus ook na dit Statenvoorstel betrekkelijk te overzien. De campus zelf is een kleine bv. Er zitten ongeveer achttien medewerkers. 80 bedrijven zijn er gelieerd, 900 banen en ruim400 studenten. De heer Liedekerken gaf ook aan dat vanuit Zuyd Hogeschool veel studenten er actief zijn. 35 startups zijn gerealiseerd in 2018. Dus ja, het is de jongste campus, maar ik denk ook dat voor zover je er een wedstrijd van zou willen maken je ook de verschillende starttijden mee in rekening moet nemen. Deze is dus nu een jaar of vier bezig en heeft financieel het lek ook bovengekregen. Maar het zou natuurlijk het mooiste zijn, net als de Maastricht Health Campus, die vanaf 2023 echt op eigen benen staat en wel tot die tijd een aandeelhoudersbijdrage van iets meer dan drie ton van de Provincie heeft gekregen en van de andere aandeelhouders, maar daarmee ook gespaard heeft zodat ze daarna op eigen benen staan met de opbrengsten van de spin-offs en spin-outs. De Brightlands-rapportage, meteen antwoord op de vraag van de heer Loomans, die wordt op 19 maart geagendeerd in de controlecommissie. Zoals we eerder gewisseld hebben, ziet het er niet naar uit dat de campus in 2023 volledig op eigen benen zal staan, maar het ziet er ook niet naar uit dat er op dit moment grote voorstellen nog voorzien zijn komend jaar voor deze campus. Het is wel zo, en dat werd ook in de presentatie aangegeven, dat voor de ambitie om toe te treden tot de kunstmatige intelligentie coalitie, om in Nederlandse termijn te blijven spreken, daar ook nu een centrale functie, een hub, is gerealiseerd, dat deze campus daar onderdeel van is en dat dat ook uitmaakt van een voorstel richting het nationaal groeifonds, het zogenaamde Wopke Wiebes Fonds, dat wordt voorbereid. Dus dat leidt ook tot het verwerven van meer middelen vanuit

buiten Limburg vanuit de overheid en ook het bedrijfsleven. Ja, mijnheer Paas, wat als de campus niet verbetert? Ja, dan heeft die geen toekomst. Daarom zijn ook die KPI's nu zo scherp gesteld door de CEO van de campus. Ze zijn ook gesynchroniseerd met de KPI's bij de voorstellen zoals ze vandaag voorliggen. Daar wees u op. En de verduurzaming van de drie kennisinstituten die staan ook in het Statenvoorstel apart genoemd, ook in antwoord op de vraag van mevrouw Depondt. Bij elke paragraaf ziet u dat ook waar de blauwe illustraties staan. Bijvoorbeeld bij het BISS-instituut van de UM staat "de UM zet de subsidie van de Provincie in om BISS verder op te bouwen en additionele geldstromen te werven die de rol van de opbouwfinanciering van de Provincie overnemen per 2022." Datzelfde geldt voor de OU. Het regionaal valorisatiecentrum wordt duurzaam ingebed in de eigen organisatie en dat geldt ook voor Zuyd Hogeschool. De activiteiten zullen na afloop van de provinciale subsidie duurzaam ingebed zijn. Dus dat is de doelstelling. De heer Franssen maakte een opmerking over de risico's. Dat is dus ook precies waar je op stuurt, zowel met de KPI's als ook via de voortgangsrapportages. Die zullen er jaarlijks zijn binnen de kennis as, zoals mevrouw Kamalski aangaf, voor het BISS-instituut en via de subsidiebeschikkingsrapportages in ieder geval richting de Provincie. Dit zijn natuurlijk ook zaken waar je in de regeling grote projecten van de campus of straks de Brightlands-rapportage twee keer per jaar met elkaar over kunt spreken in deze Staten en ook de Raad van Commissarissen van de campus zelf natuurlijk een vinger aan de pols houdt. Wat betreft de vraag over de huisvesting vanuit Zuyd Hogeschool vraag ik zo de heer Liedekerken, die als het goed is nog meeluistert ook, om die beantwoorden als ik de andere vragen heb beantwoord. De vraag van de heer Van Wageningen was over het vastgoed. Op dit moment is er een huurcontract tot 2026, maar het is nog niet zo aantrekkelijk voor de Provincie of om als aandeelhouders het gebouw over te nemen, want dat betekent dat je ook voor de grote onderhoudswerkzaamheden financieel aan de lat zou komen te staan. Dus er ligt hier echt een ander model onder. Het is wel zo dat voor het Brightlands Venture Partners Fonds 4, ook de campus in Heerlen betrokken wordt en beschikbaar is. Dus die is daar niet van uitgesloten hoewel de focus natuurlijk ligt op gezondheid en chemie. Dus laat ik zo zeggen, uiteindelijk zal deze campus ook in de toekomst op eigen benen moeten staan, nog niet in 2023, maar deze instituten wel op kortere termijn. **De suggestie van de heer Driessen van als doelstelling een goedgevulde beurs of in ieder geval opbrengsten die ook renderen voor de campus zelf** daar zit wat in. Dat heeft ook met IP en dividend te maken. Ik kan me voorstellen als er zo'n app ontwikkeld wordt voor KPN dan investeert KPN daar natuurlijk in, maar op het moment dat je daar faciliteiten ter beschikking stelt kun je daar mogelijk ook wel in gaan delen. **Dus ik neem die vraag even mee en ik stel voor dat we daarop terugkomen in de besprekingen van de Brightlands-rapportage.** De heer Nijskens had een vraag over startups. Deze campus heeft kortstondig een eigen startupfonds gehad. Daar betaalde de Provincie destijds niet aan mee, maar dat is ook weer vrij snel gestopt en op dit moment wordt ook onderzocht met LIOF of we voor de meerdere campussen een andere startupfaciliteit, de zogenaamde vroegefasefinanciering kunnen gaan organiseren, want het is niet heel erg efficiënt om voor elke campus een eigen startupfonds te gaan organiseren. **Dat over die startupfondsen komt inderdaad ook nog terug bij de roadmaps** en er is al reeds, dat hebben we ook vorige keer zo besproken, het zogenaamde open incubatieprogramma. Dat is ook in de voortgangsrapportage zo aan de orde gekomen. Even kijken of ik nog zaken vergeten ben, want dan zou ik willen vragen dat de heer Liedekerken de vragen over de huisvesting zou kunnen beantwoorden.

De vicevoorzitter: Heeft u de vraag gehoord, mijnheer Liedekerken? Aan u het woord.

De heer Liedekerken: Dat was de vraag over de huisvesting of hoe wij dat op de campus op dit moment doen. Dat geldt evenzo voor de Chemelot-campus overigens. Wij hebben de hele afdeling ICT met dat hele specialisatielab overgeheveld naar de campus op dit moment. Dat betekent dat wij in Nieuw-Eyckholt, waar wij ook het vastgoed gewoon betalen, 3.600 vierkante meter leegstand hebben. Dus wij zijn nu aan het kijken samen met de gemeente, en dat geldt evenzo voor Brightlands, hoe wij de toekomstige opleidingen op de juiste plekken gaan positioneren zodat de studenten veel dichter bij de bedrijven zijn en hoe wij dat in Nieuw-Eyckholt met de leegstand gaan oplossen. Daarover zijn verschillende gesprekken en daar betrekken we de Provincie ook bij.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Dan kijk ik weer even naar de heer Van den Akker.

Gedeputeerde Van den Akker: Voorzitter, ik ben wel binnen de tijd gebleven volgens mij, maar mocht ik vragen vergeten zijn dan doe ik dat graag nog in tweede termijn.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Ik ga even rond en dan start ik inderdaad de tweede termijn van anderhalve minuut per fractie waarbij ik u ook vraag om aan te geven hoe u dit stuk wilt doorleiden naar PS, als hamerstuk of als bespreekstuk. Dan begin ik bij de SP, de heer Van der Valk.

SP (Van der Valk): Ja, dank u wel voorzitter. Dank voor de beantwoording. De SP heeft altijd positief gestaan in alle Brightlands-constructen whatsoever, in goed Nederlands, dus in dit construct ook. En ook gezien het argument dat aan de overkant werd gebezigd van je bent een betrouwbare partner, c.q. overheid, stemmen wij in met dit voorstel en mag het wat ons betreft als een hamerstuk afgedaan worden.

De vicevoorzitter: Dank u wel. De PvdA, de heer El Attal.

PvdA (El Attal): Wij stemmen in en het is een hamerstuk.

De vicevoorzitter: Dank u wel. De PVV, de heer Ernst.

PVV (Ernst): Dat is verrassend. Ja, de lange adem. Dus wat ons betreft kan het doorgaan. Voor ons is het een hamerstuk.

De vicevoorzitter: Dank u wel. De heer Van Wageningen, D66.

D66 (Van Wageningen): Wij stemmen in en het is een hamerstuk en ik herhaal toch nog even mijn signaal over dat vastgoed. Ik verzoek echt om het niet te makkelijk af te doen met we hebben al een huurcontract en anders komt er grootonderhoud op ons af. Kijk, het is een succesfactor bij Chemelot en bij Venlo. Bij allebei heeft de Provincie vastgoed gekocht en ter beschikking van de campus gesteld en dat is nu de basis van het verdienmodel. Zoiets ontbreekt in Heerlen en dus is het veel moeilijker om daar de startups naar het ecosysteem te trekken omdat ze daar eigenlijk helemaal geen gunstige vestigingsvoorwaarden vinden, financieel dan, dan buiten de campus. Bij Chemelot is dat wel. Daar geven we huursubsidie. In Venlo hebben we een gebouw diep afgeschreven voordat we dat overdroegen. Dus dit zijn succesfactoren elders en we gunnen dit, om redenen die denk ik iedereen wel onderschrijft, ook aan de Smart Services Campus. Dus doe het niet te gemakkelijk af. Houd het

als aandachtspunt alstublieft. Dat is het signaal. Dank u wel.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Ik ga naar Samen voor Limburg, de heer Smeets.

Samen voor Limburg (Smeets): Ja, het is opvallend om te zien hoe we vooral de discussie voeren over de toekomst van deze campus en veel minder over de inhoud van dit Statenvoorstel. Die discussie gaan we zeker in de toekomst nog voeren en daar gaan wij zeer bij betrokken raken. Wat dit voorstel betreft is het voor ons een hamerstuk.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Ik kijk naar de heer Loomans. Aan u het woord.

Partij voor de Dieren (Loomans): Ja, dank u wel. Ik heb geen nieuwe vragen maar naar aanleiding van de presentatie en al die mogelijkheden die daar te zien waren, zat ik nog even na te denken over die kunstmatige intelligentie en al die mogelijkheden die er tegenwoordig allemaal voorbijkomen in de media, voorbeelden die je tot voor kort eigenlijk als onmogelijk hield. Aan de ene kant is dat een enorme technische sprong en aan de andere kant kan het ook weleens een keer bijna eng worden. Daarom zit ik mij eigenlijk gewoon even filosofisch af te vragen als wij dan toch participeren in dit soort bedrijven, kunnen wij dan ook als vertegenwoordiger vanuit de samenleving blijven meedenken en blijven kijken wat daar gebeurt als je naar de ethische kant van dit soort nieuwe technologie kijkt? Moet je op een gegeven moment alles maar doen als het technologisch mogelijk blijkt. Want we hebben het in Nederland weleens over van hier kan het maar technologie kan ook in verkeerde handen vallen en dan kan het, wat ik al zei, heel eng worden. Dus dat wou ik gewoon als een heel algemene opmerking even meegeven. Dank u wel.

De vicevoorzitter: Dank u wel, voor uw filosofische overpeinzing, mijnheer Loomans. Dan ga ik nu naar GroenLinks, de heer Baneke.

GroenLinks (Baneke): Dank u wel, voorzitter. Ik heb de discussie met aandacht gevolgd. Ik werd even getriggerd door de ietwat diffuse beantwoording van de Gedeputeerde over de meermaals gestelde vraag van kunnen dit soort instituten op termijn zelfstandig voortbestaan. Hij zei aan de ene kant onderwijs is moeilijk maar er zitten nog een paar lagen onder, de organisatie, de instituten enzovoorts. U zei ‘de campus niet per 2023’ heb ik hier genoteerd. Dat impliceert dat u vermoedt dat het op een gegeven moment wel zou kunnen. Heeft u enig inzicht in wanneer dan wel? Voor de rest, zoals ik al zei, vervang ik mevrouw Jetten. Dus ik neem aan dat zij hier zelf iets van zal vinden. Dan zullen wij tijdens het Presidium wel horen of GroenLinks dit een hamerstuk of een bespreekstuk vindt. Ik kan dat nu nog niet aangeven. Dus ik ga uit van een bespreekstuk.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Ook aan u nog de vraag, mijnheer Loomans, is het een hamerstuk of een bespreekstuk.

Partij voor de Dieren (Loomans): Hamerstuk.

De vicevoorzitter: Dank u. Ik ga nu naar de VVD, de heer Nijskens.

VVD (Nijskens): Ja, dank u wel, voorzitter. De opmerking van D66 vind ik op zich interessant, want ik

had hem eigenlijk anders opgevat. U wilt in principe de gebouwen overdragen aan de campus, waardoor de campus door eigenstandige gebouwen veel gemakkelijker een verdienmodel kan opbouwen. Ik had hem in uw eerste termijn als vraagstelling iets anders opgevat. Ik vind het een interessante gedachte. En ik vind ook wel mooi dat we dan eigenlijk tot 2026 mooi de tijd hebben om lopende het huurcontract daar goed over na te denken. Dus eigenlijk vind ik het wel een heel goed punt wat u maakt. Het voorstel dat nu voorligt is wat ons betreft een hamerstuk en we zijn het er dus ook mee eens.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Dan ga ik naar het CDA, mevrouw Depondt.

CDA (Depondt-Olivers): Ja voorzitter, naar aanleiding van de beantwoording heel concreet dan de vraag aan de Gedeputeerde, want die had hij niet beantwoord: Kunnen wij dat businessplan van BISS alsnog krijgen, want dat zit er volgens mij niet bij. Kunt u ook de evaluaties toesturen van de achterliggende periode, en dan met name in relatie tot het behalen van de doelstellingen? U zegt dat in die paragrafen verduurzamen voldoende garantie staat dat dit de laatste bijdrage aan deze kennisinstituten is, maar ik maak wel een expliciet onderscheid tussen de campusorganisatie en de kennisinstituten op de campus, want de discussie lijkt wat door elkaar te lopen hier, maar als het gaat over deze instituten dat dit de laatste tranche financiering is want dat staat er echt niet zo letterlijk in die verduurzaming, wel als ambitie maar niet als te behalen resultaat. Ik wacht die antwoorden graag even af. Als die positief zijn kan het wat ons betreft een hamerstuk zijn, maar ik maak daar wel het voorbehoud bij. U heeft een brief gestuurd naar aanleiding van onze gezamenlijke brief van december over die roadmaps maar ook een brief over de rapportage. Overigens was onze brief niet bedoeld om een limitatieve opsomming te geven van zaken die in die rapportage moeten. Dus u mag daar rustig dingen bijvoegen als u dat dienstig vindt. Maar als we dan de evaluaties hebben gekregen en ook nog dat businessplan eens hebben bekeken en het ook over die roadmaps naar de toekomst gaan hebben, dan vind ik wel dat we nog de ruimte moeten krijgen om ook over deze instituten nog eens even te kijken of dit de doelstellingen zijn die passen, want ik kan het gewoon simpelweg op dit moment niet beoordelen, maar ik wil ook niet in de weg staan van de continuïteit van die instituten. Zij kunnen er niets aan doen dat u dat niet in het voorstel heeft gezet. Dus wat mij betreft mogen deze instituten die subsidie krijgen, maar ik vind wel dat we daar nog een keer op terug moeten komen.

De vicevoorzitter: Zou u dan voor deze voorzitter toch even willen duiden of het voor dit moment een bespreekstuk is of een hamerstuk?

CDA (Depondt-Olivers): Ik wacht even de reactie af. Als de Gedeputeerde mijn vragen positief beantwoordt mag het voor nu een hamerstuk zijn.

De vicevoorzitter: Oké, dank u wel. Mijnheer Franssen, aan u het woord.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Ja, dank u wel voorzitter. Ten eerste zijn wij blij dat we de verduidelijking hebben over hetgeen wat op pagina 12 stond, de huisvesting voor studenten. Studenten korter bij bedrijven dat vinden wij heel prettig en dat ondersteunen we ten zeerste. Maar ten tweede vragen wij ook aandacht en die aandacht wordt hier gegeven. We weten ook dat Parkstad in feite nog steeds een regio is met een stukje achterstand en een redelijk hoge werkloosheid en daarvoor zullen we te allen tijde vanuit het lokale gedachtegoed de regio Parkstad goed dienen te

bedienen en vandaar dat wij ook het financiële risico zeker acceptabel vinden in deze. We zijn sowieso altijd voorstander van innovatie en daaruit vloeit ook voort dat we een afspraak hebben gemaakt. En voor ons geldt afspraak is afspraak. Dan even de maatschappelijke rol die zeker in dit stuk wordt verwoord. Dat vinden wij belangrijk voor de studenten in het mkb. Dus natuurlijk. En als laatste de synergie en de meerwaarde creëren. Daar hopen we ook versterking uit te ondervinden voor de toekomst. Al met al, met de plusjes die wij nu constateren, is het voor ons gewoon een hamerstuk.

De vicevoorzitter: Dank u wel, mijnheer Franssen. Dan ga ik naar de heer Paas, 50PLUS.

50PLUS (Paas): Ja dank u wel, voorzitter. Als je al die verhalen hoort begin ik steeds enthousiaster te worden. Dat vind ik wel leuk, want in het begin was het allemaal een beetje van hoe zit het en ook die splitsing tussen enerzijds de campus en anderzijds de onderwijsinstellingen. Ik hoorde in ieder geval de Gedeputeerde zeggen, en ik weet niet wat de heer Van den Akker bedoelde, de campus moet op termijn op eigen benen staan. Dat waren uw letterlijke woorden. Mijn vraag is, gaat het om de campus of gaat het over de onderwijsinstituten. Dat is de eerste vraag. En de tweede vraag is, stel dat het op termijn niet gaat lukken. En nogmaals, ik vond ook een leuk idee wat mijn collega de heer Franssen zei. Hij zei in Parkstad is het met de werkgelegenheid allemaal niet zo goed gesteld. We moeten kijken dat we daar iets aan kunnen doen. Heel positief. Daar sluit ik mij volledig bij aan, maar dan moeten ze, waar we het over hebben, de campus of de onderwijsinstellingen, wel op de een andere manier levensvatbaar zijn. En dat zou ik willen vragen. Kunt u dat nog een beetje duiden. Want wat betekent ze moeten op termijn op eigen benen kunnen staan? En als dat niet gebeurt, wat gaan we dan doen, want dat was mijn eerste concrete vraag ook in eerste instantie. Dus daar zou ik toch nog wel graag een kleine duiding van de Gedeputeerde willen hebben. Tot zover voorzitter in tweede instantie.

De vicevoorzitter: Dus u laat uw oordeel of het een hamerstuk of een bespreekstuk is daar even van afhangen?

50PLUS (Paas): Ik denk dat mijnheer Van den Akker er wel een goed verhaal voor heeft. Dus we wachten. Ik sluit mij aan bij mevrouw Depondt. Wij wachten het even af. De tijd zal het leren.

De vicevoorzitter: Dan kom ik daarna even bij u terug. Goed zo. Dan nu naar de man van de goed gevulde portemonnee, de heer Driessen.

Forum voor Democratie (Driessen): Ja, dank u wel voorzitter. Ik wilde wel eventjes mijn tweede termijn gebruiken om even aan te haken aan de discussie van de heer Nijskens en de heer Van Wageningen, een superinteressante discussie over moeten we op termijn eventueel de gebouwen over gaan dragen om zo een beter verdienmodel te creëren voor Brightlands Smart Services. Dat vind ik leuk om het op termijn over te hebben, ook een keer misschien hier in deze FEB. Dan moeten we wel in gedachten houden dat natuurlijk de Provincie met overheidsgeld, met geld van burgers, daar heel veel dingen ingestopt heeft en dat het terugvloeien daarvan naar de Provincie dus misschien wel ook een goed idee zou zijn en niet alleen maar te schenken. Even terug naar het onderwerp. Met de beantwoording van de Gedeputeerde ben ik heel blij en in ieder geval ter overweging geven hoe we zorgen dat iedereen daar op eigen benen blijft staan en sturen richting projecten dat die commercieel

vatbaar zijn ook voor onderzoeksinstituten en ook voor andere organisaties die zich daar vestigen. Voor ons is het een hamerstuk, voorzitter.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Nu het woord aan de heer Van den Akker, uw reactie in de tweede termijn, maximaal negen minuten. Aan u het woord.

Gedeputeerde Van den Akker: Dank, voorzitter. Het is inderdaad ook even goed nog te benadrukken dat bij dit voorstel, mevrouw Kamalski zei het, vier van de vijf euro's ofwel op de € 10,5 miljoen ruim € 8,5 miljoen vanuit derden wordt gefinancierd. Dus dat geeft ook iets aan over de levensvatbaarheid van deze kennisinstituten. Het is inderdaad de bedoeling dat deze drie kennisinstituten aan het eind van deze subsidieperiode of zelfs al eerder **zelfstandig verder kunnen**. Voor de campus geldt dat per 2023 naar verwachting niet. Dat hebben we ook eerder zo gewisseld in de Staten. Wanneer precies wel hangt ook een beetje af van het meerjarenplan dat nu door de CEO van de campus wordt opgesteld, maar op dit moment is de verwachting op basis van wat wij nu weten dat ook na 2023 beperkte aandeelhoudersbijdragen nodig zijn. Dat is op dit moment drie ton per jaar. Op het moment **als dat niet lukt of onvoldoende lukt dan kom je voor de vraag moet er wat bij of ga je afschalen.** Dat is natuurlijk de reden dat we ook afgelopen najaar extra subsidiemiddelen ter beschikking hebben gesteld om verder te kunnen doorbouwen naar die herstart die is gemaakt, maar dat is natuurlijk niet het uitgangspunt. **Dus dat is ook goed om daar scherp met elkaar de discussie over te voeren later dit jaar en natuurlijk bij de voortgangsrapportages. Ik zeg u toe op vraag van mevrouw Depondt om het businessplan, oorspronkelijk voor BISS uit 2018 naar ik meen, toe te sturen.** Dat was natuurlijk het businessplan op basis van nog het grotere BISS. Het heeft wel dezelfde KPI's en het is ook wel waar de huidige aanvraag op is gebaseerd.

De vicevoorzitter: De heer Franssen.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Mijnheer Van den Akker, mag ik u verzoeken om hetgeen u wilt toesturen ook te delen met de andere fracties.

Gedeputeerde Van den Akker: Ja voorzitter, ik zei ook ik zeg u, dus de voorzitter, toe om het stuk toe te sturen op vraag van mevrouw Depondt, maar dus ja, vanzelfsprekend. Over de evaluatie, juist omdat het oorspronkelijke BISS niet zo is uitgevoerd als oorspronkelijk voorzien, het is eigenlijk voor de eerste tranche al gestopt en in andere vorm voortgezet, is er geen evaluatie zoals werd bedoeld in de oorspronkelijke opzet. Het is wel zo dat er natuurlijk voortgangspresentaties zijn gegeven. Het was eerder de vraag medio 2018 van we gaan op afzonderlijke wegen verder. Die komen vandaag weer een beetje bij elkaar en waar leidt dat toe? Dus er is geen separate evaluatie beschikbaar.

De vicevoorzitter: Er is een vraag van mevrouw Depondt.

CDA (Depondt-Olivers): Maar ze hebben alles bij elkaar een jaar of vier gefunctioneerd. Er zal toch wel ergens vastliggen wat ze daar gedaan hebben en wat dat heeft opgeleverd, ook al staat daar niet het woord evaluatie op of zo.

De vicevoorzitter: De heer Van den Akker.

Gedeputeerde Van den Akker: Ik heb het nog even nagevraagd. **Er is wel een eindrapportage 2019**, zij het over een korte termijn. Ja, **die kunnen we ook toesturen. Dus dat is één toezegging**. **Zowel het businessplan als de evaluatie worden toegestuurd voor de komende Statenvergadering van 9 april.** Vastgoed als aandachtspunt: Ja, het is ook even goed te benadrukken dat op dit moment ABP eigenaar is van het gebouw. Dus als wij daar als Provincie geld aan zouden gaan verdienen moet je eerst dat natuurlijk aankopen en dat kost ook weer geld, maar goed het is onderdeel van de discussie van de lange termijn toekomst van de campus. Ik ben het helemaal eens met wat de heer Driessen zei om het ook meer over de inhoud te hebben, niet vandaag hier, maar wel wat ook vanmiddag gepresenteerd werd, cyberhacks, natuurlijk niet alleen bij de GGD als het over de coronatesten gaat, maar ook de cyberhacks op de universiteit zelf, onlangs nog de NWO, maar dat was maar één item en ook de ethische aspecten waar de heer Loomans op wees. Dat is overigens hier onderdeel ook van de businessplannen zoals door de OU. Er is zelfs een hoogleraar, de heer Strikwerda, die ethiek vanuit de meta-juridica en cybercriminaliteitsethiek in zijn vakmanschap heeft. Ik denk voorzitter dat ik daarmee op de punten ben ingegaan die nog openstonden.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Dan kijk ik even rond of dat naar de wens is van de partijen waarvoor er nog een twijfel was over hamer- of bespreekstuk. Dan kijk ik eerst even naar mevrouw Depondt.

CDA (Depondt-Olivers): Ja, ik denk dat ik hier het belang van de instituten en de continuïteit voor laat gaan, want een uitspraak van de Gedeputeerde “Ja, het is de bedoeling dat ze na 2023 zelfstandig worden” is geen toezegging dat wij geen subsidie meer geven, maar goed laten wij dat dan maar in de loop van dit jaar bij die roadmaps allemaal bespreken en dan kunnen de instellingen in elk geval allemaal door. Dan kan het wat mij betreft nu een hamerstuk zijn, maar ik zou toch wel willen vragen, als er nog voorstellen dit jaar gaan komen voor andere instituten, om in de stukken gewoon rekening te houden met de afspraken die we al gemaakt hebben ten aanzien van een aantal dingen zodat we niet elke keer die discussie daarover hoeven te voeren.

Gedeputeerde Van den Akker: Voorzitter, dat is niet de verwachting overigens dat er nog een voorstel komt specifiek voor de campus of er moet zich een gouden kans voordoen van heel veel cofinanciering of wat dan ook maar dat kan ik op dit moment nog niet voorzien. En ja, de verduurzaming van de instituten is de bedoeling 2023. Ik zeg alleen op dit moment niet zeg nooit nooit of wat als. Alleen, het is duidelijk, dat staat hier ook in de voorstellen, dat met deze financiering het zou moeten lukken. Dat is wel duidelijk de intentie en daar wordt ook op gestuurd via de afspraken.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Mijnheer Paas, bent u bevestigd in het hamerstuk?

50PLUS (Paas): Ja, ik ben bevestigd, want mevrouw Depondt wees er ook al op. Ik hoorde de portefeuillehouder zeggen de drie kennisinstituten gaan in ieder geval door en dat is voor mij toch een belangrijk gegeven. Het kan dan als hamerstuk door.

De vicevoorzitter: Dank u wel. Mijnheer Baneke, voor u is het nog steeds een bespreekstuk tenzij begrijp ik? Oké. Dan wordt het sowieso als bespreekstuk doorgeleid. Dan nog even **de toezeggingen**. Ik heb er twee genoteerd en de Griffie corrigeert mij als ik er eentje mis of het verkeerd zeg. **Eén is dat u het gesprek aangaat met de campus met betrekking tot het kijken voor het commerciële**

aspect voor zover door de heer Driessen aangegeven en dan dacht hij bijvoorbeeld aan opbrengsten van IP. Dat is één. Alleen heb ik er geen termijn aan gehoord. Dus **wanneer kunt u ons daarover informeren**?

Gedeputeerde Van den Akker: Voorzitter, ik denk dat het goed is als we dat **bij de meerjarenstrategie van de campus gaan doen en die zal er medio dit jaar zijn. Dus ik zou zeggen in het derde kwartaal 2021.**

De vicevoorzitter: Oké, dank u wel en dan **de tweede** en daarmee ook wat mij betreft naar wat ik begrepen heb de laatste **toezegging, dat u de stukken toestuurt en de stukken bestaan uit het businessplan en de evaluatie en die stuurt u voor de PS-vergadering van 9 april**. Oké. Dan constateer ik dat dit onderwerp afdoende besproken is en als bespreekstuk vooralsnog naar PS wordt doorgeleid.

T 8851
Gedeputeerde Van den Akker zegt toe in gesprek te gaan met de Brightlands Smart Services Campus om nadere verdienmodellen te verkennen en hierop terug te komen bij de behandeling van de lange termijn visie van de campus (= gelijk aan T8851 30-11-2021)

T 8918
Gedeputeerde Van den Akker zegt toe Provinciale Staten vóór 9 april de businesscase van de UM inzake BISS 2.0, alsmede de eindrapportage BISS jaar 2019 toe te sturen.

Ik dank de externen ook voor hun inbreng. Ik schors de vergadering voor tien minuten. Dus dan gaan we om vijf voor vijf verder wegens een wisseling van de voorzitter. Ik dank de aanwezigen en ik ben gevraagd om u te melden dat er ook soep en broodjes voor u klaarstaan en dat kunnen we hier opeten. Tot over tien minuten.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Voorzitter, mag ik even dan de vraag aan u stellen om vijf minuten verlenging van de pauze dat we even rustig het broodje en de soep tot ons kunnen nemen.

De voorzitter: U heeft het zo snel gedaan. Daar ben ik het helemaal mee eens. We starten om vijf uur.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Dank u wel.

[Schorsing]

4.2 Sonderend stuk "Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport", brief GS van 9-2-2021 (GS 2021-3576)

De voorzitter: Dames en heren, wij starten de vergadering en beginnen met 4.2 Sonderend stuk "Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport", de brief van GS van 9-2-2021. De sonderende notitie is opgesteld naar aanleiding van het recent uitgebrachte advies van de heer Van Geel over de toekomst van de luchthaven. U heeft kunnen lezen dat GS met de commissie aan de hand van een viertal sonderende vragen het gesprek wenst te voeren over de nog op te stellen

toekomststrategie. De vragen zijn gericht op a. het gewenste profiel van MAA, b. het realiseren van de hinderreductie, c. de leefbaarheid in dialoog met de omgeving en de uitgangspunten op de op te stellen MKBA. Er zijn over dit onderwerpen de afgelopen periode diverse stukken van externen ontvangen. Deze zijn allemaal aan de commissie aangeboden en ze zijn als te betrekken stukken bij deze agenda toegevoegd. We luisteren zo meteen eerst naar de insprekers en behandelen dan het sonderend voorstel in één termijn waarbij de fracties voldoende ruimte krijgen voor hun inbreng. Dan nog een huishoudelijke mededeling. Het is nu vijf uur en ik wil met u afspreken dat indien we uitlopen dat we dan niet langer doorgaan dan kwart over zeven. Dit natuurlijk ook in verband met de avondklok. Kunt u daarmee akkoord gaan? Ja? Dank u. Dank u wel. Dan is het nu tijd voor de insprekers en we starten met de heer Korteweg. Hij spreekt in op persoonlijke titel. Mijnheer Korteweg, aan u het woord. U krijgt vijf minuten spreektijd. Mijnheer Korteweg, aan u het woord.

De heer Korteweg: Ja, dank u wel. Ben ik verstaanbaar en te volgen op deze manier?

De voorzitter: Ja, u bent goed verstaanbaar en ook goed te zien. Dank u.

De heer Korteweg: Dank u wel. Ik heb u toegestuurd de notitie Andere Weg naar de Toekomststrategie van Maastricht-Aachen Airport en om mijn spreektijd even nuttig te kunnen besteden heb ik daar een PowerPoint bij gemaakt. Die wil ik dan nu starten. Ik heb begrepen dat dat nu zou moeten kunnen.

De voorzitter: Voor de mensen hier staat die ook op iBabs.

De heer Korteweg: Ja, hij staat ook op iBabs. Ja. Is de PowerPoint nu te zien?

De voorzitter: Ja, hij is te zien.

De heer Korteweg: Oké, dank u wel. Dan ga ik er heel snel even doorheen want ik weet dat ik maar vijf minuten heb. Dus ik concentreer me echt op de hoofdpunten die volgens mij nog even attentie verdienen. De notitie is opgesteld uit de richting van vijf publieke belangen die aan Maastricht-Aachen Airport toegekend moeten worden en wat wij gedaan hebben met een groep vrienden en kennissen, experts op diverse gebieden, is dat we gekeken hebben naar de hardheid van de informatie in het rapport Van Geel en de kansen en bedreigingen. Daarnaast hebben we nog even gekeken naar wat strategieaspecten in het hele verhaal. Dus als eerste ga ik even door de publieke belangen heen. De eerste is veiligheid. Ik wil deze ook maar even overslaan want ik denk dat dat op zich vanzelf spreekt. We spreken hier over een nieuwe situatie en die vraagt om een nieuwe beoordeling. Dan over het publiek belang verbinden. Ik ga gelijk naar de conclusies en waar nodig vul ik daar even wat bij aan. Onze conclusie is dat Maastricht-Aachen Airport slechts kleine toegevoegde waarde biedt voor de infrastructuur van Limburg. Er wordt wel gesproken over nationaal belang maar als je kijkt dat er geen enkele noodzaak is om aanvulling of uitwijk op Schiphol te zijn en dat MAA daar ook niet uniek is in Nederland, als MAA dus geen vracht vervoert dan valt er geen bedrijf om in Nederland, c.q. er is gewoon geen grote economische schade. Als je kijkt naar het economisch nut voor Limburg dan is onze conclusie dat dat ook slechts zeer beperkt is. Er zijn geen bedrijven in Limburg die goederen exporteren of vervoeren via Maastricht-Aachen Airport of daarvan op een of andere manier anders afhankelijk zijn, natuurlijk met uitzondering van distributiebedrijven die voor een deel daarvoor mogelijk

wel belang bij MAA hebben. En dan zijn er nog wat kleine firmaatjes op het bedrijventerrein die daar iets met luchtvaart te maken hebben. De volumegroei die de heer Van Geel voorstelt die draagt niet bij tot verhoging van het economisch nut. Dat is alleen bedoeld om meer zekerheid te scheppen dat als er partijen wegvallen dat er in ieder geval meer continuïteitszekerheid is. Die groei moet voor Van Geel dan wel verdiend worden. Dat vind ik een leuke gedachte, en die moet verdiend worden dus door minder te vliegen, minder geluid te produceren dan met name. Maar als je kijkt naar de mogelijkheden die er zijn, rectificatie of andere middelen in het kader van innovatie, dan zien wij dat daar geen enkele mogelijkheid is om groot vrachtvervoer daar in ieder geval mee te kunnen bedienen. En dat MAA serieus selectief kan zijn in het kiezen van geluidsarme vliegtuigen, denken wij dat dat gezien de marktpositie van MAA die moet concurreren op prijs op zich niet zal lukken. Dus je hebt weinig kans op dat groei verdienen en als je dus wilt groeien dan moet je dus meer huizen afbreken en ik kom daarop terug bij het publieke belang gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. De geluidsnormen die de heer Van Geel hanteert in zijn rapport zijn naar onze mening te laag. Nachtsluiting is natuurlijk leuk. Dat wordt ook nationaal eigenlijk wel afgedwongen, maar de grens van 48 dB gemiddeld over dag en nacht waarbinnen dan sprake is van ernstig gehinderden, is volgens ons te laag. De WHO die adviseert 45 dB, maar het grootste punt is dat piekbelasting totaal niet is meegenomen. Dat is in feite de maat voor werkelijke geluidsbeleving en aangezien daar nog normen in ontwikkeling zijn en er geen norm is heeft mijnheer Van Geel geoordeeld dat hij daar dus totaal geen rekening mee houdt. Maar dat betekent met het profiel van MAA, met volgeladen vrachttoestellen over een verlengde baan, in de bandbreedte die hij aangeeft van 300.000 ton vracht per jaar bijvoorbeeld, dat je daar dus tien Boeings 747-300 voor moet laten vliegen op een dag, zes dagen in de week, en dan praat je over een vergelijkbare situatie als de Bulderbaan bij Schiphol. En dan praat ik dus niet alleen over die toestellen maar er zou dan dus ook sprake zijn van twee keer zoveel andere toestellen die daar tussendoor moet moeten. U kunt zich voorstellen dat dat betekent, dus de conclusie, een sterke verslechtering van de leefomgeving of je moet dus zeggen dan kan MAA niet groeien, maar oké in het voorstel van mijnheer Van Geel moet dat dus allemaal wel en een keer een vergunning dan heeft de luchthaven duidelijkheid en dan heeft de omgeving ook duidelijkheid. Dat is wat wij voorstaan, maar dan is er ook geen weg dus meer terug. En ik denk dat dat betekent dat we daar te maken krijgen met dat dat in ieder geval niet strookt met de ontwikkelingen in de maatschappij, dat dat leidt tot grote onvrede en een kloof tussen overheid en burgerbelang. Een zorgzame overheid zou dus eigenlijk deze vergunning überhaupt niet moeten verlenen en ik vraag me af wat de Provincie eigenlijk dan in dit opzicht zou moeten. Over duurzaamheid kan ik ook denk ik erg kort zijn als publiek belang. Het verslechtert alleen maar en de werkgelegenheid is ook niet duurzaam. Vervoerders kunnen gemakkelijk switchen en zijn niet verankerd in de omgeving. Dus op het hele punt duurzaamheid scoorden we hier niet mee. Op kosten en baten ga ik hier verder niet in want dat is denk ik in de verschillende discussies over het rapport van Van Geel voldoende geadresseerd. Nieuw is natuurlijk in dat hele verhaal dat leefomgevingsfonds. Wat niet genoemd is en nergens genoemd is, en wat ik toch wil benadrukken, is dat er een negatief effect kan zijn voor het wervingsklimaat.

De voorzitter: Mijnheer Korteweg, kunt u afsluiten.

De heer Korteweg: Ja, ik ga zo afsluiten. Ja. Per saldo is er dus sprake van een negatieve opbrengst in dat hele verhaal. Dus alles afwegende moet je dus zeggen, met een kleine uitzondering van het positieve punt voor de infrastructuur moeten we dit met zijn allen denk ik niet willen. Als je toch een MKBA wilt maken, ga dan eerst nadenken over de grenzen van de belasting en doe dat met de

stakeholders zoals die er zijn en door de heer Van Geel zijn aangeduid. Dat hoort dus objectief en transparant te gebeuren. Overall is het rapport een goede basis, vinden wij, maar je moet daar dus ook andere objectieve input bij betrekken zoals ik in deze presentatie beoog te doen en verder onderzoek en participatie is nodig voorafgaand aan een MKBA en die moet zich dus richten op veiligheid en geluidsnormen. En in een bredere visie moet ze ook nadenken over hoe wil ik dan echt verbinden en dan denk ik dat er heel veel alternatieven zijn en die staan ook aangegeven op deze sheet. Dat was mijn presentatie. Ik hoop dat het helpt bij uw besluitvorming. Ik wens u veel succes.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Korteweg. Heeft iemand van de commissie nog vragen aan mijnheer Korteweg? Niemand? Dan bedank ik u, mijnheer Korteweg, voor uw bijdrage.

De heer Korteweg: Graag gedaan.

De voorzitter: Dan ga ik over naar de volgende inspreker. Dat is de heer Derks en hij spreekt in namens de Alliantie tegen Uitbreiding MAA. Mijnheer Derks, ook u krijgt vijf minuten. Aan u het woord, mijnheer Derks. Mijnheer Derks?

De heer Derks: Ja, ben ik te horen?

De voorzitter: Goedemiddag, mijnheer Derks. Wij zien u en wij horen u.

De heer Derks: Goed. Geachte leden van de commissie. Het vliegveld is toevalligerwijze hier gekomen niet omdat het een betekenis had voor de regio, maar het zou wel een betekenis voor de regio kunnen krijgen. Dus toen ik eind jaren ’70 in Maastricht kwam werken als regionaal econoom was de Provincie al druk bezig de mogelijkheden te onderzoeken via een Amerikaans bureau dat echt wel toekomstperspectief voor het vliegveld zag. Trouwens iemand heeft de microfoon nog open staan waardoor het geluid niet goed is. Het is begrijpelijk dat de Provincie de economische potenties van het vliegveld wilde benutten toen want de werkloosheid steeg als gevolg van de naoorlogse geboortegolf die op de arbeidsmarkt kwam en in Zuid-Limburg was dat extra vanwege de mijnsluitingen. Dus er was hoge prioriteit voor economie en milieu had toen nog niet zo’n aandacht. Er is in werkelijkheid inderdaad ook wel een functie geweest voor de regio toen er lijnvluchten waren en toen had het een betekenis met een verbinding en dan is het ook de moeite waard dat je zo’n vliegveld in stand houdt. Maar er zijn inmiddels de laatste jaren hele grote veranderingen opgetreden, ten aanzien van de arbeidsmarkt bijvoorbeeld. De naoorlogse geboortegolf verlaat nu de arbeidsmarkt. De instroom van jongeren op de arbeidsmarkt is veel geringer dan wat er bovenaan uitstroomt. Voor Zuid-Limburg geldt dat het aantal jongeren in de leeftijd dat ze de arbeidsmarkt opgaan slechts ongeveer de helft is van het aantal mensen dat hier woont in de leeftijd dat ze de arbeidsmarkt verlaten. Er komt een structureel tekort aan arbeidskrachten. We moeten steeds meer een beroep doen op buitenlandse arbeidskrachten. Arbeidsplaatsen zijn dus geen doel meer op zich. Wij kunnen selectief zijn ten aanzien van economische activiteiten. We kunnen meer aandacht hebben voor duurzaamheid als het over economie gaat, meer aandacht voor welzijn en leefbaarheid. Het milieubewustzijn is flink toegenomen. Tot enkele jaren geleden mocht de luchtvaart nog onbeperkt groeien. Inmiddels is het duidelijk dat ook de luchtvaart zijn bijdrage zal moeten leveren aan het klimaatbeleid. Vluchten op korte afstand moeten afgebouwd worden is het beleid. Dus voor MAA zullen er nooit meer passagiersvluchtmogelijkheden naar grote luchthavens komen. MAA is basisinfrastructuur genoemd

maar wat heeft het daar nog voor een functie. Het wegbrengen van toeristen naar verre bestemmingen, overslag van vracht. Het heeft een directe werkgelegenheidsbetekenis die beperkt is en over de cijfers daarover is ook voortdurend veel discussie. Daar is nu overheen gekomen de coronacrisis die voor de passagiersvluchten natuurlijk dramatisch is, op MAA maar ook voor andere vliegvelden. MAA heeft tijdelijk geprofiteerd van de coronacrisis. 2020 was een topjaar, maar sinds december 2020 is de vracht op MAA 10% tot 20% lager dan een jaar eerder en hoe zal zich dat verder ontwikkelen nu er voldoende ruimte is op andere vliegvelden? Wat zijn de blijvende gevolgen van de coronacrisis? Blijft Corendon nog wel op MAA? Dan verder is er de luchtvaartnota die nog door het nieuwe kabinet opnieuw bekeken gaat worden, die dan nog in de Kamer besproken moet worden. Ongetwijfeld komen daar ook nog verdere beperkingen uit ten aanzien van milieu en dus ook eventueel voor MAA. Uw commissie gaat dadelijk vergaderen en gaat een aantal richtinggevende uitspraken doen, ook ten aanzien van de maatschappelijke kosten/batenanalyse. Het is geweldig dat de variant van een kleine innovatieve luchthaven al meegenomen wordt, maar gezien wat ik net geschetst heb dat de omstandigheden ten aanzien van luchtvaart in het algemeen en de MAA in het bijzonder fundamenteel zijn veranderd, is het noodzakelijk dat er nog een keer alle informatie op tafel komt om te kijken naar het nut en noodzaak van de luchthaven in dichtbevolkt en kwetsbaar Zuid-Limburg. Voor een goede besluitvorming is het dan ook nodig dat alle informatie van de variant sluiting en gebiedsontwikkeling ook op tafel komen. Anders kun je niet goed afwegen. Bij die gebiedsontwikkeling zijn er natuurlijk heel aantrekkelijke mogelijkheden die echt meerwaarde hebben voor de regio. Ik kreeg laatst de tip van een ecocampus gericht op duurzaamheid, circulaire economie, energietransitie, duurzaamheid Chemelot, maar je zou ook kunnen denken aan een geocampus in verband met de Einsteintelescoop. Dus er liggen mogelijkheden voor het gebied die dan verder verkend moeten worden. Ik wens u namens de Alliantie veel succes met een toekomstgerichte besluitvorming over het gebruik van het terrein van MAA, een gebruik met een optimale meerwaarde voor Limburg. Tot zover mijn bijdrage. Ik heb die op papier gezet en ook aan de griffier toe gestuurd en daarin zit ook een bronvermelding over die arbeidsmarktontwikkeling. Bedankt.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Derks. Wie heeft vragen aan mijnheer Derks. Ook niemand. Dan dank ik u mijnheer Derks voor uw bijdrage en dan gaan wij verder met de derde inspreker. Dat is de heer Goossens. Hij zal de inspreektekst voorlezen van de heer Paul, die vanwege verplichtingen verhinderd is om zelf in te spreken. Hij wordt ingesproken namens We Love MAA. Mijnheer Goossens, ook voor u de vijf minuten. Dank u wel. Mijnheer Goossens.

De heer Goossens: Geachte leden van Provinciale Staten, in aanloop naar de behandeling…

De voorzitter: Mijnheer Goossens, wij zien u niet.

De heer Goossens: Eens even kijken.

De voorzitter: Ja, nu bent u er. Ik zie u.

De heer Goossens: Zo is het beter.

De voorzitter: En nu hoor ik u ook nog. Nu gaat alles goed. Aan u het woord.

De heer Goossens: Geachte leden van Provinciale Staten, in aanloop naar de behandeling van het advies van de heer Van Geel in Provinciale Staten deel ik graag de visie van We Love MAA op het proces, het advies en het vervolg. In eerste instantie waren we verheugd dat we mee mochten doen en denken in het proces van de heer Van Geel, maar we waren erg sceptisch over de samenstelling van de challenge groep. Wij mochten namelijk maar met één persoon aanschuiven als vertegenwoordiging van voorstanders van de luchthaven of omwonenden die neutraal zijn. Tegenover ons zagen we acht tot negen mensen die namens de Alliantie tegen uitbreiding MAA waren en aangesloten clubjes spraken namens kleine groepen tegenstanders. Wij waren daarom van mening dat de tegenstanders van de luchthaven zwaar oververtegenwoordigd waren in vergelijking met de voorstanders en dat dit absoluut geen afspiegeling is van de werkelijke situatie. De heer Van Geel legde in een persoonlijk gesprek echter uit dat hij zoveel mogelijk draagvlak vanuit de omgeving wilde creëren en ook zoveel mogelijk in kaart wilde brengen waar eventuele pijnpunten zaten. Draagvlak hoeft bij voorstanders nauwelijks gehaald te worden. Dus vandaar dat zoveel mensen namens de tegenstanders mochten aanschuiven. Het advies: Het resultaat is een advies dat in onze optiek voldoende kansen biedt voor een toekomst voor MAA rekening houdend met de omgeving. Uiteraard hadden wij graag gezien dat er meer bewegingsruimte zou zijn voor de luchthaven. Echter we begrijpen dat in de huidige tijdsgeest het niet meer wenselijk en realistisch is dat een vliegveld onbegrensd kan groeien of overlast mag veroorzaken. 60% reductie van vliegbewegingen ten opzichte van de situatie: In de luchtvaartnota was al te lezen dat groei van de luchtvaart in de toekomst verdiend moet worden. Wat dat betreft was het advies van de heer Van Geel niet geheel verrassend. Wat wel opvallend was is dat het advies is om ten opzichte van de vergunde situatie het aantal toegestane jaarlijkse aantal vliegbewegingen te reduceren met 60%. Ten opzichte van 2019 is dit een reductie van 6%. Dit betekent dat MAA in de nabije toekomst niet of nauwelijks kan groeien. Groei is pas mogelijk wanneer hinder beperkende maatregelen leiden tot minder overlast, terwijl in dezelfde luchtvaartnota te lezen is dat de rijksoverheid verwacht dat luchthavens in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit met belanghebbenden in de regio de gewenste ontwikkeling verkennen. Ze moeten rekening houden met de ambities van de rijksoverheid en de ruimte voor groei binnen de geldende vergunning. Opvallend is bovendien dat is gekozen voor peiljaar 2019 en niet bijvoorbeeld 2018. In 2018 draaide MAA namelijk beter dan in 2019 en een reductie in groei zou dan nog steeds een enorme aderlating voor de luchthaven zijn geweest, maar de pijn was iets minder geweest dan in het huidige advies. 2019 was sowieso een apart jaar omdat toen de exploitant zich terugtrok. 2018 zou daarom een beter uitgangspunt zijn geweest. Het advies om een fonds te creëren waarmee woningen direct gelegen aan de luchthaven kunnen worden geïsoleerd of omringd kunnen worden door geluid beperkende maatregelen is onzes inziens een goed idee. Inwoners van Schietecoven en Geverik ondervinden veel hinder en zijn hiermee mogelijk geholpen. Jammer dat dit nu wordt gezien als dat woningen plaats moeten maken voor MAA, terwijl de bewoners de keuze krijgen, ook voor andere hinder beperkende maatregelen, want gezien dezelfde omwonenden die u altijd hoort verbaast het u misschien maar er zijn genoeg inwoners van Geverik en Schietecoven die er prettig wonen en er gewoon willen blijven. Elektrificeren van grondapparatuur is een goede stap in de richting van het verminderen van grondgebonden geluid. MAA is hier reeds mee begonnen getuige de aanschaf van de units die zorgen voor airconditioning en stroomvoorziening tijdens het laden en lossen van vrachtvliegtuigen. Een kleine kanttekening is wel dat elektrificeren kan leiden tot het verplaatsen van overlast naar elders op de wereld. Openingstijden: Dat het advies luidt om openingstijden te verschuiven van zes naar zeven uur ’s ochtends zal goed ontvangen worden door de omwonenden is onze inschatting. Er wordt geklaagd over vroege vliegtuigen die mensen wekken uit hun slaap. Voor

luchtvaartmaatschappijen is dat echter een belemmering. Vooral Corendon zou hier veel last van kunnen ondervinden. Pre-COVID was hij door vroeg te vertrekken in staat twee rotaties per dag te vliegen, dus vier vluchten per dag per vliegtuig. Dit zal ook door een beperkte openstelling lastiger te realiseren zijn. Wanneer de vier vluchten niet meer mogelijk zijn achten wij het waarschijnlijk dat het niet langer economisch rendabel is voor Corendon om vanaf MAA te opereren. De oplossing zou kunnen liggen in het aanvliegen van vakantiebestemmingen die iets dichterbij liggen maar of daar een markt voor is, is aan Corendon. Werkgelegenheid: Er was recentelijk nogal wat te doen rond het rapport van de Erasmusuniversiteit inzake werkgelegenheid. In het proces van de heer Van Geel heeft Ecorys onderzoek gedaan en kwam tot de conclusie dat 1.760 personen in Limburg hun baan direct of indirect danken aan MAA, haar infrastructuur en de economische bedrijvigheid die zij faciliteren. Landelijk zijn het zelfs 2.480 personen. Goed om op te merken is trouwens dat MAA momenteel een belangrijke rol vervult in de distributie van medische middelen en het COVID-vaccin. Toerisme.

De voorzitter: Mijnheer Goossens, kunt u afsluiten?

De heer Goossens: Ik ben op iets meer dan de helft.

De voorzitter: Dat gaat het dan niet worden. U had vijf minuten. U kunt een keuze maken voor af te sluiten.

De heer Goossens: Ik zal nu even het allerlaatste stukje doen. Dat is een half minuutje denk ik.

De voorzitter: Goed zo.

De heer Goossens: Hoe nu verder? De overlegstructuur met omwonenden had kunnen leiden tot een werkbare consensus indien elke deelnemer voornemens was om hier constructief aan mee te werken. Echter gebleken is dat dit niet het geval is en dat de Alliantie met minder dan sluiting geen genoegen neemt. MAA kan rekenen op de steun van veel omwonenden en als zodanig is er al een breed draagvlak voor het vliegveld aanwezig. Maar hoe meet je dit draagvlak? Het tegengeluid van de Alliantie is in wezen absoluut onbruikbaar als graadmeter, al doen zij wel heel erg hun best om dat zo te doen laten lijken, net zoals zij hun best doen om het draagvlak onder de bevolking juist te doen afnemen. In de zoektocht naar een juiste toekomst voor MAA lijkt het ons dan ook handig om nog eens kritisch te kijken naar die partijen die u een stoel aan de tafel wilt geven. We wensen u veel wijsheid toe. We Love MAA.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Goossens voor uw inbreng. Wie van de commissie heeft vragen aan mijnheer Goossens? Niemand? Dan dank ik u voor uw inspreken en dan gaan we verder met de heer Van Disseldorp en hij spreekt in namens de Koninklijk Horeca Nederland Vaals, Visit Zuid-Limburg en Hiswa-Recron. Mijnheer Van Disseldorp, bent u aanwezig? Mijnheer Van Disseldorp? Hallo? Mijnheer Van Disseldorp, goedemiddag.

De heer Van Disseldorp: Goedemiddag.

De voorzitter: Aan u het woord. U kunt inspreken. U heeft vijf minuten, de bekende vijf minuten. Alstublieft.

De heer Van Disseldorp: Dank u wel. Ik zou graag een video met u willen delen maar dan hoop ik dat de host mij dat vrijgeeft.

De voorzitter: Dank u.

De heer Van Disseldorp: Ik kan niet bij het knopje om de video te delen.

De voorzitter: Ik versta u niet.

De heer Van Disseldorp: Ik heb een PowerPoint gemaakt en die zou ik graag op het scherm willen toveren, maar dan moet de host volgens mij dat knopje vrijgeven.

De voorzitter: Waar zitten die technische jongens?

De heer Van Disseldorp: Ja, ik ben vrijgegeven. Hij komt eraan. Kunt u nu de PowerPoint zien?

De voorzitter: Nee.

De heer Van Disseldorp: Dat is toch wel jammer.

De voorzitter: Dus we kunnen dat programma niet zien?

De heer Van Disseldorp: Voorzitter, ik wil het gewoon zonder presentatie ook proberen. Dat is geen probleem. Ik vind het wel jammer.

De voorzitter: Wij kunnen op dit moment hier niets zien en hij kan ook niet gekoppeld worden dacht ik hier. Dus ik denk niet dat het PowerPoint-stuk gaat werken, mijnheer Van Disseldorp.

De heer Van Disseldorp: Dat is jammer.

De voorzitter: Dat is zeker jammer.

De heer Van Disseldorp: Ik doe het mondeling en zonder PowerPoint. Kan ik die PowerPoint nasturen? Is dat een voorstel?

De voorzitter: Ja.

De heer Van Disseldorp: Ik wil u allereerst feliciteren als Provincie Limburg met de NOVI-nominatie en de toekenning daarvan, gezonde steden, innovatieve economie en een gezond landschap, een goede long maar we moeten dat wel zo houden. In mijn PowerPoint wilde ik even teruggaan naar het verleden.
Tot 2016, een jaar of vijf geleden, was er een goede samenwerking tussen het toerisme en het vliegveld. De klachten kwamen vanaf de komst van Corendon en de vrachtmakelaars TCGI. Vanaf 2018 kwamen er steeds meer klachten vanuit de ondernemers omdat zij weer klachten kregen van

hun gasten. Vanaf 2019 namen die klachten enorm toe met name van de ondernemers uit het Heuvelland. Als gezamenlijke recreatieondernemers hebben wij niet zozeer een probleem met het vliegveld maar met name met de wijze van exploitatie van MAA. Dat komt doordat de tolerantiegrens is overschreden vanwege het aantal vluchten, de tijden van de vluchten en de zeer zware, lawaaierige toestellen. Je zult maar in je tentje zitten. Terwijl u allemaal in een huis woont, zitten kampeerders in een tentje. Heel vervelend.
Ik heb voor u een sheet gemaakt waarbij de verschillen tussen het vliegveld en het toerisme in beeld werden gebracht. Het vliegveld bestaat 70 jaar. Het toerisme al ruim twee keer zolang. Het vliegveld heeft ongeveer 325 directe werknemers en zoals de heer Goossens zei misschien wel 1.700 als je daar de indirecte mensen bij optelt. Voor toeristen is dat 22.000 fte met een heel groot multipliereffect. Hoe groot dat ligt aan de definitie. Die werkgelegenheid bij het vliegveld is voornamelijk, als je in aantallen praat, Midden- en Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs en arbeidsmigranten. Die werkgelegenheid daarentegen in toerisme is de aan de regio gebonden werknemers en bedrijven. Er zijn heel veel mkb-bedrijven die het imago van Zuid-Limburg bepalen. Dat is heel erg belangrijk. We hebben de verschillen eens op een rijtje gezet. Toerisme is diepgeworteld, heeft een hele grote invloed op de leefbaarheid met name van het platteland en het levert Limburg heel veel belastinggeld op. Dat is zeker niet het geval met MAA, een zeer twijfelachtig exploitatiemodel dat er de komende jaren niet beter op gaat worden. Ze hebben structureel subsidie nodig en heel erg belangrijk, er is een afnemend draagvlak bij de bevolking. Het levert geen bijdrage zoals wij het noemen aan het geluk voor de inwoners. Wij vroegen ons af of MAA Limburg dient of dat Limburg MAA dient? MAA heeft geen of nauwelijks relatie met de vijf topsectoren. Het levert schade voor het toerisme en aan de natuur. Tot mijn verbazing stel ik vast dat MAA opereert als nutsbedrijf, maar het is een nutsbedrijf zonder nut. Banen creëren is geen basisstructuur. Het levert net zoveel werkgelegenheid als bijvoorbeeld Landal Green Parcs en Thermae 2000 gezamenlijk en de MAA-klanten komen en gaan. De vorige sprekers zeiden het al: een beetje tegenslag en contracten blijken opzegbaar te zijn. Heel erg bedenkelijk. De vorige sprekers hadden het ook over de luchthaven van nationale betekenis. Dat hebben we even nagekeken. Dat is gewoon niet zo volgens het Rijk zelf. Het Rijk geeft enkel de vergunning maar er is geen nationale betekenis voor de luchthaven. Nog sterker, andere luchthavens bepalen de exploitatie van MAA. Bijvoorbeeld de beroemde bloemenvluchten van Emirates waren het gevolg van een slottekort op Schiphol. Met andere woorden de Limburgse belastingbetaler financiert de infrastructuur die wordt gebruikt door buitenlandse bedrijven. Wij stellen dat MAA sinds 2008 geen hub meer is. Die gaat er ook niet meer komen vanwege de Europese Green Deal, de corona-ontwikkelingen en de straks toenemende treinencapaciteit. Wel zijn er gelukkig veel jets, de Tefaf, maar dat zijn maar 100.000 overnachtingen op een totaal van ruim 6 miljoen in Zuid-Limburg. Corendon levert ons heel veel uitgaand toerisme op. Twee derde van de Corendon-reizigers zijn Belgen en voor het rest is dat vracht voor laad en losstations die heel graag als de kosten aantrekkelijk zijn naar andere vliegvelden gaan. Die vliegvelden zijn er voldoende. Er zijn er acht in de regio. Ik zal hier niet verder ingaan op CO_2-discussies en stikstofcompensatie, maar ik zie wel dat we als Provincie Limburg structureel gaan bijdragen aan dit verlies. Wij hebben een andere insteek. Wij zouden ons graag afvragen hoe dat we als vliegveld de Limburgse vijf topsectoren kunnen verstevigen. Wat zijn de wereldwijde trends in de vliegvelden in plaats van deze huidige, traditionele, ontransparante en niet-wetenschappelijke onderbouwde benadering. Beste commissieleden, ik denk dat het tijd wordt voor lef, voor durf, voor innovatief denken en ambitie. We hebben hier een groot voorbeeld in het Limburgse, zijnde Parkstad. 25 jaar geleden was de Oostelijke Mijnstreek het lelijke eendje. Niemand ging er op vakantie.

De voorzitter: Mijnheer Van Disseldorp, kunt u afsluiten?

De heer Van Disseldorp: Ja, dat doe ik. Ik zou vragen om te durven te inspireren, te vernieuwen, op zoek samen te gaan, samen met die vijf topsectoren, naar een kleine innovatieve luchthaven, waarbij we Limburg dienen en dat is ook goed nieuws voor de Limburgse belastingbetaler. Wij pleiten er dus niet voor om het vliegveld te sluiten maar samen te kijken naar een kleine innovatieve luchthaven. Dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van Disseldorp. Zijn er vragen aan de heer Van Disseldorp? Ja. Mijnheer IJpelaar.

CDA (IJpelaar): Ja, dank u wel, mijnheer Van Disseldorp. Wij hebben in het vooroverleg natuurlijk ook al gesproken met u onder andere en ook met Visit Zuid-Limburg. U begon nu ook weer over de topsectoren. Ik wil u in ieder geval toezeggen dat ik het zo dadelijk daarover aan de Gedeputeerde ga vragen. Het zijn inmiddels geen topsectoren meer maar het is een Missiegedreven Economisch Beleidskader wat we hier hebben. En ik zal de Gedeputeerde vragen namens de CDA-fractie of hij die relatie kan expliciteren of kan uitzoeken. Dus dank u wel voor uw opbeurende, vrolijke verhaal.

De heer Van Disseldorp: Merci.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van Disseldorp, voor de inbreng en dan gaan wij nu verder met de sonderende vergadering. Ik dank sowieso alle insprekers voor hun inbreng en start bij deze de sonderende behandeling en ik start bij de heer Heldens.

De voorzitter: Aan u het woord, mijnheer Heldens.

VVD (Heldens): Dank u wel, voorzitter. Ja, voorzitter, MAA ligt al 75 jaar in Beek. Generaties groeiden er op en generaties werkten op of rondom het vliegveld. Toch is 2021 een spannend jaar voor MAA. Er is veel over te doen. We hebben hier een rapport van de heer Van Geel, er staat een baanrenovatie op de agenda dit jaar, er komt nog een MKBA naar ons toe, wij krijgen veel brieven, veel insprekers, veel rapporten, kortom: het is een actueel onderwerp. De reden dat wij hier vandaag zitten, is dat de heer Van Geel in opdracht van de Provincie een uitgebreid onderzoek gedaan heeft, op zoek naar de verbinding op MAA voor de toekomst. Er staan veel aanbevelingen in dat rapport, en die adviezen an sich zijn eigenlijk al een behoorlijk compromis. Het is een stuk waarvan de heer Van Geel ook zegt: eigenlijk wordt niemand hier echt blij van. Geen winners, maar we zoeken het in het midden. Nou, wat we er nu van constateren is dat de luchtvaart maatschappelijk best wel onder druk staat, meer dan vroeger. Maar tegelijkertijd doen we ook steeds meer een beroep op de luchtvaart. Dat doen we direct, door in het vliegtuig te stappen voor werk of vakantie, ik hoop dat het binnenkort weer kan. Maar we doen het ook indirect door de aanschaf van luxeartikelen uit het buitenland, wat heel normaal is, we willen die allemaal snel hebben. Maar ook bloemen, gewoon een bloemetje dat je bij de bloemist haalt of bij de Jumbo, sorry, ik mag geen reclame maken, bij de supermarkt. Dat kan via MAA gekomen zijn. En ook de avocado's, die passen in de gezonde en hippe leefstijl vanwege de belangrijke voedingssupplementen, die komen via MAA binnen. Afwegen, dat is ons beroep. En de heer Van Geel noemt het ook uniek dat ons beroep appels met peren vergelijken is en dat dat van ons

verwacht wordt. Nou, ik kan u zeggen voorzitter, als je dat rapport leest dan is dat behoorlijk pittig, want afgelopen jaar, toen de Europese droom even losgelaten werd en in een historische crisis iedereen weer aan zichzelf dacht en zijn grenzen sloot, waren we toch maar wat blij met zo'n luchthaven als MAA, waar toch heel gauw de broodnodige medische apparatuur en mondkapjes van elders ingevlogen werden. Dat zette ons aan het denken over globalisering, maar dat zet ons ook aan het denken over hoe belangrijk het nu is om een nationale luchthaven te hebben zoals MAA, want zo hebben we er niet veel. Bij een beetje mist op Eindhoven of een beetje mist op Schiphol staan de blauwe vogels weer op MAA, zo stond het vorige week weer vol met KLM-toestellen die moesten uitwijken. MAA kent een verleden van compromissen en verleden jaar werden ook veel investeringen al gedaan om tegemoet te komen aan de omgeving. Er is geïnvesteerd in de GPU's, die ervoor zorgen dat de motoren niet zo lang draaien op de grond. Er zijn behoorlijk wat investeringen gedaan in het materieel op de grond en ik verwacht dat er dit jaar nog wel wat investeringen op zullen volgen. Ook vroeger bij de oostwestbaan zijn compromissen gesloten om hinder tegen te gaan. Want we moeten ook reëel zijn, MAA ligt in een behoorlijk dichtbevolkt gebied. Maar ja, MAA ligt daar wel al 75 jaar en er zijn weinig mensen meer die daar niet willens en wetens zijn gaan wonen. En wat is nou de consequentie als je MAA gaat afknijpen? Wij zouden graag willen weten of de inspreker die hier vorige week insprak een punt heeft met als je de vliegbewegingen rond MAA afknijpt, dat luchtruim overgenomen kan worden door bijvoorbeeld de air traffic control van Luik, die misschien minder rekening houdt met onze wensen en de mensen die op een plek wonen waar ze helemaal geen overlast gewend zijn, die daar helemaal niet voor getekend hebben. MAA heeft nog heel veel vergunde ruimte, er is nog heel veel ruimte voor uitbreiding binnen de huidige vergunning. En hoe je het ook bekijkt, het advies van Van Geel doet hier een flinke inbreuk op. Dan werk ik toe naar wat van ons vandaag gevraagd wordt, voorzitter, dat is een richtinggevende uitspraak doen, ik hoor dat de heer IJpelaar er blij mee is, over welke kant wilt u nou op en wat doet u met het rapport van Van Geel? Ik kan u zeggen, dat rapport is heel interessant maar u kunt niet van mij verwachten dat ik dit vandaag ga omarmen zonder alle consequenties te overzien, want het betekent nogal wat. Wij zouden graag weten van het College in relatie ook, als een helikopterview, met wat we nog meer gaan besluiten: wat kosten al die maatregelen nu? De heer Van Geel doet daar heel veel aanbevelingen voor, maar wat zijn nou de consequenties van het aanpassen van de openingstijden? Is dat op een bepaalde manier te berekenen of blijft dat toch gokken met vele miljoenen die wij linksom of rechtsom in die luchthaven hebben zitten. Dus wij vinden het een heel moeilijke. Kijk, u weet van ons, wij zijn er voorstander van om die volledige baanruimte te gebruiken en dat zou ons ook best wel wat waard zijn. Dus wat dat betreft vragen wij u: zoek eens uit wat dat betekent voor de bedrijfsvoering. Hoeveel klanten winnen we daarmee, hoeveel verliezen we daarmee? Dat vinden wij op zich een normale benadering, maar ik kan daar op dit moment, als u dat van mij verwacht, geen uitspraak over doen, dat zou niet verstandig zijn. Dan vraagt u ook om een voorkeur te geven voor een variant. Ik ga hier wat dat betreft niet de kaarten op tafel gooien als ik de consequenties niet kan overzien. Ik kan u alleen zeggen dat variant 4, een kleine luchtverkeershaven, niet aan de orde is, dat we wel kijken naar een gezonde ontwikkeling van MAA. Die zal dan ergens tussen variant 1 en 3 zitten, afhankelijk van de berekeningen die u ons hopelijk gaat aanleveren. Dat is dus een vraag aan de Gedeputeerde: kunt u ons die aanleveren ook voor we het besluit gaan nemen over die baanrenovatie? Want die kan daarop namelijk invloed hebben. En het Omgevingsfonds, leefbaarheidsfonds, heel sympathiek zoals je het leest in het rapport van Van Geel. Heel sympathiek, een leefbaarheidsfonds om investeringen te doen in de omgeving, daar zijn we ook niet per definitie op tegen. Maar daarover schrijft u ook dat u in gesprek moet met de luchthaven, met de omliggende gemeenten, met de rijksoverheid, de Provincie, sommigen zitten in

twee hoedanigheden aan tafel, wat gaat ons dat nou kosten? En wat voor inbreuk doet dat op het businessmodel? Dat zouden wij graag weten en dat is ook het enige wat ik u aan richting kan meegeven vandaag. Dat vind ik jammer, want ik had graag meer richting willen geven, maar ik constateer alleen dat dat onverantwoord is op deze wijze. Dank u wel.

De voorzitter: Dank voor uw inbreng, mijnheer Heldens. Mijnheer IJpelaar.

CDA (IJpelaar): Ik voel toch de behoefte om wellicht even wat verduidelijkende vragen te stellen aan de heer Heldens, want er wordt van het College gevraagd om een aantal richtinggevende uitspraken te doen. Niet om beslissingen te nemen, maar om verder onderzoek te doen. U heeft hier een prachtig betoog, waarin u eigenlijk zegt: ik ben voor de luchthaven, maar ik kan niet beslissen waarom, ik heb te weinig cijfers. Maar daarvoor zegt u eigenlijk al dat u voor de luchthaven bent en dan durft u geen uitspraken te doen. Dus het is een sonderende bespreking. De Gedeputeerde vraagt aan u om te kijken wat u prettig vindt om te onderzoeken, ik hoor u eigenlijk heel afwijkend antwoorden en ik hoor u niet de vraag beantwoorden wat u nu interessant vindt dat de Gedeputeerde gaat onderzoeken. Dat is eigenlijk de enige vraag: welke lijnen zou u graag onderzocht willen zien? En daar ben ik ook benieuwd naar, hoe de VVD daarin staat.

De voorzitter: De heer Heldens.

VVD (Heldens): Ja, voorzitter, ik begrijp de vraag van de heer IJpelaar. De richting die wij met MAA uit willen is niet anders dan voorheen, wij willen een gezonde toekomst voor de luchthaven. Dan krijgen we hier een heel uitgebreid rapport, en daar staan heel veel maatregelen in, maar ik kan nergens vinden wat dat ons nu gaat kosten als Provincie. Dus ik vraag eigenlijk aan de Gedeputeerde: er worden meer varianten gegeven, reken die dan ook door en leg ze aan ons voor. Want ik kan nu wel gaan zeggen, ik vind die variant interessant, reken die eens door, maar hoe kan ik weten dat die interessant is als ik de doorrekening van de andere variant niet ken. Want hoe je het ook wendt of keert, we zitten voor heel veel geld in die luchthaven. Die baanrenovatie gaat een hoop geld kosten. Leefbaarheidsfonds: ik kan gewoon niet zien wat dat ons gaat kosten. Out of pocket: ik kan niet zien wat het gevolg is op de exploitatie, linksom of rechtsom. Exploitatie, vastgoed, de baan: alles is uiteindelijk voor Bassie. En als je met zo veel petten aan tafel zit, dan wil ik precies weten wat dat kost en dan ga ik die afweging maken. Maar ik constateer alleen richting het College dat u ons op dit moment te weinig cijfers geeft om hier ook een goede richting aan te geven. En ik ga mij daar dan ook niet toe verplichten om hier een richting aan te geven, terwijl ik niet zeker weet of dat de goede onderzoeksrichting is. We hebben gevraagd om te onderzoeken op welke manier er toekomst in die luchthaven zit; er komt een mooi rapport, maar het is een rapport waar eigenlijk niemand chocola van kan maken.

De voorzitter: Mijnheer Van Wageningen.

D66 (Van Wageningen): Ja, dan heb ik ook een vraag, want dan zit er toch wel wat richting in uw bijdrage. U wilt een besluit kunnen nemen over varianten voordat een besluit wordt genomen over de baanrenovatie en voordat we het luchthavenbesluit aanvragen. Dat zegt wel wat over de timing. Want de timing klopt dan niet meer helemaal met wat de heer Van den Akker hier namens het College heeft aangegeven. U wilt er dus wel de tijd voor hebben om die politieke besluitvorming te kunnen maken.

Dank u wel. Ja, die duidelijkheid, dank daarvoor.

VVD (Heldens): Ja, dat klopt, voorzitter. Wij willen gewoon goed kunnen overzien waar we aan beginnen. Wij gaan straks een miljoeneninvestering doen van tientallen miljoenen waarmee we ook weer voor een heel lange tijd aan die luchthaven vast zitten en hoe je het ook wendt of keert, laten we er eerlijk over zijn, dat is een politiek besluit.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Heldens. Mijnheer Thewissen.

Samen voor Limburg (Thewissen): Dank u wel, voorzitter. MAA, ik zeg altijd: het is moeilijk communiceren met mensen die niet willen luisteren. En dat gevoel bekruipt me ook in dit dossier. Posities lijken bepaald, stellingen zijn ingenomen en we bestoken elkaar met munitie in allerlei vormen: cijfers, presentaties, aantallen, grafieken, tabellen, brieven, mailtjes, persberichten. Meningen worden als feiten gepresenteerd, waardoor heel veel mensen er een dagtaak aan hebben om die vervolgens weer onderuit te halen. Dit houdt dus niet op, niet vanzelf. En de discussie tot nu toe, in mijn bescheiden optiek, is dan ook meer van hetzelfde. De cijfers en de argumenten vliegen over de tafel, maar wat ons betreft dus meer van hetzelfde en absoluut niet de oplossing. Het is een doodlopende weg, die heel veel energie, laat staan tijd kost en per saldo helemaal niets oplevert. Dat gezegd hebbende, voorzitter, Van Geel schrijft dat de kool en de geit niet gespaard maar een beetje beschadigd worden. Een vraag die bij me opkomt: wordt dat überhaupt genoeg beschadigd? Of moet het iets meer beschadigd worden? En wat bedoel ik daarmee? We hebben behoefte aan de broodnodige duidelijkheid. Ik heb het gevoel dat het nu een beetje zus en een beetje zo is. We draaien hier iets en we draaien daar en we polderen uiteindelijk naar een compromis waar helemaal niemand tevreden mee is. Dus vandaar, is dat beschadigen genoeg gebeurd? Naar ons idee niet. Er wordt ook gesproken over een balans, we moeten zoeken naar een balans. Ik krijg zelfs jeuk van dat woord, er is altijd balans namelijk, een disbalans is ook balans. De vraag is naar welke kant die uitslaat en ook dat is nog niet duidelijk. En ook als voorbeeld, er is nu blijkbaar ook de angst dat het sluiten van MAA, waar een aantal fracties op aansturen die hier en daar activistischer zijn dan een aantal tegenstanders van uitbreiding, de angst is er dat sluiten leidt tot meer overlast in plaats van minder. Dat is natuurlijk ook interessant, meer dan interessant. Dan met betrekking tot de voorliggende sonderende notitie, dan krabbel ik even letterlijk op mijn hoofd. Sonderend en tegelijk worden richtinggevende uitspraken verwacht. Mijn vraag is hoe zich dat tot elkaar verhoudt. Ik zie zelf sonderen als hardop denken, dat doe ik heel graag, maar hardop denken is voor mij iets heel anders dan een besluit nemen. Dus ik hoop ook en ik verwacht en ik wil ook niet dat ik daarop vastgepind word als wij ons gaan beraden op MAA. Dus dat wil ik wel even gezegd hebben. Met betrekking tot wat er geschreven wordt dat MAA na Schiphol de tweede luchthaven van Nederland en van nationale betekenis is, dat noemde een van de insprekers ook, daar hebben wij ook een vraag over. Je zou daar je schouders bij kunnen ophalen en een vraag die ik graag stel is: o, is dat zo? Wat zegt ons dit? Mij zegt dat verder helemaal niets. Het gaat om de waarde die je daaraan toekent. En in het kader van ‘put your money where your mouth is’, in goed Nederlands: als het Rijk ons dan als tweede nationale luchthaven of vrachtluchthaven van Nederland ziet, is dat alleen lippendienst of laten ze dat ook in daden zien? Want ik beoordeel mensen en het Rijk ook op daden, en mooie woorden. Vraag maar aan mensen wat ze van de woorden van politici vinden; volgens mij kennen we het antwoord. Dus in hoeverre laat het Rijk daadwerkelijk zien door welke bijdrages dan ook, bijvoorbeeld financieel, waarom MAA dan zo belangrijk is. Dan iets anders, er staat dat alleen als de luchtvaart er

aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, dan groei gerealiseerd kan worden. Mooi samengevat: minder hinder en groei verdienen. Wij lezen dat eerst aangetoond moet worden dat MAA stiller en schoner is voordat überhaupt van welke groei of voorbereidingen van groei sprake kan zijn. Lezen wij dit juist? En als dat niet zo is, hoe moeten we dat dan lezen? En hoe krijgt die eventuele groei dan in de praktijk vorm? Dan toch even ingaan op de sonderende notitie en gevraagde richtinggevende uitspraken. Het draait allemaal om compromissen en wij zeggen dat er keuzes gemaakt moeten worden. Geen halfzachte, want die maken stinkende wonden en die leiden tot compromissen waar niemand blij mee is. Een vraag die bij ons opkomt is bijvoorbeeld: hij acht een vrachtluchthaven kansrijker dan een verdere ontwikkeling voor personenvervoer; als een keuze voor alleen vracht aantoonbaar en met zekerheid leidt tot het sluiten van MAA tussen elf uur ’s avonds en zeven uur ’s ochtends, zonder uitzonderingen, en het aantal slaapverstoorden, interessant woord trouwens, van 1.700 naar nagenoeg 0 zou dalen, dan zouden wij er misschien best positief tegenover kunnen staan. Dan zouden we misschien best kunnen leven met het stoppen van personenvervoer. Maar dat is allemaal ‘als, dan’ en normaal heb ik daar niets mee. Ik zeg ‘als mijn tante een snor had, was het mijn oom’, maar wij worden hier gedwongen om daar wel in mee te gaan. Een andere vraag is: hoe tellen het aantal slaapverstoorden mee in het aantal ernstige hinderingen? Daar hebben we graag een antwoord op. Er wordt ook gesproken over, als we het hebben over compromissen, reductie van het aantal ernstig gehinderden. We hebben graag inzicht in hoe dat aantal wordt vastgesteld en de opbouw daarvan. Er wordt een reductie gesteld van 6%; dan denk ik: doe het goed of doe het niet. De tijd van pleisters plakken is voorbij. Wat mij betreft denk ik dan, als je iets wilt realiseren, denk je aan 25%. Iemand had het over lef, nou, ga dat eens uitzoeken. Bij 6% denk ik…, dat vind ik wel heel erg mager. Met betrekking tot de aanpak en leefbaarheid en dialoog met de omgeving wordt er gesproken over een leefbaarheidsfonds. En dat klinkt in eerste instantie heel interessant. Ik denk hardop, we hebben daar verder nog geen standpunt over, maar in hoeverre denkt u dat een compensatie, dat is in principe zwijggeld of het afkopen van overlast, standhoudt. Geld went snel, is mijn ervaring, maar overlast niet. Per saldo zou het zelfs kunnen leiden tot meer kosten voor MAA, de huidige kosten plus een leefbaarheidsfonds, en de kans dat er meer in plaats van minder hinder ervaren gaat worden, of in ieder geval gemeld, zal toenemen, simpelweg omdat hinder beloond gaat worden en geld oplevert. Dat vinden wij een interessante. En dan, in tegenstelling tot wat de heer Heldens net aangeeft, en dat lezen we ook in de notitie die voorligt, en dan rond ik af, voorzitter, en ook in het rapport van Van Geel variant 4 in het MKBA: laten we die maar meenemen om een aantal mensen gerust te stellen. Maar we weten allemaal dat we er toch verder helemaal niets mee doen. Van Geel gelooft er ook niet in. En een van de dingen die erbij staat, is dat variant 4 alleen wordt meegenomen om aan de bezwaren van tegenstanders van uitbreiding van MAA tegemoet te komen. Dit terwijl het College het bedrijfseconomisch niet ziet zitten. Een vraag die bij me opkomt, is of dat in de huidige situatie dan wel zo is, als we kijken naar het bedrijfseconomisch model van MAA. En ik kan er nog heel veel meer over zeggen, maar mijn tijd is op, dus ik laat het hier even bij, voorzitter.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Thewissen, voor uw bijdrage. Mijnheer Van der Valk.

SP (Van der Valk): Ja, dank u wel, voorzitter. Voorzitter, hoewel er nieuwe dakpannen op daken worden gelegd en neergedaalde vliegtuigonderdelen worden opgeruimd, lijkt het dossier MAA met het opleveren van het rapport van Van Geel alleen maar een grotere puinhoop te worden. De titel van het rapport van Van Geel, ‘Op zoek naar verbinding’, camoufleert de werkelijke situatie van het speelveld. Want, voorzitter, de betrokken partijen, voor- en tegenstanders, zijn nog nooit zo verdeeld geweest.

En het begon allemaal zo mooi. Het rapport, de achterliggende onderzoeken, alle gesprekken en commentaren overziende, kun je maar één conclusie trekken: MAA is een verrot businessmodel, met heel veel negatieve effecten en maar weinig positieve. Als het gaat om het businessmodel, hoef je geen afgestudeerd econoom te zijn om te constateren dat de kosten van bedrijfsvoering en van te plegen investeringen nooit en te nimmer terugverdiend zullen worden. Een negatieve exploitatie blijft ons tot in lengte van jaren, zo niet oneindig, achtervolgen. Als het gaat om de negatieve effecten van hinder, overlast, vervuiling, CO_2, NO_x, fijnstof, ultrafijnstof, afname van leefbaarheid, directe schade aan ruimte en mensen, schade aan de vrijetijdseconomie en het moeilijk compenseren van al deze effecten, slaat de meter al helemaal in het rood. Natuurlijk zijn er ook positieve kanten aan MAA. Het genereert werkgelegenheid, er hebben zich bedrijven gevestigd met een directe relatie met luchtvaart, en Limburg kan met trots zeggen dat ze een luchthaven heeft. Maar als je daar de loep op zet, blijken de positieve effecten enorm tegen te vallen. De geboden werkgelegenheid, met alle respect voor hardwerkende mensen op MAA, staat in schril contrast tot de vele andere sectoren. Daarnaast is een groot deel van deze directe werkgelegenheid helemaal niet gelieerd aan de Limburgse samenleving. Het directe werk vindt grotendeels plaats door arbeidsmigranten, buitenlandse chauffeurs, buitenlands cabinepersoneel enzovoort. Revenuen zijn zeer dus zeer beperkt vanuit die hoek. Met het rapport van Van Geel wordt een poging gedaan om met een aantal varianten en maatregelen de nadelen zo veel mogelijk het hoofd te bieden en de voordelen te optimaliseren. Maar, voorzitter, die poging lijkt niet erg gelukt. Vele partijen, en echt niet alleen die van de direct omwonenden maar ook de toeristenbranche, omliggende gemeenten, economen, luchtvaartdeskundigen hebben twijfels over voorgestelde scenario's en maatregelen. Terug naar de tekentafel, zou je dan ook zeggen. Maar, voorzitter, het tegendeel is waar. De Gedeputeerde wil koste wat kost de ingeslagen en heilloze weg blijven bewandelen en vraagt ons daarin mee te gaan door sonderend aan PS te vragen hoe ver te gaan en daar een voorkeurscenario verder uit te werken. We worden daarbij door de Gedeputeerde mondjesmaat voorzien van informatie, zijn houding en interesse lijkt alleen maar te gaan naar business, de financiën en niet naar de belangen van de vele andere partijen, de direct getroffenen van incidenten recentelijk en overlast voorop. De Gedeputeerde lijkt te leven in een papieren werkelijkheid, maar van daadwerkelijke betrokkenheid geeft hij geen blijk. Bij recente incidenten schitterde hij door afwezigheid. Voorzitter, ik vervolg. Voor PS is het onmogelijk om een weloverwogen keuze te maken als feitelijke en cijfermatige onderbouwing ontbreekt voor die keuze. Je vraagt je af of hier bewust informatie, al dan niet onwelgevallig, achtergehouden wordt. Ook de beperking van scenario's geeft SP geen gevoel dat gedacht wordt aan een langdurig en duurzaam alternatief, bijvoorbeeld van een klein fossielvrij, stil, innovatief concept waar een hoogwaardige werkgelegenheid wordt geboden en een koppeling met onderwijs en wetenschap wordt gecreëerd. Een Breitling Aviation Center, zeg maar. Het sonderend voorstel, voorzitter, lijkt een fuikconstructie. En als het erop lijkt, dan zal het wel zo zijn en dan is alertheid geboden. De SP-fractie vindt dan ook dat dergelijke keuzes niet op een dergelijke manier mogen worden voorgelegd en roept de Gedeputeerde op om het besluitvormingsproces te herontwerpen, met betere en transparantere en onderbouwde informatie te komen met scenario's en beter doorgerekende alternatieven. Eerst feiten, dan een oordeel, dan een besluit. En niet andersom, ook al wordt dat soms sonderend genoemd. Tot zover mijn eerste termijn, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Ik hoor u een oproep doen aan de Gedeputeerde om een aantal

scenario's uit te werken, maar kunt u ons dan niet meenemen in wat u onderzocht wilt hebben en wat u in die scenario's wilt zien en waarnaar u op zoek bent. Want om alleen maar te roepen 'wij willen een ander scenario' of 'we willen weet ik wat', dan ben ik benieuwd wat de SP echt onderzocht wil hebben en boven tafel wil hebben.

De voorzitter: De heer Van der Valk.

SP (Van der Valk): Ja, goede vraag. Waar wij naar op zoek zijn is een soort comparatieve analyse, zo heet dat in de wetenschap, en dat is dat je kunt vergelijken. Dat je een soort spreadsheet kunt hebben waarin je alle voor- en nadelen onder elkaar hebt staan met een aantal varianten en dan plust en mint per item. Onder aan de streep kun je dan zeggen: dit vinden wij belangrijk, dit vinden wij nodig. En dan kun je een keuze maken. En op basis van het stuk dat er nu ligt, en wellicht zijn daar een heel aantal elementen in het rapport van Van Geel bruikbaar voor, dat zal ik niet ontkennen dus is het niet voor niets geweest, zeg ik dan… Maar het voorstel zoals het er nu ligt, zo van 'kies maar wat en dan werken dat wel uit', dat vinden wij echt veel te ver gaan. Er moet vergeleken kunnen worden.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van der Valk. Mijnheer Franssen, de tweede interruptie. De tweede, u heeft er drie. Mijnheer Thewissen.

Samen voor Limburg (Thewissen): Dank u wel, voorzitter. Ja, wij zijn ook wel positief kritisch. Ik kan altijd wel waardering opbrengen voor het enthousiasme van de heer Van der Valk van de SP. Alleen bekruipt me ook hier het gevoel, en dat is een vraag, volgens mij is het toch de SP en niet de tegenpartij? Want ook hier, wat we er ook van vinden, wij worden als PS gevraagd, en dat vind ik ook wel een verademing, om mee te denken. Volgens mij heb ik de SP heel vaak, of het nou een commissie of een PS is, horen zeggen: ga maar terug naar de tekentafel, u had ons eerder moeten vragen. Nu gebeurt dat en nu veegt u de vloer aan met de Gedeputeerde. Herkent u zich daarin? Want ik vind dat een heel interessante.

De voorzitter: Mijnheer Van der Valk.

SP (Van der Valk): Ja, de tegenpartij… Lang geleden, volgens mij toch wel met een heel stellige grondhouding, waar de SP zich absoluut niet in herkent. Want als wij gevraagd worden om mee te denken, dan denken we mee en dan komen we ook met goede alternatieven. Dat heb ik volgens mij ook net in mijn betoog aangegeven, dat er wel zeker wel kansen liggen voor het terrein, noem ik dat dan even neutraal, en of dat dan een vliegveld is of een Breitling Aviation Center, gelieerd aan vliegbewegingen enzovoort, dat laat ik even in het midden. Maar volgens mij is dat een prima alternatief om ook door te rekenen. Ik zeg niet dat het dat moet worden, dat kunnen we pas doen als al die andere alternatieven ook doorgerekend zijn en als er voldoende vergelijkingsmateriaal ligt. En zo zitten we erin, mijnheer Thewissen.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

CDA (IJpelaar): Ja, mijnheer Van der Valk, u noemt het alternatieven en ik heb het idee dat dat een synoniem is voor varianten, maar verbeter me alstublieft, en dan staat er als allerlaatste in het stuk: uit te gaan van een viertal alternatieven voor de doorrekening: alternatief 1, alternatief 2, alternatief 3,

alternatief 4. En ik dacht dat de vraag van mijn buurman helder was: welk alternatief mist u dan in die vier varianten?

De voorzitter: Mijnheer Van der Valk.

SP (Van der Valk): Ja, ook dat heb ik waarschijnlijk gezegd: het zou mooi zijn als er een variant doorgerekend is of wordt die fossielvrij is, die stil is, die duurzaam is, die vrij van stikstof en fijnstof en ultrafijnstof is, dat soort elementen. Die leefbaarheid toevoegt, die werkgelegenheid toevoegt, hoogwaardig, dus niet alleen maar de sjouwers met alle respect. Dus dat het een win-winsituatie wordt voor iedereen.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

VVD (Heldens): Voorzitter, een klein puntje van orde aan de vergadering. Ik zie dat we nog iets meer dan een uur hebben en nog zeven sprekers. Het zou wel fijn zijn als iedereen gewoon aan het woord komt. Het debat vind ik heel belangrijk, heel leuk, maar als je keuzes moet gaan maken hoor ik liever de inbreng van de rest van de sprekers. Een oproep aan de vergadering.

De voorzitter: Maar u heeft ook uw woordje kunnen doen, dus ik vind dat iedereen die hier zit dat ook kan doen. Dus die ruimte heeft iedereen hier. We hebben gezegd dat we niet vijf minuten besteden, dan gaan we maar iets degelijker te werk, dus vandaar dat u ook wat meer ruimte heeft. Dus wat dat betreft, laten we verdergaan. Mijnheer Van Wageningen.

D66 (Van Wageningen): Het is prima dat u ons sondeert en D66 onderschrijft de uitgangspunten van deze sondering niet. Daarom heb ik ook wat tijd nodig. Ik kan zo meteen alle richtinggevende vragen beantwoorden, maar ik moet wel even uitleggen van waaruit dat komt; want anders zou het een janboel worden. We onderschrijven niet dat de luchthaven onderdeel is van onze basisinfrastructuur. We moeten het niet doen, die luchthaven. Als we het doen, dan doen we het omdat het goed is voor Limburg en een betere manier om ons geld te besteden dan andere manieren. Dus we hebben wat te kiezen, dat is ons uitgangspunt, niet dat het een basisinfrastructuur is. D66 onderschrijft ook niet het uitgangspunt dat de luchthaven moet worden voortgezet zoals die nu is, met dien verstande dat beter met de leef kwaliteit van de omgeving moet worden afgestemd. Dat was het uitgangspunt van Van Geel, maar dat is niet ons uitgangspunt. U vraagt nu onze mening over de adviezen van Van Geel. Wel, die adviezen van Van Geel zijn wat D66 betreft waardevol, niet als uitgangspunt, maar ze leveren wel een van de te beschouwen alternatieven voor de luchthaven. En we nodigen ook het College dus uit om breder te heroverwegen dan alleen Van Geel. Drie recente ontwikkelingen geven daar aanleiding toe. Het siert iedereen om gewoon te heroverwegen, ook al zit je in een mening vast, er is nu alle aanleiding om opnieuw te kijken of die luchthaven voor ons gaat werken. De particuliere exploitant gaf het op, de COVID-19-pandemie die nogmaals aangeeft hoe wankel de luchtvaart is. Het was ooit de bedoeling dat er een verbinding tussen Maastricht Aachen Airport en de internationale hub tot stand zou komen en het blijkt nu gewoon dat dat niet lukt. Die drie dingen geven dus aan: heroverweeg. En als je fundamenteler wilt overwegen, dan is nu het moment gekomen om dat te doen. Er staat groot onderhoud met hoge kosten in het verschiet en de vergunning moet worden geactualiseerd. Nu moeten we deze kans niet verloren laten gaan door niet fundamenteel te heroverwegen. Ik ben het dus eens met mijnheer Heldens wat dat betreft. Dank u wel. D66 zou graag

zien dat ook een ontwikkeling in de richting van een kleine verkeersluchthaven serieus in de overweging wordt betrokken. Als uitgangspunt voor dat alternatief zouden we graag zien dat Samco en andere bedrijven op de Maintenance Boulevard hun werk kunnen blijven doen, dat de mbo-opleiding tot vliegtuigmonteur de kans krijgt om zijn goede werk voort te zetten, dat de gasten van de TEFAF en anderen hun vliegtuigjes in Limburg kunnen parkeren en dat er een voorziening blijft die kans biedt voor toekomstige ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld distributie met drones of andere zaken die nu nog gewoon in het droomstadium zijn. Bij dat alternatief voor de luchthaven wordt dus niet ingericht op vakantievluchten noch op grote vrachtvluchten en we zouden in dat alternatief ook veel minder milieuruimte aanvragen dan nu gebruikt wordt. Die ruimte biedt dan de mogelijkheid voor andere gewenste ontwikkelingen in Zuid-Limburg, bijvoorbeeld woningbouw, en we zouden ook meer geld hebben om die andere gewenste ontwikkelingen te stimuleren, betere aansluiting op het Europese net van hogesnelheidslijnen bijvoorbeeld, een alternatief dat in de Nationale Luchtvaartnota gewoon genoemd wordt. Het wordt nu weer tijd voor een compliment aan het College, dat is een oprecht compliment, dat u de besluitvorming al heeft aangepast. Maar ik denk dat we nog meer ruimte nodig hebben, zoals in de uitwisseling met de heer Heldens zojuist al bleek, die denkt dat er meer ruimte nodig is om die afweging goed te kunnen maken. Want Maastricht Aachen Airport is gewoon te belangrijk om alleen maar af te laten hangen van meningen en emoties, dat ben ik dan weer met mijn rechterbuurman eens. Het besluit moet goed zijn voor Limburg en we moeten daar feiten over hebben en we moeten op basis van feiten die afweging maken. Onderzoek onbevooroordeeld de alternatieven op hun merites voor Limburg, dezelfde maatlat voor elk initiatief. Het voorgenomen MKBA is een prima vorm, maar het volstaat niet, want niet alles wordt in een MKBA onderzocht. Maak zo veel mogelijk gebruik van de informatie en de rekenmethode van het MKBA die in opdracht van het platform is uitgevoerd, en actualiseer waar nodig en ook verplicht. Onderzoek ook de leemtes in kennis waar het MKBA niet vanzelf een antwoord op geeft, zoals: welke werkgelegenheid is echt voor zijn voortbestaan afhankelijk van welk alternatief. En betrek hier ook werkgelegenheid en de recreatieve sector bij. Wat zijn de effecten van ieder alternatief op het beheer van het luchtruim boven Zuid-Limburg, zoals in de vorige bijeenkomst is aangegeven? Dat willen we graag in beeld hebben, feiten erover. En wat zijn bij ieder alternatief de kosten, financieel zowel als financieel voor de Provincie Limburg. Dat gaat dus verder dan een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Als de beslissing voorligt, dan wil D66 niet graag opnieuw geconfronteerd worden met burgers die ons op effecten wijzen, positief of negatief, die we nog niet in beschouwing hebben genomen. Neem dus voldoende tijd ervoor. Heb ik nog genoeg tijd om de richtinggevende vragen als zodanig te beantwoorden, voorzitter? Ik kan a) tot en met d) aflopen, maar dat is een samenvatting van wat ik al gezegd heb. Heb ik daar nog tijd voor? A), richtinggevende uitspraken: advies van de heer Van Geel. Wij beschouwen het advies van de heer Van Geel als een van de op merites te beoordelen alternatieven, zo kijken we tegen Van Geel aan. Belangrijker is dus: D66 wil ook een kleinere luchthaven op gelijkwaardig niveau onderzoeken. Gelijkwaardig aan het uitgewerkte alternatief van Van Geel. Dan b): dat is wel een beetje suggestieve vraag, want Van Geel wil niet hinder reduceren, maar op een niveau van 2019 handhaven. En D66 wil een alternatief onderzoeken dat in zich heeft om hinder werkelijk te reduceren. We vinden het niet verstandig om het luchthavenbesluit al in het najaar van 2021 aan te vragen. Dat staat namelijk ook in die richting, dat is ook suggestief. Wij denken dat dat…. Het hangt erom of dat wel gaat lukken in 2021. Dan een richtinggevende uitspraak doen over de aanpak van de leefbaarheid: D66 wil dus meerdere alternatieven onderzoeken, waaronder ook alternatieven met een lagere belasting voor de omgeving. Er is minder noodzaak voor een leefbaarheidsfonds. Van ieder alternatief moeten vooral de kosten voor de Provincie in rekening

worden gebracht, dat zijn alle kosten tenzij er een vaste afspraak is met een andere partij. We moeten ons wel even rekenschap geven dat we niet kunnen zeggen: het kost geld, maar we weten nog niet of wij het wel gaan betalen. Dat kan niet. Dan een… d): welke van de effecten… Ja, dat zijn vooral… welke van de vier varianten we graag uitgewerkt willen zien. Ja, graag dus die variant 4, 'kleine luchtvaartvariant', en voor de rest ook variant 3, dat lijkt een beetje op Van Geel. We dachten eerst van 1 en 2, daar vraagt eigenlijk niemand om, maar er zijn toch wel mensen die erom vragen, ook echt om de groei van de luchthaven. Dus we vinden het ook goed als die onderzocht worden. Belangrijkste is dat ze op gelijkwaardig niveau worden onderzocht, dat er niet één voorkeurvariant is en afwijkingen, maar dat we echt keuzes kunnen maken en dat we van alle varianten over gelijkwaardige informatie over de merites beschikken. Dank u wel, dat was de sondering namens D66, dank u wel.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Van Bijnen.

PVV (Van Bijnen): Ja, dank u wel, voorzitter. Het onderwerp Maastricht Aachen Airport leeft bij heel veel mensen, zowel bij voorstanders en tegenstanders. Dat hebben we de afgelopen tijd wel weer gemerkt met zijn allen. Het is dan ook van groot belang dat we hier vandaag als Provinciale Staten samen met het College van gedachten kunnen wisselen over de toekomst van MAA, waarvoor dank richting het College ook. Ze hebben een viertal vragen gesteld, waarbij we onze toekomst, de mening van onze partij wel willen aangeven, de vormen die onderzocht kunnen worden. Wel met het voorbehoud erin dat we ook, net als de andere partijen aangeven, wachten op de informatie die daaruit komt of dat dat dan ook haalbaar is. Dat wil ik er wel bij gezegd hebben. Onder punt a) zijn we als fractie van mening dat de toekomst van Maastricht Aachen Airport zowel gericht moet zijn op vracht en passagiers. Met dit als reden dan, dat we zowel het economisch als het maatschappelijk belang van de luchthaven dan behouden. Standpunt van ons komt naar verwachting waarschijnlijk tussen, maar dat moet nog blijken, de variant Van Geel en de 50%.

De voorzitter: Mijnheer Van der Valk.

SP (Van der Valk): Graag wil ik even een verhelderende vraag stellen aan mijnheer Van Bijnen. Wat bedoelt hij met, als het gaat over en vracht en passagiers, dat dat het maatschappelijk belang dient, los van het economisch belang. Wat bedoelt hij daar precies mee?

PVV (Van Bijnen): Maatschappelijk belang kan ik zeker toelichten. Vracht levert natuurlijk economisch geld in het laatje op. Maatschappelijk belang, de vreugde die mensen hebben om vanuit een luchthaven op vakantie te gaan, is in mijn opzicht gewoon maatschappelijk belang. Mensen vliegen daarvandaan en of ze nu uit Limburg komen of van buitenaf, mensen hebben hier een plezierige tijd en gaan van hieruit op vakantie; en dat zien wij als fractie in ieder geval als maatschappelijk belang.

De voorzitter: Mijnheer Van der Valk.

SP (Van der Valk): Ik moet zuinig zijn met mijn interrupties, heb ik begrepen.

De voorzitter: Dat was de tweede.

SP (Van der Valk): Ja, ik tel goed mee. Maar ziet u het vertrekmoment van die passagier als het

maatschappelijk belang? Mag ik het nu zo verengen?

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen, gaat u verder.

PVV (Van Bijnen): Nee, zeker niet, zeker niet. Want dat is wel een mooie discussie en een mooie vraag dat u me ruimte geeft om hierop in te gaan. Er wordt vaak gezegd dat het allemaal uitgaand toerisme is. Maar u vergeet met zijn allen, dat als Belgen en Duitsers naar Limburg komen om op vakantie te gaan, hun vakantie start in het buitenland. Dat op het moment dat de mensen de grens overkomen, ze vaak nog een hotel moeten nemen, ze moeten tanken en, toen de restaurants nog open waren, ook eten. Dus naar ons idee is het ook inkomend toerisme. Dus maatschappelijk belang is niet alleen maar we vertrekken, dat was het … . Ik was aan het wachten op de derde interruptie. De SP is zuinig, dat weten we. Even kijken, waar was ik gebleven? Ik gaf aan dat de verwachting van onze partij is, dat moet dan uit onderzoek maar blijken, wel dus vracht en passagiers. De variant Van Geel mag zeker onderzocht worden, kijken wat de huidige vergunde situatie dan inderdaad kost. Op dit moment lijkt me belangrijk dat die ook onderzocht wordt en de 50% van het geoptimaliseerde gebruik van de vergunde situatie nu. Uiteindelijk wachten we dan wel nog op een formatie uit de aankomende MKBA, om te bekijken of dat dan ook daadwerkelijk haalbaar is. Wat betreft punt b) dan, de hinderreductie, zien we dat Maastricht Aachen Airport op dit moment, want dat wil ik wel even benadrukt hebben, eigenlijk binnen de vergunde situatie niet boven de norm uitkomt. Dat is ook belangrijk om te zeggen, dat alles nu wel conform de wettelijke regels gebeurt op Maastricht Aachen Airport. Echter, we zien als partij wel natuurlijk nog een aantal mogelijkheden om ook hinderreductie voor de omgeving te creëren, en we zullen ons als fractie wel beraden over de te nemen maatregelen. We zullen hierbij ook nog informatie bundelen en gesprekken gaan voeren met belanghebbenden. En we hebben hier dan nog wel een aantal vragen richting het College over eventuele maatregelen, of die zo meteen beantwoord kunnen worden. Want een daarvan gaat bijvoorbeeld over de openingstijden van de luchthaven. Die kunnen gewijzigd worden. Het advies Van Geel geeft aan: luchthaven open dan van zeven uur tot elf in plaats vanaf zes, dan zou de hinder in ieder geval voor slaapverstoorden afnemen, dat staat in het advies Van Geel. Maar onze vraag is dan natuurlijk wel, met betrekking tot Corendon, welke afspraken de luchthaven heeft gemaakt met Corendon over bepaalde vliegtijden. En is er nu in de tussentijd, ook na het advies Van Geel, al overleg geweest met Corendon om eventuele vliegtijden te herzien, ook natuurlijk door de coronacrisis, zijn er overleggen geweest over hoe straks verder en wat zijn de mogelijkheden dan? Daar zijn we wel benieuwd naar, of dat al besproken is. Tevens geeft Van Geel aan dat het aantal ernstig gehinderden niet toeneemt wanneer de volledige baanlengte van 2.750 meter gebruikt gaat worden. Kunt u hier nog een keer goed toelichten waarom dat niet het geval zal zijn? Dan wat betreft punt c), aanpak van de leefbaarheid en dialoog met de omgeving: onze fractie vindt het daarin van belang dat er maatwerk geleverd moet worden. We moeten niet zeggen: deze oplossing werkt voor het hele dorp, maar gesprekken voeren met de omwonenden. Daaruit moet gaan blijken wat voor die personen noodzakelijk is. Waar hebben zij daadwerkelijk last van? En waar kunnen we eventueel iets aan doen? En wij vinden het dan ook straks wel van belang dat op het moment dat dat leefbaarheidsfonds van, nu gesteld op € 10 miljoen en waarvan Van Geel aangeeft dat het alle kanten op kan gaan omdat het ook maar een schatting is, dat inderdaad iedereen die belang heeft bij Maastricht Aachen Airport, daar ook z’n steentje aan bijdraagt. Dat is wel wat ik gezegd wil hebben. Het is wel van belang dat iedereen daar een duit in het zakje doet, laat ik het zo zeggen. Wat betreft de MKBA, welke varianten willen we onderzocht hebben? Ik heb dat eigenlijk al aangegeven onder punt a) ook, de richting die wij dan voor ons zien.

Inderdaad, alleen dat kleine verkeersvliegveld, die hoeft voor ons niet onderzocht te worden en de sluiting hoeft voor ons ook niet onderzocht te worden. Op het einde heb ik nog wel een suggestie richting het College, want we vinden het wel van groot belang dat we straks weloverwogen beslissingen gaan maken, nu en in de toekomst. Dat is voor ons eigenlijk dan ook straks een voorwaarde, om bij grote beslissingen, zoals bijvoorbeeld een baanrenovatie, een werkbezoek te plannen voor woordvoerders om daadwerkelijk te komen bekijken wat de situatie is. Dit uiteraard onder leiding van experts, die een en ander op locatie kunnen toelichten. En daar bedoel ik mee we kunnen hier een hoop papier en informatie verzamelen, dat lezen, maar laten we daadwerkelijk gaan bekijken wat er dan gaat gebeuren en wat de noodzaak ervan is dat dat op dat moment moet gebeuren.

De voorzitter: Mijnheer Van Wageningen, u had een vraag voor mijnheer Van Bijnen.

D66 (Van Wageningen): Ja. Is het nou het standpunt van de PVV dat alleen varianten moeten worden onderzocht waar de PVV iets in ziet? Want zo gaf u het eigenlijk aan. De kleine luchthaven was een voorstel hier, maar u zegt die hoeft voor ons niet te worden onderzocht. Heb ik het zo goed begrepen?

PVV (Van Bijnen): Dat kleine verkeersvliegveld hoeft voor ons niet onderzocht te worden, maar dit is een sonderend stuk waarbij het College bij alle fracties natuurlijk ophaalt wat onderzocht moet worden, dus het College zal vast wel de variant onderzoeken als u en meerdere fracties dat van mening zijn, maar dat zijn wij niet van mening, nee, dat klopt.

D66 (Van Wageningen): Dat begrijp ik. Dat is wel een verschil tussen de PVV en D66. We hebben ook wel een voorkeur, maar we vinden dat die goed moet worden afgewogen tegen andere voorkeuren. En ik denk dat dat ook het enige is dat toekomstwaarde heeft, want anders blijft de discussie …

PVV (Van Bijnen): Mijnheer Van Wageningen, wat is de vraag nu eigenlijk? Ik begrijp het allemaal niet.

D66 (Van Wageningen): Ja, ik probeer eigenlijk even te sonderen, dus ik probeer dat een beetje duidelijk te krijgen wat nou eigenlijk de sondering is. En als de PVV zegt: we onderzoeken wat ons bevalt en niet wat ons niet bevalt, kijk, dan mag iedereen bepalen wat hij daarvan vindt. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

PVV (Van Bijnen): Ja, ik ga daar toch even op reageren, want dat is volgens mij juist de hele bedoeling, dan heeft D66 niet goed opgelet, denk ik. Dat is de bedoeling van deze bijeenkomst, dat we als partijen aangeven welke richting we op willen richting het College. Meerdere partijen durven nu misschien vlak voor de verkiezingen niet helemaal de uitspraken te doen, wij durven dat wel als PVV zijnde, bij de PVV weet je waar je aan toe bent in ieder geval. Ik was aan de afronding. Dus dat werkbezoek bij belangrijke beslissingen, we willen zo meteen wel horen van het College of dat mogelijk is, en ook misschien dadelijk nog de reactie van de andere fracties daarop hoe zij daarin staan. Maar het mag duidelijk zijn, de PVV is in ieder geval voorstander van Maastricht Aachen Airport, zolang er in ieder geval rekening gehouden wordt met de omgeving en de gestelde regels. Tot zover.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

CDA (IJpelaar): Kijk eens aan. Mijnheer Bosch, dank u wel. Ja, het sonderende stuk van GS, eigenlijk in navolging van het rapport van Van Geel … Ik heb eigenlijk de behoefte om toch nog een klein beetje te herhalen: wat hebben we nou aan Van Geel gevraagd? Want naar mijn idee en naar het idee van het CDA hebben we de verkenner op pad gestuurd, dat hebben we letterlijk gezegd: ga het net eens ophalen. Op het moment dat ik ga eten in een restaurant heb ik altijd graag de keuze uit een uitgebreid menu. Van Geel heeft ons eigenlijk een menukaart gegeven, de menukaart van Van Geel, en die hebben we nu voor ons. Daar heeft GS op gereageerd met: heeft u nu al een shortlist, kunnen we nu een richting op? Ik sluit me wat dat betreft wel bij de voorgangers aan, die richting is leuk, het is goed dat we een bepaalde richting op zouden kunnen gaan, maar het gaat natuurlijk om de uitwerking dadelijk. En daarachter natuurlijk om de keuze. Dus het is eigenlijk goed dat we nog verder de cijfers ingaan en nog verder een onderbouwing krijgen, ook van die businesscase, en niet alleen kijken naar: wat willen belangenorganisaties nu ook? Maar wat is nu ook de potentie van die luchthaven in de varianten die we gaan onderzoeken. Dus om maar meteen te beginnen bij de eindconclusie: wij kunnen aansluiten bij de vier varianten die GS graag zou onderzoeken, ik denk dat dat goed is. Er zijn nog een aantal opmerkingen die ik mee wil geven om door GS te laten onderzoeken, zoals ook al eerder aangegeven. Het waterbedeffect dat we nu dus al een paar keer hebben gehoord, waarvan Van Geel zegt dat het lastig te onderzoeken is, maar ook de MKBA de tegenstanders zeggen dat het lastig te onderzoeken is. Ik zou toch GS willen vragen om daar enig onderzoek, enige voeling voor ons als Statenleden aan te geven: wat is nou dat waterbedeffect? En daar bedoel ik mee te zeggen: op het moment dat we qua geluidshinder iets aan Maastricht Aachen Airport doen, en dat is iets anders dan sluiten, of minder, of anders, wat betekent dat nou voor die geluidshinder? We hebben al gehoord over het luchtruim. Dus dat waterbedeffect zien we graag onderzocht. En daarnaast zou ik de Gedeputeerde ook willen oproepen om op korte termijn nou eens te gaan kijken, en dat zal waarschijnlijk na de verkiezingen zijn, wat betekent het van nationaal belang zijn van die luchthaven Maastricht Aachen Airport nou? Werk dat eens uit en laat dat ook eens zien in die varianten. Dus dan heb je het niet alleen over de varianten in geluidshinder, maar dan heb je het ook over de economische potentie. Wat betekent het nu op het moment dat het Rijk ons gaat ondersteunen als zijnde nationaal belang? En daaraan gekoppeld ook wat zou het nou betekenen op het moment dat wij samenwerking zouden vinden met de Schiphol Groep in plaats van dat we elkaar nu lopen te beconcurreren. Dus ik zou dat wel graag uitgewerkt zien richting onze keuzes, zodat we die ook onderbouwd kunnen maken. En daarnaast zou ik toch wel een oproep willen doen aan de Gedeputeerde om op korte termijn met RWTH Aachen, ja, zo zeg ik het goed, te komen tot een gesprek over samenwerking en innovatie. Want als ik van links tot rechts, van voor tot achter, van iedereen die ik tot nu toe heb gehoord, die roept eigenlijk op van waarom werken we nog niet op innovatie samen? Dus in alle varianten hoor ik: werk nu samen. Als ik op de straat vraag: wat vindt u nou van Maastricht Aachen Airport, dan wordt er geroepen: waarom werken nou nog niet met de universiteit van Aachen samen om die innovatie op gang te brengen? Dus kunt u ons toezeggen om op korte termijn in ieder geval dat gesprek aan te gaan en tot een samenwerking of een plan te komen in ieder geval rondom dat thema? En dan heb ik nog beloofd om ook de vraag te stellen, en ik vond dat een terechte opmerking, maak nou eens voor ons duidelijk wat de relatie van Maastricht Aachen Airport is tot dat Missiegedreven Economisch Beleidskader? Het staat er wel in, we hebben dat beleidskader ook gehad, maar kunt u dat iets verder expliciteren of uitwerken voor ons, zodat wij ook

die relatie kunnen zien waarom we dat nou doen. ‘The why’ zou Apple zeggen. Dan vroeg ik me ook nog af, ik heb mij laten vertellen dat een aantal jaren geleden juist de omwonenden heel erg tegen dat kleine luchtverkeer waren en dat irritante zoemen. De vliegschool werd ervaren als irritant zoemgeluid en dat komt eigenlijk heel vaak terug, die kleine luchthaven. Maar ik hoor eigenlijk niets over de geluidsbeleving en de geluidshinder van die kleine vliegtuigjes. Wellicht dat er in de nieuwe variant weer wat uitbreiding komt in klein luchtverkeer, want dat staat er dan, dus ik zou dat ook wel graag uitgewerkt zien door de Gedeputeerde: wat betekent dat nou als we dat weer nieuw leven inakkeren. En de laatste opmerking zou zijn, kunt u ook inzichtelijk maken wat de ontwikkelingen zijn rondom openingstijden op andere luchthavens? Want ik heb van de heer Van Geel begrepen dat andere luchthavens heel voortvarend bezig met het inperken van die openingstijden en dat zou mogelijk ook weer kansen bieden voor Maastricht Aachen Airport. Dus ik zou graag zien dat dat in het onderzoek mee wordt genomen. Ja, en dat was het eigenlijk wel.

De voorzitter: Dank u, mijnheer IJpelaar. Mevrouw Berghorst.

PvdA (Berghorst): Ja, voorzitter, dank u wel. Zoals u weet, heeft de PvdA het vliegveld tot nu toe altijd gesteund. En in 2014 was dat voor onze fractie geen makkelijke afweging. Uiteindelijk gaf het behoud van werkgelegenheid voor ons de doorslag. En op dit moment, 2021, maken we ons opnieuw op voor een nieuwe investering van vele tientallen miljoenen. Het gaat om serieus geld. Niet investeren in de start- en landingsbaan betekent feitelijk het einde van het vliegveld in de huidige staat. De PvdA wil ook nu weer een zorgvuldige afweging kunnen maken tussen de aspecten van werkgelegenheid aan de ene kant en de belangen als leefbaarheid, gezondheid, klimaat en milieu aan de andere kant. En de manier waarop GS in de afgelopen jaren is omgesprongen met het vliegvelddossier, maar ook de belangen van omwonenden en de rol van de Provinciale Staten, ergert ons. Wij zien een provinciale overheid die zich vooral manifesteert als eigenaar en exploitant van een vliegveld, die er alles aan doet om die belangen te dienen, maar die blind en doof lijkt te zijn voor wat er in de omgeving gebeurt. Een overheid die tegenover haar eigen burgers staat. Burgers die zich terecht grote zorgen maken over hun gezondheid en hun veiligheid. Wanneer bent u voor het laatst met deze omwonenden gaan praten? En bent u de afgelopen weken gaan luisteren, toen omwonenden geconfronteerd werden met gloeiendhete stukken metaal die uit de lucht kwamen vallen? Het lijkt wel of het u koud laat wat die mensen op hun dak krijgen. En ook zien we een overheid die zich richting Provinciale Staten en andere overheden bedient van allerlei bestuurlijke trucjes om vooral haar zin te krijgen. In ieder stuk over het vliegveld staan weer nieuwe werkgelegenheidscijfers, je kunt er werkelijk geen peil op trekken. U lobbyt bij de Tweede Kamer tegen de vrachttax met werkgelegenheidscijfers die zo enorm zijn opgeklopt dat Follow the Money er een artikel aan wijdt. In 2019 zegt u dat PS het vliegveld heeft aangewezen als basisinfrastructuur. Lieve collega’s, ik was in 2016 in die vergadering, en ik kan u echt zeggen: het woord basisinfrastructuur was verstopt in de woorden van een Voorjaarsnota. We hebben nooit, geen enkel moment, een bewust besluit genomen, om een vliegveld aan te wijzen als basisinfrastructuur en daarmee voor de eeuwigheid te behouden. Sterker nog, bij mijn weten hebben we in Limburg verder geen wegen, spoorlijnen of wat dan ook bestempeld als basisinfrastructuur. Basisinfrastructuur is pas een ding geworden sinds het u goed uitkwam in het vliegvelddossier. Een bestuurlijk trucje dus. En het vertrouwen in GS op dit dossier heeft bij de Partij van de Arbeid echt een deuk opgelopen. En het spijt me dat ik dat moet zeggen, dat meen ik oprecht. Het spijt me echt. En het stuk van vandaag maakt het niet beter, want ook vandaag is de bestuurlijke trukendoos weer opengetrokken. We kunnen het niet recht praten, er wordt ons hier gevraagd om richtinggevende

uitspraken te doen op basis van een rapport dat niet is doorgerekend. We weten niet wat de effecten en gevolgen zijn. We weten ook niet of de maatregelen die voorgesteld worden realistisch zijn. Wat het doet met de businesscase van het vliegveld. We weten niets. U doet ons een blinddoek om, u draait ons drie keer in het rond en zegt dan: doet u maar even een profieltje kiezen. En in september lezen we dan in het Statenvoorstel, ik loop al wat jaartjes mee, in de sonderende behandeling in de commissie toen en toen heeft u dat en dat gezegd en daarom hebben we nu dit gedaan. En dan zitten wij hier allemaal en denken we: Oh? Ik weet van niets. Voorzitter, de PvdA wil graag een zorgvuldige afweging maken. Wij willen niet met bestuurlijke trucjes ergens ingerommeld worden en zo voelt het wel. En ik waardeer het als een bestuurder ons vraagt om mee te denken, maar dan moeten we wel alle feiten op tafel hebben en die hebben we niet voorzitter, De feiten die op tafel moeten, die nodig zijn voor een zorgvuldige afweging, die moeten we ook in het openbaar kunnen bespreken. En alleen dan kunnen wij een goede uitspraak doen over de toekomst van het vliegveld en kunnen we dat ook uitleggen aan onze achterban. En als ik bedoel alle informatie moet op tafel, dan bedoel ik dus niet schriftelijke vragen die gesteld worden en dan beantwoord worden met: ja, die vragen. Dan halve antwoorden geven en dan zeggen: de rest ga ik u niet vertellen, want dat is bedrijfsbelang, dat kan ik u niet mededelen. Dat bedoel ik dan dus niet. We zijn eigenaar van dat vliegveld. Wij staan hier aan de lat voor de financiële beslissingen, dan wil ik ook alle informatie hebben. En ik pik dat ook niet meer, dat ik zulke antwoorden krijg. Dus de eerstvolgende keer dat er van mijn hand schriftelijke vragen komen waar een bedrijfsbelang mee gediend is, dan legt u ze maar vertrouwelijk ter inzage. En, voorzitter, laten we nou ook niet doen alsof sluiting van het vliegveld niet op tafel ligt. Als wij niet bereid zijn om te investeren in die baan, dan sluiten we het vliegveld, zo simpel is het. En wij moeten kunnen weten wat dat voor effect heeft. Ik zou me maar zomaar kunnen voorstellen dat met de bedrijven op de Maintenance Boulevard of dat gloednieuwe hotel, dat er afspraken gemaakt zijn met die ondernemers. Afkoopsommen zijn afgesproken in contracten, die we dan voor onze kiezen krijgen. Die informatie wil ik niet horen op het moment dat GS voelt dat de beweging… dat het toch moeilijker wordt om die baan gefinancierd te krijgen. Dat moet meegenomen worden. Wij moeten dat kunnen meewegen in alles wat we gaan meewegen om dit besluit te kunnen nemen. Alleen dan gaan we een goed besluit kunnen nemen voor Limburg. En ik zie gelukkig een heleboel collega's, ook collega's die liever geen MKBA doen op een sluitingsscenario, nu voorzichtig knikken. Het meenemen van de sluitingsoptie is niet bedoeld om voor te sorteren op een sluiting. Het meenemen van een sluitingsoptie is bedoeld om alle informatie op tafel te krijgen en misschien juist dan een goed besluit nemen, waarmee we het eindelijk eens oplossen, voor de provincie, voor de mensen die daar werken en voor de mensen die daar wonen. Voorzitter, richtinggevende uitspraken ga ik vandaag niet doen over de toekomst van het vliegveld: simpelweg onmogelijk en onverantwoord. Wat ik wel ga doen, is dat ik twee richtinggevende uitspraken ga doen. De eerste gaat over het Omgevingsfonds. Van Geel zegt in zijn rapport dat er een leefbaarheidsfonds moet komen en daar plakt hij dan direct een prijskaartje aan van € 10 miljoen. Maar in de presentatie zei hij ook: het was eigenlijk een beetje nattevingerwerk, een grove schatting. En ik zie dan vervolgens GS, die € 10 miljoen vlijtig overnemen in het voorstel als vaststaand feit, dat Omgevingsfonds moet € 10 miljoen bevatten. Maar er is helemaal niet onderzocht wat er nodig is, misschien is er maar € 5 miljoen nodig, misschien is € 40 miljoen nodig. Waar het om gaat, is dat we het probleem van deze mensen duurzaam oplossen. Dus ik doe hier een oproep aan u, een richtinggevende uitspraak, en ik weet dat richtinggevende uitspraken gaan landen in het Statenvoorstel, dus zo werkt dit, ik doe hier nu een richtinggevende uitspraak: ik wil dat u niet kijkt naar wat kunnen we doen voor € 10 miljoen? Want laten we heel eerlijk zijn, € 10 miljoen over 10 jaar, dat is € 1 miljoen per jaar. Tegen de huidige huizenprijs kun je drie

huizen opkopen. Als één dorp al zegt: we willen hier allemaal weg, dan heb je aan € 10 miljoen niet genoeg. Ik wil dat u eerst eens gaat praten met… Wat is er nodig om deze mensen, het probleem van deze mensen op te lossen? Wat is er nodig om welk scenario dan ook in het vliegveld te realiseren? En dan pas daar een prijskaartje aanhangen. Dat is de eerste richtinggevende uitspraak. Dan heb ik er nog één en een reactie op mijnheer Van Bijnen.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar heeft een vraag voor u.

CDA (IJpelaar): Hoor ik mevrouw Berghorst nou goed, dat ze dus vijf varianten graag onderzocht wil hebben, dat dat hetgeen is wat ze als informatie mee wil geven? Is er nog verdere informatie die zij graag onderzocht wil hebben? Want ze gaf aan, u gaf aan, zij gaf aan, mijnheer de voorzitter, dat zij informatie miste. Zou mevrouw Berghorst dan graag die informatie op willen noemen? En voor de rest kan ik mevrouw Berghorst ondersteunen in haar opmerking over het Omgevingsfonds.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer IJpelaar.

PvdA (Berghorst): Dat laatste waardeer ik zeer. De vraag over welke informatie wij nog missen, we gaan gretig gebruik maken van het feit dat de besluitvorming over de zomer heen getrokken is. En we gaan met een groep van wijze dames en heren binnen mijn partij, en misschien ook wel wat externen, de komende tijd een heleboel technisch-inhoudelijke vragen stellen. Want ik kon geen wijs meer uit de rapporten die we voorgeschoteld krijgen. Het lijkt wel alsof alles wat we voorgeschoteld krijgen, arbitrair is, subjectief ingekleurd is. Dus de Partij van de Arbeid gaat zelf een heleboel technische vragen stellen over bijvoorbeeld welke bedrijven nou een dikke boterham verdienen aan het vliegveld. En die vragen wens ik beantwoord te zien. Die heb ik al eerder gesteld, dat kon toen niet gedeeld worden vanwege het economisch belang, dus ik vind dat dat niet aan de orde kan zijn. Dat soort vragen moet gewoon beantwoord worden. En dat ga ik schriftelijk doen, want anders komen we niet op tijd thuis vandaag. Goed, laatste punt dat ik mee wil geven: ik denk, lieve collega's, dat het tijd wordt dat we met elkaar realiseren dat de economische groei in Limburg en de manier we waarop we onze economie inrichten, niet alleen bij MAA maar ook bij heel veel andere dossiers, ik kan er zo een paar noemen: noem Chemelot, noem intensieve veehouderij, noem de grote distributiecentra, dat de manier waarop we onze economie inrichten, serieuze gevolgen heeft voor de kwaliteit van de leefomgeving, voor het welzijn, voor de gezondheid van mensen. En ik zou heel graag zien dat GS daar aandacht voor heeft, maar helaas moet ik na zes jaar constateren dat die aandacht er te weinig is. De heilige drie-eenheid tussen economie, leefbaarheid en milieu slaat altijd uit naar het economisch belang in deze provincie. Ik wil de Gedeputeerde oproepen: ga het vertrouwen van de omwonenden herstellen, ga het vertrouwen van de Partij van de Arbeid in uw optreden herstellen, ga aan de slag met het belang van leefbaarheid en gezondheid en milieu en kwaliteit, net zo belangrijk als economie. En als dat niet lukt, als dat moeizaam is omdat de economische belangen te groot zijn en het ingewikkeld is om beide te kunnen dienen, wat ik me kan voorstellen, bij VTH heb je ook niet vergunningverlening, toezicht en handhaving onder één portefeuillehouder, misschien is het dan tijd dat er in het College van GS een portefeuillehouder leefbaarheid komt, die zich bezig gaat houden met al die maatschappelijke effecten van de economische ontwikkeling en voor mijn part ook de klimaatontwikkeling als daar collega's enthousiast van worden. Ik denk dat erg belangrijk is. En dan tot slot, mijnheer Van Bijnen, ik ga graag mee op uw reisje, maar dan wel als u ook met mij meegaat naar de omwonenden, en als we dat dan kunnen combineren. Want ik heb geen trek in een reisje waarbij ik

alleen maar een presentatie van het vliegveld krijg en ga zien hoe groot de gaten in het wegdek zijn, dan wil ik vooral ook dat we de totale omvang van het probleem zien.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst. Mijnheer Van Bijnen, wilt u daar nog een antwoord op geven?

PVV (Van Bijnen): Uiteraard, uiteraard, natuurlijk. Nou, die reis staat dan bij dezen en volgens mij heb ik zojuist ook in mijn betoog aangegeven dat als we het hebben over de hinderreductie, wij natuurlijk ook bereid zijn om informatie te bundelen en met meerdere belanghebbenden in gesprek te gaan. Dus dat heb ik volgens mij uitgedragen, wat we ook graag willen, en we verzoeken eigenlijk ook, dat hebben we ook gezegd, om het College om dat te gaan doen, om inderdaad maatwerk te leveren met dat leefbaarheidsfonds, dat hebben we volgens mij net zelf aangedragen, dus uiteraard.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Franssen.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, wij als LOKAAL-LIMBURG, horen de meningen van onze collega-partijen heel graag. Maar in onze optiek dienen we de hele rit opnieuw te doen, dienen we in feite, en iedere fractie verwoordt het op zijn eigen manier, eerst per fractie maar eens onze vragen aan de betreffende deputé te deponeren. Want wij waarderen het wel dat de deputé zijn nek heeft uitgestoken om eigenlijk een stuk sonderend aan te bieden. En ik zal ook in zijn situatie persoonlijk niet meer weten welke kant ik uit moet; want er zijn zo veel vragen op economisch gebied, op technisch gebied, op gezondheidsgebied en dergelijke. Volgens mij, of hij zich nu straks links of rechts verweert, hij zal het nooit goed doen. Dus dan moeten wij, vind ik, en wij zitten ook in een bepaalde rol en we hebben ook een kader stellende rol, dan dienen wij maar eens met de billen bloot te gaan en zeggen: nou, deputé, dit is ons verlanglijstje, dit willen we weten als partij, en dit zijn onze vragen. Dan denk ik dat we wel meer duidelijkheid krijgen en een versnellingsslag kunnen maken, gezamenlijk, en niet dat we weer over een half jaar hier zitten en er wordt gezegd: ja maar, dit wil ik nog weten en dit wil ik nog weten en dit is nog niet onderzocht. Want dan zitten we weer in hetzelfde scenario. En eigenlijk denk ik dat we toch gezamenlijk naar streven om maximale input onze vragen beantwoord te krijgen en vervolgens een onderbouwde keuze te kunnen maken met alle input die wij in feite van het College verlangen. Dus in eerste instantie is onze oproep aan ons allen, en ik wil er zelf al best een voorzetje van geven: nou, kom op met die technische vragen en wat willen jullie onderzocht hebben. Geef die technische vragen, dan kan dat allemaal meegenomen worden en dan belanden we misschien qua tijdsbestek in een ander scenario en kunnen we ook qua beslissingen een beter onderbouwde beslissing nemen. Dat vooraf, voorzitter. Dan een paar technische vragen van onze zijde al, voorzitter. In het stuk wordt gesproken over dat we een keuze kunnen maken tussen bijvoorbeeld zeven en drieëntwintig uur en zes. Maar is het correct dat, als we die keuze maken, er in het contract met Corendon staat dat dat bij hen een uitzondering is, ondanks dat wij de keuze maken van zeven tot twaalf of zeven tot drieëntwintig uur, dat zij dan contractueel een uitzondering hebben en wel tussen zes en zeven mogen vliegen? Dat is de eerste vraag. De tweede vraag, het leefbaarheidsfonds, daar werd al zojuist een aantal zaken over benoemd door collega-fracties. Wij hebben daar de volgende vragen over. Er is onduidelijkheid over wie dit fonds gaat beheren. Wie beslist welke investeringen hiermee worden gedaan? En in welke mate het aantal ernstig gehinderden hiermee kan worden verminderd? Dat zijn de drie vragen die wij over dat punt hebben. Vervolgens, voorzitter, het aspect van gezondheid is naar onze mening onderbelicht. De optredende hoge geluidspieken zijn een belangrijke reden vanuit gezondheid en leefbaarheid, dat wordt bijvoorbeeld

door de VVV benoemd en door de Koninklijke Nederlandse Horecabond. Hoe denkt… is de deputé voornemens, want de klachten zijn er hoofdzakelijk over de 747-400, dat is de onbetwiste lawaaikampioen, ziet het College mogelijkheden om dit soort vliegtuigen te weren? Vervolgens zouden wij aandringen, want er schijnt ook nogal wat hinder door te ontstaan, dat er een onderzoek komt om te starten naar de beste kleinprocedures op te pakken. Dus dat betekent dat we gaan onderzoeken wat het beste zou zijn, hoe bepaalde vliegtuigen opstijgen, want daar schijnt ook redelijk veel verschil in te zijn in de omgeving, dan de last daarheen. Dan wil ik nog even benoemen, voorzitter, er staat: we hebben een klachtinformatiecentrum luchtverkeer, maar daar schijnen al twee jaar wat financieringsproblemen te zijn. En waarom heeft Van Geel eigenlijk nagelaten om in zijn advies daarvoor een oplossing te zoeken? Want het lijkt me wel zo reëel dat, ongeacht aan welke kant je staat, je wel wat middelen ter beschikking staan om voor je principes uit te komen. Ik sluit me aan bij mevrouw Berghorst, en in onze gemeente hebben we ook eens zo'n dossier gehad, het schoot niet op en er kwamen een heleboel zaken naar boven en noem maar op, nou, laten we eens open kaart spelen, mijnheer Van den Akker. Leg eens alle contracten ter tafel en vertel ons de geheimen die we nog niet weten. Dan kunnen we misschien in eerlijkheid een juiste afweging maken, en daar streven wij sowieso als LOKAAL-LIMBURG altijd naar. En ja, dan zien we nog die fantastische groeicijfers die gehanteerd worden. Voor ons is het helemaal niet duidelijk waarop die gebaseerd zijn. Misschien kan er ook meer uitleg plaatsvinden. En als laatste, voorzitter, want volgens mij wilde u om kwart voor zeven afsluiten en we zijn iets later, ik heb nog twee pagina's vragen, technische vragen en ik wil me bij uw voorzitterschap neerleggen. Dus vandaar dat ik nu deze pagina maar eventueel schriftelijk zal doen, de andere pagina ook. En als laatste, ja, laten we heel eerlijk zijn, als we de belangen hier zien en alle energie die door welke partij ook, of je nu voor- of tegenstander bent, of je nu omwonende bent of werknemer, de belangen zijn dusdanig groot, dat het voor ons een heel belangrijk dossier is zonder de economische aspecten en de tientallen miljoenen waarover we nu spreken als gemeenschapsgeld. Als we dit niet zorgvuldig afwegen, dat we alle informatie verkrijgen, dat we met zijn allen, ongeacht welke politieke kleur je hebt, dat we streven naar maximale vraagstelling, maximale output van het College en als we dat boven tafel hebben, dan heb ik er, zeker als LOKAAL-LIMBURG, het volste vertrouwen in dat we dan ook gezamenlijk de juiste keuze en de juiste weg kunnen inslaan. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Franssen, voor uw bijdrage. Mevrouw Mertens.

GroenLinks (Mertens): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik begin mijn betoog vandaag met een korte historische anekdote. In 1912 was er een Oostenrijkse kleermaker die in Parijs woonde. Franz Reichelt was zijn naam. En hij was vol van het idee om zelf een parachutepak te maken. Er waren in die tijd al wel parachutes, maar dat jaar was er in Frankrijk ook een prijsvraag uitgeschreven waarmee degene die een parachute kon ontwikkelen die ook in de luchtvaart gebruikt kon worden, honderdduizend Franse francs als beloning kreeg. Nu, Franz Reichelt was gevangen door zijn droom, zijn kinderlijk wensdenken, want hij had al een paar prototypes ontworpen, maar die voldeden allemaal niet. Zijn tests liepen telkens negatief af. Maar toch, in 1912 besloot hij dus om zijn parachutepak te testen en trok met het pak op de rug en vrienden aan zijn zijde naar de Eiffeltoren. Voorzitter, om naar het onderwerp van vandaag te komen, de toekomststrategie van het vliegveld in Beek. Een vliegveld dat volgens GroenLinks alleen maar onacceptabele hinder veroorzaakt, financieel onrendabel is en dat de werkgelegenheid in de toeristensector van Zuid-Limburg ook nog eens bedreigt. Minder hinder, groei verdienen, dat is het adagium waarop het rapport van Van Geel

gebaseerd is. Dat is het adagium op basis waarvan wij vandaag de toekomststrategie moeten bepalen. Dat klinkt mooi, maar dat is te mooi om waar te zijn. Ja, want MAA zal ook moeten groeien om rendabel te kunnen zijn en groei betekent: meer vliegbewegingen, en dat betekent meer overlast. De uiteindelijke daling van het aantal ernstig gehinderden dat door Van Geel wordt gekwalificeerd, komt alleen maar uit op een daling van 6% in 2030. Een verdere daling is niet financieel interessant, zo lezen we in het rapport. En dat aantal gehinderden is voor GroenLinks nog steeds onacceptabel. En wat moet er gebeuren om die hinder te beperken? Om die hinder te beperken moeten de woonkernen, Schietecoven en Geverik, geherstructureerd worden. Of met andere woorden, inwoners krijgen een oprotpremie aangeboden, want dat is wat herstructureren in gewone mensentaal betekent. Als MAA nu een nog nieuw op te richten luchthaven was, die zich tussen twee dorpskernen wil vestigen, dan zou iedereen weten dat het een volstrekt belachelijk idee is. Maar omdat de start- en landingsbaan er al ligt, en de Provincie in haar kinderlijk wensdenken al ettelijke miljoenen in het bedrijf heeft gestopt, lijkt er geen weg terug. Alle inwoners van Limburg zijn dus gelijk, maar sommige inwoners zijn meer gelijk dan anderen. En datzelfde geldt dus blijkbaar ook voor de werkende Limburger. De banen van MAA lijken belangrijker dan de banen in de toeristische sector van Zuid-Limburg. En het schrijnende is dat het aantal banen in die toeristische sector een veelvoud is van de banen die aan MAA gelieerd zijn. En het mooie is, is dat de noodkreet dat de groei van MAA een bedreiging vormt voor de toeristische sector, niet eens van onze achterban komt maar van uw achterban en van Zuid-Limburgse gemeenten. Er worden ons als Provinciale Staten vandaag een aantal alternatieven voorgelegd, maar het volwassen alternatief blijft in deze Staten tot nog toe onbespreekbaar. Het kinderlijk wensdenken blijft dus de overhand houden, en dan kom ik ook weer terug bij Franz. Want u vraagt zich waarschijnlijk af wat dat nu weer te betekenen heeft, wat die inleiding te maken heeft met het betoog. Op 4 februari 1912 trok Franz Reichelt onder begeleiding van zijn vrienden naar de Eiffeltoren. Hij had de hele wereld verteld dat zijn parachute werkte, dat het model dat hij bedacht had klopte, dus hij ging die parachute zelf testen. Reichelt was niet voor rede vatbaar. Zijn vrienden adviseerden: doe dat nu niet, laat een dummy dit doen. Nee, hij wilde niet luisteren. Hij had namelijk de wereld wijsgemaakt dat zijn idee klopte, dat zijn model klopte en dat het hem ook zou lukken. Althans, dat kan ik me voorstellen, dat hij dat gedacht moet hebben. Beste collega's, beste toehoorders, beeldt u nu eens in dat u daar in 1912 naast Franz gestaan had en dat u zijn vriend was. Had u dan tegen hem gezegd, ja, volg je droom en spring lekker zelf. Volg je kinderlijk wensdenken. Of had u geprobeerd hem ervan overtuigd voor het volwassen en redelijke alternatief te kiezen. Ik zou voor dat laatste gekozen hebben. En daarom zeg ik ook nu tegen u, Gedeputeerde, onderzoek ook het redelijk en volwassen alternatief voor de ontwikkeling van het gebied van MAA. Want wat houdt ons tegen? Waarom wilt u niet onderzoeken welke maatschappelijke kosten en baten een alternatieve gebiedsontwikkeling met zich mee kunnen brengen? Ik wil u oproepen: wees toch niet Franz. Tot slot, voorzitter, als we verder gaan op het huidige pad, als we toegeven aan dat kinderlijke wensdenken, dan vind ik dat we degene die symbool staat voor het kinderlijke wensdenken ook een eerbetoon moeten bewijzen. En dan moeten we MAA een andere naam gaan geven. En mijn voorstel is dan ook om het om te dopen dan tot Airport Franz Reichelt. En u kunt erop vertrouwen dat ik daarvoor dan ook een motie zal indienen in de eerstvolgende vergadering waarin we dit dossier zullen behandelen. Dank u wel, voorzitter, dat was het einde.

De voorzitter: Mijnheer Paas.

50PLUS (Paas): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik wil het niet graag hebben over parachutes en zo. Maar

goed. Voorzitter, thans wordt aan PS gevraagd om aan de hand van een sonderend stuk een uitspraak te doen over onder andere de vorm en over de luchthaven en de aard van hetgeen op termijn vervoerd moet gaan worden. En het is een bijzonder lastige opgave, zeker in het licht bezien van de opmerkingen die gemaakt zijn door insprekers, de reacties van Koninklijke Horeca Nederland, Stichting VVV Zuid-Limburg, HISWA-RECRON, de Alliantie tegen Uitbreiding Maastricht Aachen Airport, de gemeente Eijsden-Margraten, Beekse discussiegroep, diverse burgers en niet te vergeten, voorzitter, de collega's hier in PS. Wat de fractie van 50PLUS ook heeft geraakt, waren de opmerkingen van de heer Paul Parramore, die na bestudering van het rapport van Ecorys aangeeft dat Ecorys een tamelijk zwak rapport geproduceerd heeft, wat onbruikbaar lijkt om een realistisch toekomstbeeld te schetsen. Dat is nogal een boude uitspraak, voorzitter, en de fractie van 50PLUS had van de kant van het College of van Ecorys zelf wel enige reactie verwacht. Maar een reactie kwam er helaas niet. Voorzitter, ik noemde het al een zeer lastige opgave om in deze fase van onderzoek, advies en toekomstscenario's als politiek een standpunt over de toekomst van de luchthaven in te moeten nemen zonder dat diezelfde politiek alle ins en outs goed op het netvlies heeft. Welke belangen dienen te prevaleren, voorzitter? Economisch belang van de luchthaven zelf, of het belang van de omwonenden, of de belangen van de toeristische sector? U zegt het maar. Voor 50PLUS is het in ieder geval thans, bij gebrek aan een goede onderbouwing, ondoenlijk om een standpunt in te nemen aangaande het sonderend stuk dat GS aan alle fracties van PS heeft verzonden. Zoals door de gemeente Eijsden-Margraten alsook door de Alliantie tegen Uitbreiding Maastricht Aachen Airport aangegeven heeft, zou het in de ogen van onze fractie de voorkeur verdienen om thans een brede maatschappelijke kosten-batenanalyse te laten uitvoeren, omdat die wellicht een aantal noodzakelijke gegevens en inzichten oplevert voor de verdere besluitvorming over de vraag in welke richting de ontwikkeling van de luchthaven zich zal moeten bewegen. En dit, voorzitter, vanuit een open mind, waarin alle opties voor het gebruik van het gebied naar de toekomst toe in beeld worden gebracht. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Paas. Mijnheer Loomans.

Partij voor de Dieren (Loomans): Ja, dank u wel, voorzitter. Last but not least. We kunnen onze reactie op het rapport Van Geel en het sonderende stuk over de toekomststrategie van MAA niet beter verwoorden dan de Alliantie tegen Uitbreiding van MAA al gedaan heeft in haar reactie: 'Verkeerd verbonden'. Ik citeer daarom een paar korte passages. De opdracht die de heer Van Geel kreeg van het provinciebestuur was een onmogelijke opdracht. En een onmogelijke opdracht moest wel leiden tot een onmogelijk advies. Groei van MAA kan alleen maar leiden tot meer hinder en overlast, alleen minder vliegen leidt tot minder hinder. Van Geel constateert terecht dat de omgeving van de luchthaven voor omwonenden onleefbaar is, maar het voorgestelde leefomgevingsfonds is qua bedrag een druppel op een gloeiende plaat, en qua probleemaanpak de omgekeerde wereld. Het rekken van het voortbestaan van MAA vraagt aanwending van buitenproportioneel veel gemeenschapsgelden. De balans tussen de schaarse voordelen en de vele nadelen voor economie en bevolking is volledig uit evenwicht. De functies die MAA vervult, verdienen op geen enkele manier de kwalificatie basisinfrastructuur of basisvoorziening, en zijn dus geen argument voor ongelimiteerde subsidiëring. De Limburgse welvaart zal veel meer gediend zijn met een MAA als klein verkeersvliegveld of met een alternatieve gebiedsontwikkeling voor het 200 hectare grote MAA-terrein. Dat is de belangrijkste bevinding uit de MKBA over MAA. En daar willen we als Partij voor de Dieren nog het volgende aan toevoegen. Eerder vanmiddag hebben we gesproken over het kader stellende

rapport van de Zuidelijke Rekenkamer. In reactie op vragen van de VVD adviseert de Zuidelijke Rekenkamer dat PS goed moet letten op natuurlijke momenten waarop de betrokkenheid van de Provincie in participaties kan worden afgebakend. Met andere woorden dat er een exitscenario moet komen. Kijken we naar MAA en de MKBA, die de Gedeputeerde op wil stellen, dan kunnen we alleen maar constateren dat, zoals Van Geel terecht constateert, de daadwerkelijke hinder en niet de enorme ruimte die de vergunning nog biedt zou moeten worden teruggedrongen ten koste van fikse investeringen en beperkingen aan het toekomstig vliegverkeer. Dat het publiek belang niet alleen klein is, maar zelfs zeer negatief voor omwonenden. Van Geel benadrukt herhaaldelijk hoe uniek de situatie is met de woningen zo dichtbij. En dan hebben we het nog niet over fijnstof, ultrafijnstof en de klimaateffecten. Dat de startbaan nog kostbaar verlengd moet worden, vooral omdat alleen vrachtvervoer nog enig perspectief biedt, en juist dat zijn de grootste lawaaibakken. Met ook nog eens het groot onderhoud voor de boeg is nu het natuurlijke moment om het ‘beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald’-scenario te onderzoeken. Niet alleen in een MKBA maar ook een financiële analyse over hoe te ontvlechten. Als we weigeren om daarnaar te kijken, hebben we als PS niet alle gegevens om een verantwoorde beslissing te nemen. Op basis van het advies van de ZRK en ook het advies Van Geel is de Partij voor de Dieren daarom van mening dat in de MKBA het exit- of sluitingsscenario voor MAA moet worden meegenomen. Anders zetten we onszelf als Provinciale Staten oogkleppen op. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u, commissie. Mijnheer IJpelaar.

CDA (IJpelaar): Ja, mijnheer de voorzitter, even een ordepunt. De fractie van Forum voor Democratie, is daar een afmelding voor ontvangen of…?

De voorzitter: Nee, die is vertrokken. Ik heb hem verder niet als afmelding gekregen.

CDA (IJpelaar): Oké. Nee, ja, ik vroeg me dat af omdat het toch wel een belangrijk Statenpunt, voorstel is.

De voorzitter: Nou, hij zag dat anders. Daar hebben we het wel even over gehad, maar hij zag die vergadering toch iets anders.

CDA (IJpelaar): Oké. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Dank u wel, voorzitter. Mag ik nog een kleine opmerking maken? Ik kreeg zojuist door dat een vraagstelling van mij naar de deputé misschien onduidelijk is geweest, mag ik nog even verduidelijken? En dat betekent: wij zouden graag onderzocht hebben om te kijken naar de beste klimprocedure om op te starten. Want het schijnt dat hoe een vliegtuig opstijgt ook heel veel invloed heeft op de omgeving en we zouden dat graag meegenomen hebben. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u. Dan dank ik u.

Gedeputeerde Van den Akker: Voorzitter, ik vind deze commissie ontzettend belangrijk en volgens

mij zijn we heel goed op dreef. Iedereen heeft zijn bijdrage wat mij betreft, of hij het er nu mee eens is of niet, heel goed voorbereid; dus ik persoonlijk heb er echt geen bezwaar tegen als wij gewoon doorgaan met vergaderen. Dat hebben we gisteren ook moeten doen. Ik vind dit belangrijk genoeg; dus dat wil ik wel even ter overweging meegeven.

De voorzitter: Mijnheer Van den Akker, hoeveel tijd hebt u nodig voor de beantwoording, nu even reëel.

Gedeputeerde Van den Akker: Voorzitter, negen minuten zou heel vliegensvlug zijn, maar ik denk dat ik een eind moet komen in een minuut of twintig.

De voorzitter: Twintig minuten. Wie… Mijnheer Heldens, u moet ver weg.

VVD (Heldens): Ja, voorzitter, ik woon niet in Maastricht, maar twintig minuutjes moet wel lukken.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

PvdA (Berghorst): Voorzitter, even een punt van orde. Dit is een belangrijk dossier en de heer Heldens woont ver weg, dat begrijp ik. Er staat hier een printer, die kunnen ze aanzetten, er komen twee verklaringen uit, even invullen, klaar. Hebben we gisteren gedaan, geen enkel probleem. U komt niet in de problemen, we mogen dit zelf invullen. Dit is een essentiële taak van ons werk.

De voorzitter: Laten we in ieder geval nu doorgaan. Mijnheer Van den Akker, aan de slag alstublieft.

Samen voor Limburg (Thewissen): Mag ik nog één vraag stellen, voorzitter?

De voorzitter: Mijnheer Thewissen.

Samen voor Limburg (Thewissen): Ik wel de behoefte om een oproep te doen aan de commissie en aan de Gedeputeerden. Ik begrijp dat er geen tweede termijn is, maar ik ben ook… Als u mij toestaat, wil ik die ook wel doen na de beantwoording van de Gedeputeerde. Mag dat? Omdat er geen tweede termijn is.

De voorzitter: Dat kan van mij.

Samen voor Limburg (Thewissen): Dank u wel. Voorzitter, als ik dan even, als dat mag van uw zijde…? Ja, dan krijgen we natuurlijk als de beantwoording is geweest, en er zou nog geschorst zijn, dan lijkt het me veel moeilijker. Wij zijn er voorstander van om nu te stoppen. Laat de deputé grondig zijn beantwoording voorbereiden, want er zijn een heleboel vragen gesteld, ja, ik vertel onze mening, en dan gaan we op een ander tijdstip verder en dan kunnen we ook die tweede termijn inplannen. Dat zou ons voorstel zijn.

De voorzitter: Dan moet ik de hoofden tellen. Want wie is ervoor dat we nu verdergaan tot half acht en wie wil stoppen? Dus dan gaan we verder. Ja? Mijnheer Van den Akker, aan u het woord.

Gedeputeerde Van den Akker: Dank u wel, voorzitter. Dank aan de inbreng in de Staten in deze termijn. Bij het sonderend stuk kon u inderdaad een eerste richting teruggeven aan het advies van de heer Van Geel dat hij niet voor niets ook heeft getiteld ‘Op zoek naar verbinding’, in alle mogelijke betekenissen van het woord. En het is niet voor niets ook dat het College bij de start van deze Collegeperiode heeft ingezet op het vinden van, het zoeken van balans tussen: wat zijn de economische effecten? En wat zijn de leefbaarheidseffecten, de gezondheidseffecten? En inzet op vergroening van de luchtvaart. En ik heb daarbij intussen inderdaad, sinds ik als Gedeputeerde verantwoordelijk voor Maastricht Aachen Airport ben, drie belangrijke momenten daarin meegemaakt. Het eerste was het intrekken van de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit. Het tweede was de exploitatie en de derde was nu ook van de nieuwe luchtvaartnota. Wat is de toekomst van de luchtvaart, waarom hebben wij deze luchthaven eigenlijk? En hoe belangrijk is die voor deze regio, in alle opzichten? En daardoor ben ik ook heel betrokken bij de inbreng die u daarvoor geleverd heeft en natuurlijk ook welke ontwikkelingen er zijn in de luchtvaart in Nederland, wereldwijd, maar natuurlijk ook in de omgeving de afgelopen week. Het is niet voor niets ook dat gisteren MAA een onderzoek heeft aangekondigd. Als er dakpannen vanaf vliegen, dat gebeurt wel, kunnen we dat verbeteren, kunnen we meer dingen gaan vastzetten als dat nodig is in een bepaald gebied. Als er een incident is gebeurd zoals twee weken geleden, hoe kun je de omwonenden zo veel mogelijk steunen bij de afhandeling daarvan. Niet omdat je direct verantwoordelijk bent, maar omdat je wel ook betrokken bent vanuit het publiek belang. Inderdaad, niet alleen als aandeelhouder. Tegelijkertijd hebben we te maken met luchtvaart, ook in deze coronatijd die, en dat is misschien wel de paradox, qua vrachtafhandeling in Maastricht is toegenomen, misschien wel meer dan we hadden kunnen verwachten. En dat zorgt ervoor dat er ook blijkbaar behoefte is om vracht en op een bepaalde manier passagiers, de heer Van Bijnen duidde daarop, via Maastricht Aachen Airport te laten gaan. Dat is ook omdat we in een wereld leven waarin de luchtvaart voor corona en wellicht ook na corona, zij het op een andere manier, een belangrijke rol in ons leven speelt. En dat is ook de taak van ons gezamenlijk als provinciaal bestuur om daarin de balans te vinden en niet alleen te kijken als een boekhouder: Wat kost ons dat als Provinciale Staten? Kunnen we de rekening zo veel mogelijk bij de rijksoverheid of bij de luchthaven zelf leggen? Want uiteindelijk betalen en verdienen we het als samenleving gezamenlijk. En dat geldt ook voor onze kwaliteit van leven. Dat is die zoektocht ook naar de innovatie die we met elkaar willen inzetten. En daarmee is dit een belangrijke eerste stap. En ik besef ook, het College beseft, dat ook het nemen van besluiten in samenhang, zoals de renovatie van de start- en landingsbaan, zoals de leefbaarheidsmaatregelen in een leefbaarheidsfonds in welke vorm dan ook, een voor de lange termijn is. Want uiteindelijk, die vraag kwam ook in de behandeling van de heer Van Geel op 20 november aan de orde, ik meen dat de heer Kuntzelaers die vraag stelde …, wat is het ons waard uiteindelijk? En dat is precies ook tegelijkertijd de waarde en het manco van het rapport van de heer Van Geel, er zit geen CPB-doorrekening bij. Nee, dat klopt, dat was ook de opdracht niet. En daarom hebben wij, en hebben uw Staten eind 2019 bepaald om MKBA’s op te gaan stellen. En die MKBA-varianten zijn nu voorgesteld, zijn niet om direct aan u te gaan vragen welke u de beste vindt. Maar het is wel om gewoon van alle verschillende varianten te weten welk effect het heeft. En ja, van een kleinverkeervariant is de verwachting dat dat niet exploitabel voor de Provincie als aandeelhouder zal zijn. Uw Staten hebben ook gezegd: we willen verder met die luchthaven, dus we gaan niet een MKBA voor sluiting onderzoeken. Dat is ook een van de kaders waar wij mee werken. Ik zal de verschillende fracties langslopen. Ik wilde sowieso alvast beginnen met een toezegging. Er is natuurlijk ook enorm veel inspraak, dat zien we vandaag ook weer, zagen we vorige week en de kranten staan er bol van. Dus het beroert iedereen. **En dat we ook alle reacties die zijn**

binnengekomen zien als ware het een zienswijzeprocedure, maar dat klinkt weer als een abstract woord, **maakt gewoon dat we elke brief die binnenkomt, ook van een openbare reactie voorzien, zodat die ook gewoon meegewogen wordt in het komende proces**. **Dan een andere toezegging**, laat ik die maar eerst even doen voor zover ik ze al genoteerd heb op de vraag van de heer Van Bijnen, **werkbezoek aan MAA en de omgeving**. Ik denk, coronaproof voor zover we dat kunnen organiseren moeten we dat met elkaar doen, zij het in groepjes en timeshifts, dat dat gewoon een heel goed idee is, en dat stond al in de planning, werkbezoek aan de luchthavens, door corona steeds uitgesteld, maar ik denk dat we het gewoon coronaproof moeten kunnen gaan organiseren. Er zijn grote bussen op de luchthaven waarmee we met afstand over de baan kunnen, dus **ik zeg u toe dat we dit voorjaar dat breed initiatief nemen om dat te organiseren**. De heer IJpelaar vroeg om een vergelijking van de openingstijden en wat dat nu betekent. Dat is denk ik een relevant punt om ook mee te nemen. En in zoverre: het is ook… De heer Van Wageningen had het erover… Je onderzoekt de verscheidene varianten, gelijkwaardig inderdaad, niet omdat je al op voorhand een voorkeur hebt, maar je wilt weten wat het betekent. En de heer Heldens vroeg over de euro's, een totaaloverzicht, hebben we ook in de brief, nu staat er van anderhalve week geleden, toegezegd. Een totaaloverzicht van alle betrokken kosten en opbrengsten, afschrijving, terugverdientermijn in relatie tot de luchthaven nu te doen toekomen en daar wordt momenteel aan gewerkt, om daar ook al in mei dit jaar nadere duiding over te geven en uiteindelijk in het definitieve Statenvoorstel de inzet van de provinciale middelen te kunnen bepalen. Het is een bouwsteen voor de MKBA-analyse en richting de sonderende vervolgbespreking, in mei van dit jaar, bij de volgende Statencommissie, zal ook een P85-raming voor de baanrenovatie opgenomen worden.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen en dan mevrouw Berghorst.

PVV (Van Bijnen): Ja, in ieder geval dank voor de toezegging. Ik wil wel even duidelijk een heldere schets of het College dezelfde ideeën heeft bij dat werkbezoek als wij dat hebben en ook voor andere fracties. Wat we bedoelen, is niet dat we leuk met een bus op een reisje gaan en dat we gaan kijken van oh, dit is de luchthaven, die kennen we wel. Maar de bedoeling is echt specifiek inderdaad op het punt nu de baanrenovatie en straks het technisch aspect. Die moeten we kunnen gaan bekijken met zijn allen en dat is inderdaad de hoofdzaak die er dan moet liggen. We gaan bekijken hoe het erbij ligt, wat de noodzaak is van het opknappen van die baan, eventueel riolering et cetera et cetera. Dus dat hoop ik wel, dat dat…

De voorzitter: U heeft uw punt gemaakt, mijnheer Van Bijnen. Mevrouw Berghorst.

PvdA (Berghorst): Ja, u zegt dat we in mei een sonderende behandeling hebben en dan hebben we ook die P85-raming. Nou meen ik mij te herinneren dat we hier ook nog niet zo lang geleden een levendige discussie hebben gehad over een provinciaal inpassingsplan voor een proefdraaiplaats. En ik zou bij het nemen van dit besluit eigenlijk ook wel willen weten of die proefdraaiplaats ons nog geld gaat kosten. Dus ik zou u willen vragen om dat ook mee te nemen in de sonderende behandeling in mei, want we willen alle financiële feiten op tafel hebben.

De voorzitter: Dank u, mevrouw Berghorst. Mijnheer Van den Akker.

Gedeputeerde Van den Akker: Ja, voorzitter, dat kan. Het zijn natuurlijk strikt genomen twee

verschillende besluiten zijn, maar dat nemen we mee.

PvdA (Berghorst): Dat snap ik, maar ze komen wel uit onze portemonnee.

Gedeputeerde Van den Akker: Als ze alle twee geld kosten. Maar zoals gezegd, ze komen er. De heer Heldens had het over het verlengen van de baan, wat betekent dat? Ja, uiteindelijk ben je dan voor vrachtklanten natuurlijk aantrekkelijker, de klanten die verder weg willen, kunnen vliegen. Uit mijn hoofd, in herinnering, toen de baan in 2018 verlengd was werd daar pakweg drie keer per week, om en nabij, gebruik van gemaakt. Maar goed, op het moment dat je een grotere klant aantrekt die daar meer gebruik van maakt, is het vaker. Een aantal fracties stelt de vraag of die langere baan tot meer overlast leidt. Volgens de gegevens van het KICL zijn er toen niet meer klachten binnengekomen en ook in het rapport van Van Geel en uit de analyse van Two Seventy blijkt dat het aantal ernstig gehinderden per saldo nauwelijks verandert. Maar door het gedeeltelijk gebruik van zwaardere vliegtuigen, meer brandstof, zal er enerzijds meer hinder ontstaan op de ene plaats, terwijl op andere plaatsen als gevolg van het verleggen van de feitelijke start minder hinder zal zijn. Dus per saldo zijn de effecten waarschijnlijk niet zo groot.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

VVD (Heldens): Voorzitter, een klein puntje voor de duidelijkheid. Ik heb het niet gehad over het verlengen van de baan, want die baan ligt er al. Het gaat over het gebruik van de volledige 2.750 meter. Voordat dat straks verkeerd in de krant staat, ik pleit niet voor verlenging, die baan is lang genoeg.

Gedeputeerde Van den Akker: U heeft helemaal gelijk, het gaat inderdaad over het volledig gebruik, althans van de 2.750 meter.

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Mag ik daar dan nog even op terugkomen? Ik maakt zojuist een opmerking over de 747-400, meen ik, in de eerste termijn, deputé Van den Akker. Is het dan zo dat dit soort vliegtuigen dan wel makkelijker gebruik kunnen maken van het vliegveld?

Gedeputeerde Van den Akker: Voorzitter, dat hang ervan af natuurlijk, hoe ze beladen zijn en waar ze naartoe moeten. Over uw vraag over de 747-400, het is zo dat noch de luchthaven noch de Provincie noch het Rijk mag selecteren op welk toestel, als dat tot de Europese Unie is toegelaten. Echter, dat is een knop waar je aan kunt draaien. Je heft hogere landingstarieven voor dit soort toestellen. Je wilt natuurlijk de meest lawaaiige toestellen uitfaseren. Een punt dat de heer Thewissen maakte: het sonderen inderdaad is niet het nemen van besluiten. De heer Van Geel heeft een aantal varianten aangegeven van bijvoorbeeld de openingstijden, vindt u daar iets van? Of zegt u: onderzoekt u het allemaal maar, of in de verschillende varianten, en dan weten we waar we het over hebben. Dat kan ook een reactie zijn. U stelt een aantal vragen over de nationale betekenis. Dat is eigenlijk, dat het Rijk natuurlijk gaat over de toekenning van de vergunning, maar dat er ook nauwe samenwerking met de rijksoverheid, met Schiphol, op het terrein van luchtvracht kan worden aangegaan. En we hebben daar onlangs ook met minister Van Nieuwenhuizen en Schiphol over

gesproken, en daar is het nu toch zaak dat luchthavens in Nederland elkaar meer gaan ondersteunen en minder gaan beconcurreren inderdaad, om te kijken hoe je optimaal, met name voor Maastricht geldt dan vracht, maar ook passagiers, kunt alloceren ten opzichte van elkaar en niet beconcurreren, zodat ook andere vervoersbewegingen over de weg, inderdaad de snelle bloemen die van Maastricht richting Aalsmeer gaan bijvoorbeeld, dat soort onnodige verbindingen beperkt wordt.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

CDA (IJpelaar): Ja, dank u wel mijnheer Van den Akker, voor de duiding. Maar wij vroegen naar een uitwerking daarvan: wat betekent die samenwerking dan in financiële zin of in getallen? Niet hoe dat ongeveer … Die twee zinnen daaruit zien op de uitwerking daarvan, om die mee te nemen in het onderzoek.

Gedeputeerde Van den Akker: Ja, voorzitter, het geldt in ieder geval dat we niet voor niets de claim hebben neergelegd dat als je het hebt over leefbaarheidsfondsen, en er is een leefbaarheidsfonds voor Schiphol dat door het Rijk betaald wordt, dat we vinden dat dat voor alle luchthavens van nationale betekenis moet gelden. Het is maar één element, maar voor de rest nemen we het mee. Ja, uw vraag van: wat heeft het nog meer? Het is op dit moment vooral een vergunningskwestie, en ook natuurlijk qua vracht, omdat er maar twee vrachtluchthavens in Nederland zijn en MAA naast Schiphol de enige is die dat zo en snel kan afhandelen. Nu ook natuurlijk Van Geel adviseert hoe je in de snelle afhandeling ook een nichemarkt kunt vinden qua logistiek. Want dat is ook weer een van de vragen: wat zou je willen met Maastricht als luchthaven als je voor de rest daar niet veel mee zou kunnen? Maar als je de link legt naar de topsectoren, dan is het zo natuurlijk dat de logistiek met 60.000 banen in Limburg ook een prominente sector is, dankzij het kruispunt van wegen dat we historisch gezien nu eenmaal hebben via weg, water, spoor, buis. En dan wil je gewoon al die modaliteiten kunnen verbinden op die strategische positie, ook als daar behoefte aan is. En daar is dus ook inderdaad een stuk geld mee te verdienen. Ja, dan zijn nu de aantallen banen daarop becijferd, 1.700 voor de regio, € 150 miljoen toegevoegde waarde. Is dat veel als je het met de hele Limburgse economie bekijkt? Dat hangt ervan af. Alleen, het is wel ook voor de mensen die op en rond de luchthaven werken, generaties lang, voor een stuk hun dagelijks brood en is het iets waarmee we samen de positie van Limburg competitiever kunnen maken. En de opgave van vandaag is ook hoe je die tegelijkertijd duurzamer kunt maken. Hoe kun je ook werken aan de gezondheid van mensen? Dat geldt voor de luchtvaart, maar dat geldt natuurlijk ook voor de A2 die daar voorbijraast. En ook de veiligheid, hoe kun je meer goederen per buis vervoeren zodat ze niet over het spoor hoeven? Dat is gewoon een opgave waar je als samenleving allemaal voor staat. Ook de vergroening van Chemelot, ik heb de oproep van mevrouw Berghorst wat dat betreft zeker gehoord. Voorzitter, ik ga verder. Want de heer Thewissen vroeg ook nog naar de financiën en naar het aantal slaapgestoorden. Het aantal ernstig slaapgestoorden is een andere eenheid dan het aantal ernstig gehinderden. Het is gewoon dat je verschillende eenheden daarmee verzamelt. Tussen zeven uur ’s ochtends en elf uur ’s avonds heb je per definitie geen slaapverstoorden volgens de berekeningsmethode, maar tussen zes uur en zeven uur is er wettelijke nachtopenstelling en heb je naast ernstig gehinderden ook daarnaast een aantal slaapverstoorden. Maar dat is eigenlijk vooral een keuze tussen vracht en passagiers. Voor Corendon, daar is ook een vraag door een aantal van u over gesteld, is de vraag inderdaad: als zij twee slagen per etmaal willen kunnen maken, zou er een extensieregeling mogelijk zijn, adviseert Van Geel, op het moment dat er gedurende de dag vertraging wordt opgelopen. Daarbij is het zo dat het aanpassen in

de tijden voornamelijk effecten zou kunnen hebben op de toekomstige relatie, maar Corendon kan op basis van een nieuw contract… Belangrijk is dat ze twee slagen per etmaal kunnen blijven maken en een uur minder zou effect kunnen hebben op het contract met de homebase, maar dat we wachten we gewoon af.

De voorzitter: Mijnheer Van der Valk.

SP (Van der Valk): Voorzitter, ik zie de Gedeputeerde zijn best doen om detailantwoorden te geven op allerlei vragen die er gesteld zijn. Maar het gevoelen van PS volgens mij is dat we met dit stuk dat hier voorligt helemaal geen richting kunnen geven. En wat niet gebeurt, is antwoord op die vraag of de Gedeputeerde teruggaat. Doet hij zijn huiswerk wat grondiger? Komt hij met zijn goede spreadsheet, comparatieve analyse, whatever, hoe je het ook noemt, waarvan wij gedegen kunnen zeggen: oké, dit is een goede weg, die willen we verder uitgewerkt zien en dat wordt de strategie voor de Provincie. Ik hoor het hem niet zeggen en ik hoor hem detailantwoorden geven op allerlei vragen die er gesteld zijn. Dat is prima, maar de essentie waar we vanavond over praten, die hoor ik niet. Dus daar wil ik echt een appel op doen, dat u dat vandaag nog beantwoordt.

De voorzitter: Mijnheer Van den Akker.

Gedeputeerde Van den Akker: Voorzitter, ik heb net aangegeven dat alle vier de varianten voor de MKBA, dat is een vergelijkende analyse van alle mogelijke aspecten. Dat kost niet voor niets de nodige maanden en dan kunnen we gebruikmaken van de richtsnoeren die de rijksoverheid ook voor het doen van MKBA voor luchthavens kan doen.

SP (Van der Valk): Dat zijn uw vier keuzes die u maakt. Er worden hier ook andere keuzes voorgelegd. Er worden hier ook een aantal andere scenario's genoemd, waaronder het sluitingsscenario, met moverende redenen niet om te sluiten maar wel om het te duiden, laten we het dan zo zeggen. Er worden aantal varianten genoemd voor gebiedsontwikkeling, die misschien ongelooflijk economisch interessant zijn, die hartstikke goed zijn voor de omgeving, die fantastisch kunnen uitwerken op het bedrijfsresultaat en wat dan ook, voor de toekomst, duurzaam enzovoort, en daar hoor ik u niet over. U dendert door op de vier varianten door middel van het beantwoorden op detailvragen, maar de hamvraag en strategisch denken mis ik in dezen volledig.

De voorzitter: Mijnheer Van den Akker.

Gedeputeerde Van den Akker: Voorzitter, dat ben ik niet met de heer Van der Valk eens. De vier varianten die zijn voorgesteld, die lagen eerst niet op tafel, en die gaan uit gewoon van enorm verschillende scenario's qua vervoersontwikkelingen op de luchthaven, hinderbeperking, kleinverkeervariant, optimalisering van het huidige gebruiksruimte of het beperken van de vergunde ruimte met 50%. En dan ook nog allerlei aspecten die daar van invloed op zijn: alleen vracht, verschillende openingstijden enzovoort. En voor de rest doen we dat binnen de kaders die door uw Staten gesteld zijn.

De voorzitter: Mijnheer Thewissen.

Samen voor Limburg (Thewissen): Dank u wel, voorzitter. Ja, ik denk maar hardop, dat heb ik ook aangegeven. Ik denk maar 'ins Blaue hinein', dan doen we het Duitse van MAA toch nog een beetje recht. Ik heb in het begin aangegeven: meer van hetzelfde is de oplossing niet. En we hebben nou eenmaal een vliegveld, we zijn eigenaar en aandeelhouder, dus daar moeten we iets mee. Ik noem dat even spoor 1. En we hebben ook, en dat staat er ook, een notitie voorliggen die te maken heeft met een toekomststrategie, en wij worden gevraagd na te denken. Daar worden kaders, en dat zegt de heer Van der Valk ook wat mij betreft, door u aangereikt in de vorm van een viertal sonderende vragen. Misschien is het wel een idee, ik noem dat spoor 2, om die notitie maar eens helemaal terzijde te leggen. En ik heb het idee dat er hier best wel draagvlak is om vanuit een blanco canvas, dus dat is niet of-of, nee, dat is en-en, we hebben het nou eenmaal, maar ook vanuit een blanco canvas de negatieve energie enigszins om te buigen in een constructieve energie. En wat let ons om op wat voor manier dan ook, en of dat met een motie moet of met een amendement of een initiatiefvoorstel, er zijn mensen die weten dat veel beter dan ik, om daar eens de krachten te bundelen? Om gewoon eens, in de vorm van burgerparticipatie, whatever, dan hoef je er ook geen referendum over te houden, iedereen die zich geroepen voelt mee te laten denken over een eventuele andere invulling, waarbij wij zelf uitgangspunten en randvoorwaarden, whatever, kunnen meegeven, na te denken over MAA in de breedste zin van het woord. Dat hoor ik volgens mij heel veel fracties hier aandragen, en ik ben daar een enorm voorstander van, en dat kan ook naast elkaar gebeuren. Stel, maar dan neem ik heel veel stappen vooruit, dat dat leidt tot een fantastisch scenario waar de meerderheid van de Staten heel enthousiast over wordt, wat tegemoetkomt aan overlast en wat financieel aantrekkelijker is dan nu voor onze provincie, dan kun je vervolgens besluiten om dat te gaan doen. Dan zet je een transformatie in gang, en dan hebben we het over jaren, maar dan kunnen bewoners zich daarop voorbereiden, kunnen bedrijven zich daarop voorbereiden. Ik proef, maar dat is ook een vraag aan de collega-commissieleden hier, dat daarvoor wel een meerderheid te krijgen is. Dus ik zou u dat ter overweging mee willen geven en ik zal zelf wel het initiatief nemen om het er met de commissieleden over te hebben wat de beste manier is om dat in gang te zetten.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

PVV (Van Bijnen): Ja, we hebben natuurlijk geen tweede termijn, maar ik vroeg me af of ik toch een vraag mag stellen richting de heer Thewissen, als u mij toestaat.

De voorzitter: Ja, stel die vraag maar, maar we wijken steeds verder af van het onderwerp.

PVV (Van Bijnen): Precies, en dat is ook wat ik wil aangeven. We hebben het sonderend voorstel nu, u komt met een nieuw voorstel, onderzoek en burgerparticipatie, allemaal prima. Maar er ligt een baan die ook niet meer helemaal goed is, die gerenoveerd moet worden. Ik denk niet dat er heel veel tijd is om uw idee nog uit te voeren, laat ik het zo zeggen. En dat we met zijn allen moeten kunnen meedenken, daar ben ik het wel mee eens. Dat iedereen zijn mening moet kunnen geven hier, sonderend, welke richting de partijen op willen gaan, maar dat gaat me net iets te ver, laat ik het zo zeggen. We zijn democratisch gekozen, en wij kunnen hier de beslissing wel maken.

Samen voor Limburg (Thewissen): Mag ik daar even op reageren, voorzitter? Want hij stelt mij een vraag.

De voorzitter: Ja, maar dan stoppen we, anders verzanden we. Mijnheer Van den Akker zou een antwoord geven, het is nu vijf over half acht, het wordt steeds krapper en het lost allemaal niets op. Mevrouw Mertens.

GroenLinks (Mertens): Dank u wel, voorzitter. Ja, ik had een vraag voor de heer Thewissen. Ik ben namelijk benieuwd naar wat hij daar precies mee bedoelt. Of hij dat wat duidelijker kan schetsen, of hij daarmee ook bedoelt dat een alternatieve gebiedsontwikkeling voor hem ook een goed alternatief is. Ik vind dat heel belangrijk, want ik heb dat al aan de heer Van den Akker ook gevraagd: wilt u Franz zijn? Of wilt u alle opties op tafel hebben? Kijk, het gaat mij er ook om dat wij een goede keuze maken, dat wij weten waar we ons geld in steken en…

De voorzitter: Dat u dat de heer Van den Akker hier vraagt…

GroenLinks (Mertens): Ja, klopt, maar het kan ook in het voordeel van de heer Van den Akker uitpakken.

De voorzitter: Nee, daarom. Laten we de heer Van den Akker daar ook een antwoord op geven. Heeft u dat antwoord gehad dan? Of niet? Maar hij krijgt ook weinig de kans, want dan beginnen we weer te pingpongen overal. Ik denk dat mijnheer Van den Akker die kans moet krijgen.

GroenLinks (Mertens): Maar ik zou eerst een antwoord willen hebben van de heer Thewissen.

De voorzitter: Nou, goed, dit is voor mij het laatste, want dat snijdt geen hout. Dit snijdt geen hout, echt niet.

Samen voor Limburg (Thewissen): Ik snap de vraag, en ik begrijp u heel goed, voorzitter, maar als ik de vraag van mevrouw Mertens beantwoord, dan vind ik dat de heer Van Bijnen eerst recht heeft op een antwoord, ook omwille van de tijd, en ik ben het met u eens als voorzitter. Zal ik de vragen die u mij stelt …? Ik kom daar bij u gewoon individueel op terug. Want ik vind dit echt van wezenlijk belang om het daar met u allen over te hebben en misschien is dat nu inderdaad een brug te ver. Oké?

De voorzitter: Ja, goed, mijnheer Van den Akker, hoe lang heeft u nog nodig? Want het is vijf over half acht, straks komen mensen hier achter mij in de problemen en dat wil ik niet. We hebben een tijd gesteld en we komen er niet zo makkelijk uit, denk ik.

LOKAAL-LIMBURG (Franssen): Ja, voorzitter, dat was het voorstel van LOKAAL-LIMBURG, toch? Lijkt me niet zo slecht.

De voorzitter: Dan zie je dat je niet kunt blijven doordrammen, want dat heeft geen zin. Mevrouw Berghorst.

PvdA (Berghorst): Ja, dank u. De heer Van den Akker is pas bij de beantwoording van de tweede woordvoerder van de dag. Ik ben er niet voor om nu te schorsen en halverwege een termijn te zeggen dat we weer terugkomen. Dat komt deze discussie niet ten goede. Maar we kunnen elkaar er wel aan houden om niet onnodig te interrumperen. Ik ben mezelf al enorm aan het inhouden, u kent mij

anders, maar ik ben het echt aan het doen, en als iedereen dat nou doet dan kan de heer Van den Akker de vragen beantwoorden en dan komen we misschien ergens.

De voorzitter: Ja, maar dan gaat het er nog om, wanneer is mijnheer Van den Akker dan klaar met zijn beantwoording van de vragen? Want, nogmaals, hier zitten mensen die in de problemen komen. Niet ik, mij maakt het niets uit en misschien ook nog verschillende mensen niet, maar er komen ook mensen in de problemen en dat moeten we niet willen. Dus mijnheer Van den Akker, geeft u nou maar een tijd aan van wanneer u klaar bent, dan kunnen we bekijken of we het doen en anders stop ik toch, helaas.

Gedeputeerde Van den Akker: Ja, voorzitter, dan loop ik staccato de beantwoording van de fracties door. Inderdaad, wat dat betreft niet Franz maar ook niet Air France, voorzitter. Wat dat betreft, de luchtvaart verkeert in zwaar weer en de opdracht van uw Staten is: kijk wat je met de luchthaven kan die opengesteld is. En niet het onderzoeken van sluitingsscenario's. En ja, we gaan alles natuurlijk verder uitwerken, ook financieel, als toegezegd. Dan de heer Van Wageningen, hij vroeg over het breder heroverwegen. Inderdaad de gevolgen van COVID, de baan, de overname, wordt daarin meegenomen, ook innovatie. Er wordt nu samengewerkt met de RWTH, daar zijn de gesprekken mee opgestart. De vraag over welke werkgelegenheid direct afhankelijk is, voor zover dat te achterhalen is van MAA, want veel bedrijven zijn niet specifiek voor de luchthaven, is er natuurlijk eentje om mee te nemen. De effecten op het beheer van het luchtruim, dat heeft met aanvliegroutes en vertrekroutes te maken, is ook onderdeel van het rapport dat NLR heeft gepresenteerd. En ook de kosten inderdaad, dat is het onderdeel van de doorrekening, welke zijn voor de Provincie Limburg en welke zijn voor anderen? Bijvoorbeeld over zo'n leefbaarheidsfonds. Op Corendon ben ik ingegaan, dat was de vraag van de heer Van Bijnen. Ook de vraag over de 2.750 meter baangebruik. Ook maatwerk neem ik ter harte, qua leefbaarheidsfonds, inderdaad ieder moet daarin bijdragen en niet toevallig omdat de Provincie aandeelhouder is alleen maar de Provincie of alleen maar het Rijk of alleen maar de gemeente. Uiteindelijk zul je dat toch met elkaar moeten willen doen en is een maatwerkoplossing het beste. Het gaat niet om het grootschalig herstructureren, zoals dat her en der al is gesuggereerd. Uiteindelijk gaat het erom waar elke omwonende bij gebaat is en een-op-een daarop ook bevraagd en mee gesproken. De heer IJpelaar vroeg naar het zogenaamde waterbedeffect vanuit Luik. Dat valt op die manier nog niet zo te stellen. Het is niet uit te sluiten dat het luchtruim inderdaad door het Luiks verkeer gebruikt zal gaan worden, maar de ruimte in het luchtruim is schaars, dus het zal zeker niet ongebruikt blijven. Alleen gaan wij daar uiteindelijk niet over. Ten aanzien van het economisch beleidskader: er zijn verscheidene sectoren waarmee geleverd wordt.

CDA (IJpelaar): Ja, dat antwoord hadden we natuurlijk al gehad, mijnheer de voorzitter, dat het lastig was om dat waterbedeffect in kaart te brengen; maar ik acht de Gedeputeerde erg hoog, ik schat hem erg hoog in, en zeker ook ons ambtelijk apparaat, dus ik zou dat toch graag meegenomen zien in de volgende fase, iets verder onderzocht dan alleen 'het is lastig en we kunnen, ik denk dat …'.Nou, ik hoef dat verder niet uit te leggen.

Gedeputeerde Van den Akker: Nee, dit is ook bij ambtelijke navraag wat de reactie is, ook vanuit de LVNL, voor zover ik heb begrepen op dit moment. En voor de rest is het ook een toekomstvraag. Dus ja, het is ook een 'als, dan'-vraag, voorzitter. Maar goed, hij is genoteerd, als we meer informatie boven water krijgen, dan delen we die uiteraard. Datzelfde geldt voor de effecten van kleinverkeer en

de geluidsoverlast, is genoteerd. Gelinkt met Missiegedreven Economisch Beleidskader zijn natuurlijk vele sectoren, of het nu de medische-technologielogistiek is, de maakindustrie, afhandeling van voedselproducten, chemie, lichte elektronica, hightech, dat zijn gewoon veel dingen die ook deels via de lucht vervoerd worden in de maak- en productieprocessen. En ja, dat wil je allemaal op een zo duurzaam mogelijke manier doen. Ik zei, het is niet voor niets dat ook vergroening van de luchtvaart voor het eerst in het Collegeprogramma is opgenomen. Ik heb er ook voor gepleit om ook de luchthaven in het economisch beleidskader op te nemen. Ik werd wat vreemd aangekeken: ja maar, dat is toch de luchthaven, dat hoort toch niet bij de economie? Ik zei: ja, dat is een kernonderdeel van onze economie, want die luchthaven ligt er, zoals velen van u zeggen, dus hoe ga je ook die vergroenen? Hoe ga je daar ook energie, gezondheid, duurzaamheid centraal stellen? Mevrouw Berghorst had nog een vraag gesteld over de gegevens. Voor zover er specifieke bedrijfsgegevens zijn, geen enkel probleem om zaken voor u ter inzage te leggen, alleen op het moment dat je… Op een aantal schriftelijke vragen die u eerder heeft gesteld, kun je daarvan totalen aangeven en kun je per bedrijf afzonderlijk als die bedrijfsgevoelig zijn, vertrouwelijk ter inzage leggen. Maar die vragen zijn enkele maanden geleden al beantwoord. Als u daarover meer specifiek wilt weten, stel de vragen gerust. Ik had nu wel enigszins de vraag verwacht: wat is er dat u nog wilt weten en dat u nog niet weet? Maar goed, we zien die technische vragen daarover graag komen. Hetzelfde geldt voor **uw punt over het Omgevingsfonds, wat daarvoor nodig is**. Dat zijn we natuurlijk nog aan het… Is een advies van Van Geel, maar hoe? Dat is landelijk ook nog niet ontwikkeld, dus is gewoon iets wat op de tekentafel ligt en moet onderdeel worden ook van… Het is niet zo dat je nu zegt: Van Geel adviseert € 10 miljoen, dus het wordt € 10 miljoen. Nee, het hangt er ook van af qua maatwerkafspraken. Wat is nodig voor de langere termijn? Hoeveel ben je bereid als Provincie daarvoor te investeren? En je begint niet met een bedrag dat daarvoor beschikbaar is en dan ga je dat op die manier verdelen. **Maar ook daarbij kijken we of we al voor de zomer met een eerste contour daarvan kunnen komen**. De gezondheidseffecten. Daarvoor geldt ook, althans, Van Geel is daar natuurlijk op ingegaan ten aanzien van ook CO_2 en fijnstof, dat die effecten beperkt zijn. De heer Franssen stelt dan nog een vraag over het klachteninformatiecentrum. Daar ligt een vraag bij de gemeente ook om daar voor de langere termijn ook in de financiering te voorzien, de Provincie heeft in de aanvangsfase daar veel voor betaald. Ten aanzien van de groeicijfers verwijs ik u naar het rapport van Ecorys. Daar zijn de cijfers op gebaseerd, waarop Van Geel adviseert: een groeipotentie van de vracht op 300.000 ton en passagiers op 747.000. En dan, ja, als gezegd voorzitter, ook in antwoord op de heer Paas, de zienswijzen die zijn ingebracht ook vanuit… die ons zijn gestuurd, daar komt ook een reactie op van ons College. Ik kijk of ik overal doorheen ben gegaan. Als er prangende vragen zijn, dan beantwoord ik die natuurlijk nog graag.

PvdA (Berghorst): Ja, ik heb nog een vraag openstaan, een aantal vragen openstaan. Vragen wanneer u voor het laatst zelf met omwonenden bent gaan praten, of u ook bent gaan praten naar aanleidingen van de hete stukken metaal die naar beneden kwamen en de mensen die daarbij gewond zijn geraakt, die vraag heb ik niet beantwoord gekregen. Ik heb ook geen antwoord gekregen op de vragen of er in de contracten met de bedrijven op de Maintenance Boulevard en het hotel in de vorm van een packagedeal afspraken zijn gemaakt in de vorm van afkoopsommen en boeteclausules op het moment dat dit huis bewust of onbewust besluit om dat vliegveld te sluiten omdat we niet meer in de banen investeren. Die vind ik nog wel heel belangrijk om beantwoord te krijgen. En tot slot, en dan hoef ik geen interruptie te doen, ik zou wel graag van de bestuurder willen weten of hij nou vandaag naar huis gaat en denkt dat Provinciale Staten in ieder geval door willen met het vliegveld.

Want als dat de manier is waarop u dadelijk naar huis gaat, als dat de insteek is van het stuk dat u dadelijk gaat produceren, dan hebben we nog een zware, zware, zware, zware tocht met elkaar te gaan.

Gedeputeerde Van den Akker: Voorzitter, alleen Samco heeft een verklaring over de continuïteit met Maas en de hoteleigenaren. Daar is grond verkocht die minder waard wordt, en als u niet wilt dat die waardevermindering plaatsvindt, is dat niet automatisch een recht om te honoreren, als claim, maar wel als maatschappelijk verlies. Dat is wat bekend is op dit moment wat betreft de contracten. Naar aanleiding van de incidenten heb ik deelgenomen ook aan de informatiebijeenkomsten, daarbij ook de vragen van een aantal omwonenden beantwoord en dat was ook aanleiding dat we in hetzelfde weekend hebben gepleit voor het instellen van het informatiepunt voor de omwonenden, om ook als zij er bij de schadeafhandeling niet uitkomen dat we hen daarbij zo goed mogelijk ondersteunen. Voor de rest is het ook zo, en dat geldt ook voor…, want er werd door de inspreker ook gerefereerd aan de omgeving en als het gaat om de campings bijvoorbeeld die overlast ervaren van de luchthaven, dan ga je met die mensen in gesprek. Ik ben ook in Vijlen geweest, omdat daar een hoop vliegtuigen natuurlijk een bocht maken. Dan vragen we: op welk momenten heeft u daar specifiek last van? Dat neem je dan mee in de stijgings- en landingsprocedures, of die bij de herziening van het luchtruim ook voor een stuk aangepast kunnen worden. Wat dat betreft is het ook heel zuinig zijn op de ruimte die we met elkaar in Limburg hebben, want uiteindelijk zal het landelijk gebied vooral vragen of we de aanvliegroutes niet vanuit de stiltegebieden kunnen weghalen en naar het stedelijk gebied verleggen. Aan de andere kant leidt dat per saldo weer tot meer overlast bij meer omwonenden in het stedelijk gebied. Voorzitter, ik ben niet naar deze commissievergadering gekomen met: wie is er meer voor of tegen het vliegveld? Het College is met deze sonderende notitie naar uw Statencommissie gekomen op basis van het advies van de heer Van Geel, om te verkennen op welke manier wij onderzoek gaan doen zodat we meer overzicht hebben van de investeringen die de komende jaren met elkaar gedaan worden. En wat leveren die de Limburgse samenleving op? En wat kosten die de Limburgse samenleving? En welke andere suggesties wilt u daarbij nog meegeven?

De voorzitter: Mijnheer Loomans.

Partij voor de Dieren (Loomans): Ja, ik zou graag weggaan, want het begint erg laat te worden. Maar ik wilde graag nog twee vragen stellen aan de Gedeputeerde. De eerste is: er staat een filmpje op YouTube, waar een manager van de kolenoverslag in Amsterdam voor een enorme berg kolen staat te vertellen dat hij manager is bij een ontzettend duurzaam bedrijf, want zij houden namelijk de kolen nat zodat het niet stuift en ze hebben ledlampen opgehangen. In dat kader zou ik de Gedeputeerde eens willen vragen of hij nou eens een memo zou willen maken hoe hij zich een duurzaam vliegveld voorstelt. Daarnaast zou ik graag willen weten, de Gedeputeerde zei net dat hij van de Staten geen opdracht heeft gekregen om een sluitingsoptie te onderzoeken. Dat was bijna anderhalf jaar geleden, en ik zou, gezien wat ik hier vandaag allemaal gehoord heb en het feit dat wij vandaag de dag bijna in een andere wereld zitten ten opzichte van die van anderhalf jaar geleden, dat rondje nog wel eens keer opnieuw willen maken om te kijken hoe wij daar nu allemaal in zitten. En dan tot slot graag nog de opmerking aan de heer Thewissen, dat wij graag meer willen horen ook over het voorstel van dat witte canvas. Dank u wel.

Gedeputeerde Van den Akker: Ja, voorzitter, onderdeel van het rapport van de heer Van Geel was

ook onderzoek naar innovatie en duurzaam vliegen. Daar ligt ook een onderzoek van meer dan honderd pagina's. Ik wil er zo snel mogelijk mee aan de slag en dat is nu ook reden dat we inderdaad met de RWTH de eerste samenwerking zijn opgestart. En ik benieuwd ook hoe u daarin mee kunt gaan.

Partij voor de Dieren (Loomans): Gelooft u nou werkelijk dat wij binnen twintig of dertig jaar een vrachtvliegtuig hebben dat elektrisch op batterijen kan vliegen?

Gedeputeerde Van den Akker: Ja, als we nu al in 2030 alles wat op de grond gebeurt CO_2-neutraal doen, als we nu inderdaad niet alleen het laden en lossen van de vliegtuigen elektrisch ondersteunen, maar als er nou meer mogelijk is dan dat, als je ook qua vrachtafhandeling dat kunt versnellen en uiteindelijk daar minder uitstoot nodig is, dan is er denk ik nog een hele wereld te winnen. En wat dat betreft heeft het College echt een ander standpunt dan uw fractie. U zegt: we doen het gewoon allemaal niet. Wij zeggen: laten we gebruikmaken van de innovaties die er zijn, die we ook deels in Limburg of hier in de buurt kunnen uitvinden en wat er mogelijk is.

De voorzitter: Dank u.

Partij voor de Dieren (Loomans): Voorzitter, ik hoor de manager van de kolenoverslag praten. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u. Dan stoppen we de vergadering, of in ieder geval deze discussie. We zijn er natuurlijk nog lang niet uit, maar daarvoor was het ook sonderend, en er blijken nog wel wat verschillen te zijn waar men aan zal moeten werken. Dan neem ik even op dat de toezeggingen die gedaan zijn, dat is: **een openbare reactie op de ontvangen reacties, een coronaproof werkbezoek in het voorjaar, een vergelijking openingstijden en consequenties daarvan** …

Onbekende spreker: Ja, mijnheer de voorzitter, voordat u er dan één vergeet, en die is mijnheer Van den Akker ook nog vergeten, hij zei: er zijn gesprekken met RWTH aan de gang. Maar dan zou ik graag als toezegging een update willen van die gesprekken en daarna een uitwerking van die samenwerking.

De voorzitter: Dat vraag u nu, ertussendoor zo even?

Onbekende spreker: Dat was in mijn eerste inbreng, maar om misverstanden te voorkomen zou ik die toezegging graag… Ik had verwacht dat u dat niet ging opnoemen. Was dat correct?

De voorzitter: Nou, nee, ik ben de toezeggingen aan het opnoemen, maar ik zie hem daar niet bij staan. Het kan dat wij hem gemist hebben, maar dat geloof ik niet. Mijnheer Van den Akker, heeft u …

Gedeputeerde Van den Akker: Nee, voorzitter, ik heb gezegd dat samenwerkingsgesprekken met RWTH gestart zijn en ja, **als daar updates over te melden zijn de komende maanden, dan krijgt u die in de vervolgbesprekingen uiteraard mee, ook buiten de RWTH**.

De voorzitter: Dan is dat bij dezen dus een toezegging. Dan ga ik verder met de **eerdere toezegging**

over het totaalinzicht in de financiën inclusief proefdraaiplaats. Dat was ook van mevrouw Berghorst. **Er volgt aanvullende info over een aantal facetten waaronder het waterbedeffect van mijnheer IJpelaar. En voor de zomer uitwerking en de contouren van het Omgevingsfonds**. Dat zou de samenvatting zijn.

PvdA (Berghorst): Ja, voorzitter, daarbij dan wel de contouren van het Omgevingsfonds, waarbij we dan ons niet gaan beperken tot € 10 miljoen.

De voorzitter: U heeft gevraagd wat dan nodig is daarvoor. Dat nemen we mee.

T 8919
Gedeputeerde Van den Akker zegt toe dat alle ingediende reacties op de sonderende notitie worden voorzien van een openbaar antwoord alsof het zienswijzen betreffen.

T 8920
Gedeputeerde Van den Akker zegt toe dat Gedeputeerde Staten in het voorjaar van 2021 een (corona-proof) werkbezoek aan de luchthaven (m.n. gericht op de toestand van de start- en landingsbaan) organiseren voor de woordvoerders op het dossier luchthaven.

T 8921
Gedeputeerde Van den Akker zegt toe voor de zomer van 2021 de eerste contouren te schetsen van het omgevingsfonds.

T 8922
Gedeputeerde Van den Akker zegt toe een vergelijking op te nemen met openingstijden bij andere Nederlandse luchthavens.

T 8923
Gedeputeerde Van den Akker zegt toe dat bij het eerder toegezegde financiële totaalinzicht ook de eventuele financiële consequenties van het PIP proefdraaien wordt meegenomen.

T 8924
Gedeputeerde Van den Akker zegt toe dat hij aanvullende informatie zal aanleveren over de kans dat, in geval van sluiting MAA, het luchtruim boven Zuid-Limburg voor andere luchthavens ingezet zal worden (i.c Luik/Bierset).

4.3 Rondvraag/mededelingen

5 Sluiting

Dan dank ik iedereen van de commissie voor uw bijdrage, wens u een behouden thuiskomst, maar ik wil wel nog even de mensen achter ons van de techniek in het zonnetje zetten en bedanken voor hun extra inzet zodat alle techniek goed gelopen heeft vandaag en ook mevrouw Schulkens voor de extra inzet. Bij dezen sluit ik de vergadering, dank u.

Vastgesteld in de vergadering van 4 mei 2021,

De commissiegriffier, De voorzitter,

Statencommissie
Financiën, Economische Zaken en Bestuur (FEB)

Steinbusch

Depondt-Olivers

Van: Schulkens, Josée
Verzonden: vrijdag 19 februari 2021 14:29
Aan: Schulkens, Josée
Onderwerp: Attendering Statencommissie FEB 5-3-2021 (vervolg SC FEB 26-2-2021), aanvang 13.00 uur, locatie Feestzaal

Bericht voor:	**leden Statencommissie FEB, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft:	**attendering Statencommissie FEB 5-3-2021 (vervolg SC FEB 26-2-2021), aanvang 13.00 uur, locatie Feestzaal**

Geachte lezer,

De conceptagenda voor de Statencommissie FEB op 5-3-2021 (vervolg commissievergadering FEB 26-2-2021), aanvang 13:00 uur is gepubliceerd.
De commissievergadering vindt plaats in de Feestzaal.

Corona-maatregelen
Graag vraag ik uw aandacht voor het volgende:

- Het Presidium heeft op 16-12-2020 besloten om de vergaderingen van de Statencommissies in 2021 in fysieke vorm te laten plaats vinden met alleen één woordvoerder per fractie, zonder publiek - en met alleen de betrokken portefeuillehouders en noodzakelijke ambtelijke ondersteuning.
- mondkapjesplicht: zoals bekend geldt er in het bestuursgedeelte een mondkapjesplicht. Dit betreft de volgende ruimten: bestuursingang, Grote en Kleine Staat, Feest- en Statenzaal. Iedereen die zich hierbinnen beweegt draagt een mondkapje. Zodra men zitting neemt kan (hoeft niet) het mondkapje af;
- de voorzitter zal na ieder agendapunt zo nodig schorsen voor schoonmaken/wisseling van woordvoerders.

Verder:

- burgercommissieleden, Statenleden, die niet deelnemen aan de commissievergadering, alsmede fractiemedewerkers, publiek en ambtenaren worden niet toegelaten tot de vergadering en gevraagd om niet naar het Gouvernement te komen indien niet noodzakelijk. Als men wel op het Gouvernement moet zijn, dienen burgercommissieleden, Statenleden en fractiemedewerkers zich vooraf aan te melden bij de Griffie via staten@prvlimburg.nl.

  Alle vergaderingen zullen live (met beeld en geluid) via internet te volgen zijn zoals dat ook in de voorbije periode het geval was. De link naar de live-uitzending is op de dag van de vergadering terug te vinden, via bovengenoemde link, bij de vergadering.

Onderstaande extra ruimten zijn tijdens vergaderdagen gereserveerd voor fracties (> 2 Statenleden):

CDA	Veldekezaal (tijdens overleg Presidium de VIP-

	kamer)
Forum voor Democratie	Maaszaal
PVV	Tussenverdieping
VVD	H0.031
SP	J1.043
GroenLinks	Euregiokamer
D66	G2.029
PvdA	Observant
LOKAAL-LIMBURG	Fractiekamer
Partij voor de Dieren	Fractiekamer
50PLUS	Fractiekamer

Met vriendelijke groet,

M. Bosch
Voorzitter Statencommissie FEB

Van: Schulkens, Josée
Verzonden: maandag 1 maart 2021 14:38
Aan: Schulkens, Josée
Onderwerp: Nazending Statencommissie FEB 5-3-2021, aanvang 13.00 uur, locatie Feestzaal

Bericht voor: **leden Statencommissie FEB, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft: **Nazending Statencommissie FEB 5-3-2021, aanvang 13.00 uur, locatie Feestzaal**

Geachte lezer,

De gewijzigde conceptagenda voor de Statencommissie FEB op 5-3-2021, aanvang 13:00 uur is gepubliceerd.
De commissievergadering vindt plaats in de Feestzaal.

Aan de gewijzigde conceptagenda zijn onderstaande bijlagen/wijzigingen doorgevoerd:

Agendapunt 2:
Er hebben zich 3 insprekers gemeld voor agendapunt 4.2 Sonderend stuk “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”, te weten de heren Korteweg, Sprangers en de heer Derks.

Agendapunt 4.2 (toegevoegde bijlagen):
- Brieven aan gemeente Beek inzake gebeurtenissen MAA, e-mail burger van 21-2-2021 (PS 2021-4912) avg.pdf
- Adviesrapport Van Geel over toekomst MAA, e-mail burger van 24-2-2021 (PS 2021-5283) avg.pdf
- Aanbiedingsbrief en Notitie Andere Weg naar toekomststrategie MAA, e-mail van de secretaris van de 'Beekse Discussiegroep'van 22-2-2021 (PS 2021-4914) avg.pdf

Om de vergadering te kunnen openen is een quorum vereist. Dit betekent dat bij de opening 10 commissieleden fysiek aanwezig dienen te zijn. U wordt dringend verzocht hiermee rekening te houden en de vertegenwoordiging vanuit uw fractie (Statenlid of burgercommissielid) te organiseren. Mocht uw fractie onverhoopt verhinderd zijn om de vergadering bij te wonen dan wordt u gevraagd dit tijdig (uiterlijk donderdag 25-2-2021, 17:00 uur) te melden bij de Griffie (staten@prvlimburg.nl);

Onderstaande extra ruimten zijn tijdens vergaderdagen gereserveerd voor fracties (> 2 Statenleden):

CDA	Veldekezaal (tijdens overleg Presidium de VIP-kamer)
Forum voor Democratie	Maaszaal
PVV	Tussenverdieping
VVD	H0.031

SP	J1.043
GroenLinks	Euregiokamer
D66	G2.029
PvdA	Observant
LOKAAL-LIMBURG	Fractiekamer
Partij voor de Dieren	Fractiekamer
50PLUS	Fractiekamer
Samen Voor Limburg	Hornzaal (S1.106)

Met vriendelijke groet,

M. Bosch
Voorzitter Statencommissie FEB

Van: Schulkens, Josée
Verzonden: dinsdag 2 maart 2021 19:20
Aan: Schulkens, Josée
Onderwerp: 2e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021, aanvang 13:00 uur, locatie Feestzaal

Bericht voor: **leden Statencommissie FEB, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft: **2e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021, aanvang 13.00 uur, locatie Feestzaal**

Geachte lezer,

De gewijzigde conceptagenda voor de Statencommissie FEB op 5-3-2021, aanvang 13:00 uur is gepubliceerd.
De commissievergadering vindt plaats in de Feestzaal.

Aan de gewijzigde conceptagenda zijn onderstaande bijlagen toegevoegd:
Agendapunt 3.1 (toegevoegde bijlage)
- Beantwoording schriftelijke vragen bij onderzoek 'Kaders tellen', memo ZRK van 1-3-2021 (PS 2021-5801).pdf
Agendapunt 4.2 (toegevoegde bijlagen):
- Angst, e-mail burger van 27-2-2021 (PS 2021-5689) avg.pdf
- Brief aan PS inzake MAA, e-mail burger van 1-3-2021 (PS 2021-5769) avg.pdf

Om de vergadering te kunnen openen is een quorum vereist. Dit betekent dat bij de opening 10 commissieleden fysiek aanwezig dienen te zijn. U wordt dringend verzocht hiermee rekening te houden en de vertegenwoordiging vanuit uw fractie (Statenlid of burgercommissielid) te organiseren. Mocht uw fractie onverhoopt verhinderd zijn om de vergadering bij te wonen dan wordt u gevraagd dit tijdig (uiterlijk donderdag 25-2-2021, 17:00 uur) te melden bij de Griffie (staten@prvlimburg.nl);

Onderstaande extra ruimten zijn tijdens vergaderdagen gereserveerd voor fracties (> 2 Statenleden):

CDA	Veldekezaal (tijdens overleg Presidium de VIP-kamer)
Forum voor Democratie	Maaszaal
PVV	Tussenverdieping
VVD	H0.031
SP	J1.043
GroenLinks	Euregiokamer
D66	G2.029
PvdA	Observant
LOKAAL-LIMBURG	Fractiekamer
Partij voor de Dieren	Fractiekamer

50PLUS	Fractiekamer
Samen Voor Limburg	Hornzaal (S1.106)

Met vriendelijke groet,

M. Bosch
Voorzitter Statencommissie FEB

Van: Schulkens, Josée
Verzonden: woensdag 3 maart 2021 21:28
Aan: Schulkens, Josée
Onderwerp: 3e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021, aanvang 13:00 uur, locatie Feestzaal

Bericht voor:	**leden Statencommissie FEB, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft:	**3e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021, aanvang 13.00 uur, locatie Feestzaal**

Geachte lezer,

De gewijzigde conceptagenda voor de Statencommissie FEB op 5-3-2021, aanvang 13:00 uur is gepubliceerd.
De commissievergadering vindt plaats in de Feestzaal.

Aan de gewijzigde conceptagenda zijn onderstaande bijlagen toegevoegd / wijzigingen doorgevoerd:

Agendapunt 2:
De heer Sprangers heeft zich teruggetrokken om in te spreken
Namens We Love MAA heeft zich als inspreker aangemeld de heer Simon Paul, hij is echter vanwege verplichtingen verhinderd om zelf in te spreken. Zijn tekst zal daarom worden ingesproken door de heer Goossens.

Agendapunt 4.1 (toegevoegde bijlage)
- Mededeling portefeuillehouder inzake kritieke prestatie indicatoren Brightlands Smart Services Campus Heerlen overzicht 2020-2023 BSSC (toezegging 8850), brief gedeputeerde Van den Akker van 2-3-2021 (GS 2021-5064)..pdf

Agendapunt 4.2 (toegevoegde bijlagen):
- Aanvulling advies MAA van dhr. Van Geel, e-mail burger van 2-3-2021 (PS 2021-5973).pdf
- verslag vergadering CRO luchthaven Maastricht 25 februari 2021 over rapport Van Geel, e-mail secretaris Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht van 3-3-2021.pdf
- Brief verenigd bedrijfsleven aan PS fracties over MAA, e-mail van 3-3-2021 (PS 2021-6123).pdf

Om de vergadering te kunnen openen is een quorum vereist. Dit betekent dat bij de opening 10 commissieleden fysiek aanwezig dienen te zijn. U wordt dringend verzocht hiermee rekening te houden en de vertegenwoordiging vanuit uw fractie (Statenlid of burgercommissielid) te organiseren. Mocht uw fractie onverhoopt verhinderd zijn om de vergadering bij te wonen dan wordt u gevraagd dit tijdig (uiterlijk donderdag 25-2-2021, 17:00 uur) te melden bij de Griffie (staten@prvlimburg.nl);

Onderstaande extra ruimten zijn tijdens vergaderdagen gereserveerd voor fracties (> 2 Statenleden):

CDA	Veldekezaal (tijdens overleg Presidium de VIP-kamer)
Forum voor Democratie	Maaszaal

PVV	Tussenverdieping
VVD	H0.031
SP	J1.043
GroenLinks	Euregiokamer
D66	G2.029
PvdA	Observant
LOKAAL-LIMBURG	Fractiekamer
Partij voor de Dieren	Fractiekamer
50PLUS	Fractiekamer
Samen Voor Limburg	Hornzaal (S1.106)

Met vriendelijke groet,

M. Bosch
Voorzitter Statencommissie FEB

Van: Schulkens, Josée
Verzonden: donderdag 4 maart 2021 15:13
Aan: Schulkens, Josée
Onderwerp: 4e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021, aanvang 13:00 uur, locatie Feestzaal

Bericht voor: **leden Statencommissie FEB, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft: **4e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021, aanvang 13.00 uur, locatie Feestzaal**

Geachte lezer,

De gewijzigde conceptagenda voor de Statencommissie FEB op 5-3-2021, aanvang 13:00 uur is gepubliceerd.
De commissievergadering vindt plaats in de Feestzaal.

Aan de gewijzigde conceptagenda zijn onderstaande bijlage(n) toegevoegd / wijziging(en) doorgevoerd:

Agendapunt 2:
Aanmelding inspreker: de heer Van Disseldorp spreekt namens Koninklijke Horeca Nederland/Vaals, Visit Zuid-Limburg en Hiswa-Recron

Agendapunt 4.2 (toegevoegde bijlagen):
- Reactie Eijsden Margraten op visie van Geel, brief gemeente Eijsden-Margraten van 4-3-2021 (PS 2021-6232).pdf

Om de vergadering te kunnen openen is een quorum vereist. Dit betekent dat bij de opening 10 commissieleden fysiek aanwezig dienen te zijn. U wordt dringend verzocht hiermee rekening te houden en de vertegenwoordiging vanuit uw fractie (Statenlid of burgercommissielid) te organiseren. Mocht uw fractie onverhoopt verhinderd zijn om de vergadering bij te wonen dan wordt u gevraagd dit tijdig (uiterlijk donderdag 25-2-2021, 17:00 uur) te melden bij de Griffie (staten@prvlimburg.nl);

Met vriendelijke groet,

M. Bosch
Voorzitter Statencommissie FEB

J.A.M. (Josée) Schulkens | Statenmedewerker
Griffie
T +31 (0)43 389 72 91 | M +31 (0)6 11 70 69 28
E jam.schulkens@prvlimburg.nl

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht
Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht

Kijk ook op www.limburg.nl

provincie limburg Limburgs Parlement

Van: Schulkens, Josée
Verzonden: vrijdag 5 maart 2021 11:11
Aan: Schulkens, Josée
Onderwerp: 5e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021, aanvang 13:00 uur, locatie Feestzaal

Bericht voor:	**leden Statencommissie FEB, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft:	**5e nazending Statencommissie FEB 5-3-2021, aanvang 13.00 uur, locatie Feestzaal**

Geachte lezer,

De gewijzigde conceptagenda voor de Statencommissie FEB op 5-3-2021, aanvang 13:00 uur is gepubliceerd.
De commissievergadering vindt plaats in de Feestzaal.

Aan de gewijzigde conceptagenda zijn onderstaande bijlage(n) toegevoegd:

Agendapunt 4.2 (toegevoegde bijlagen):
- Vragen Stichting advisering bewonersvertegenwoordigers regionale lunchthavens aan Minister van I&W inzake relatie MAA en Luik-Bierset, e-mail Stichting advisering bewondersvertegenwoordigers regionale luchthavens van 4-3-2021 (PS 2021-6327) .pdf
- Reactie rapport van Geel - Maa, brief gemeente Valkenburg aan de Geul van 4-3-2021 (PS 2021-6326).pdf

Met vriendelijke groet,

M. Bosch
Voorzitter Statencommissie FEB

Limburgs Parlement

provincie limburg

Spreekrecht
Alle inwoners van Limburg, belangenorganisaties, overheidsorganisaties en bedrijven hebben het recht om tijdens een Commissievergadering of Provinciale Statenvergadering te spreken over een onderwerp dat op de agenda staat.

Spelregels aangaande het spreekrecht

- Spreekrecht geldt alleen voor een onderwerp dat op de agenda staat.
- 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 wel om verduidelijking van zijn of haar standpunt vragen.
- 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.
- 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.

Wanneer niet inspreken?

- Over een besluit van de Provincie waartegen bezwaar, beroep of administratief beroep kan of kon worden ingesteld (dit geldt alleen voor spreken tijdens een Statenvergadering; bij een Statencommissie kunt u wel spreken, ook al staat er nog een rechtsgang open).
- Over benoemingen, keuzen, voordrachten of aanbevelingen van personen.
- Over een onderwerp waarover u een klacht kunt indienen volgens artikel 9.1 van de wet Algemene wet bestuursrecht (dit zijn klachten over hoe de Provincie of personen die bij de Provincie werken zich gedragen).
- Over een onderwerp in een Statenvergadering waarover u ook al in een vergadering van een Statencommissie heeft gesproken.

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, tenzij u nadrukkelijk aangeeft dat uw naam niet genoemd mag worden 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 het secretariaat van de Griffie: staten@prvlimburg.nl.

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

(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur

Dossiernummer	928
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	5 maart 2021
Agendapunt	3.1
Omschrijving	P-21-004 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB 'Kaders tellen Limburg' (PS 2021-4520)

Geagendeerd	Vergaderdatum
(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur	5 maart 2021

Voorgesteld besluit



Kaders Tellen Limburg

Maart 2021

ZUIDELIJKE REKENKAMER

Het onderzoek

Aanleiding

Provincie werkt in netwerken en kent programma’s en projecten met lange doorlooptijden. Dit heeft gevolgen voor de kaderstellende en controlerende rol van Provinciale Staten (PS)

Doel

PS aanbevelingen geven hoe zij hun sturende rol kunnen invullen

Type onderzoek

Verkenning met handreiking en achtergronddocument, geen regulier evaluatieonderzoek

ZUIDELIJKE REKENKAMER

Casus kennislandschap Greenport Venlo

- **Inhoud**: Het kennislandschap bestaat uit de Brightlands Campus Greenport Venlo BV (de software) en de Campus Vastgoed BV (de hardware)

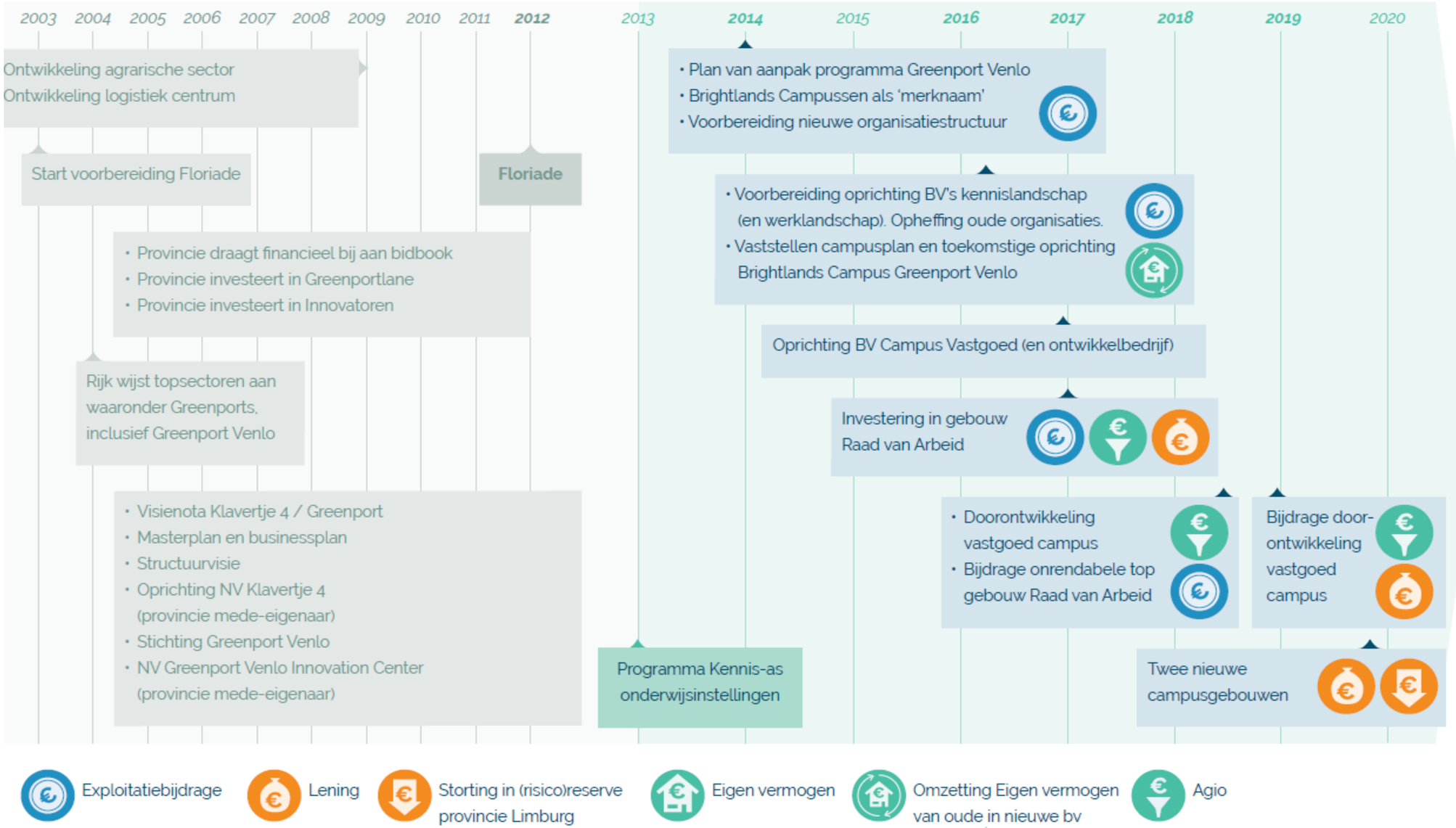
- Financiële bijdragen **via verschillende wegen** en **verspreid in de tijd**

- Doelen en ambities **samen met partners uit onderwijs en bedrijfsleven (triple helix)** ontwikkeld en gezamenlijke uitvoering

- Valt onder programma innovatiekracht, financiële bijdragen in verschillende vormen:
  - Bijdragen aan Eigen Vermogen
  - Leningen
  - Bijdragen aan exploitatie (waaronder subsidie)
  - Toevoeging aan reserves

Veel momenten van besluitvorming

Figuur 1 **Besluiten kennislandschap Greenport Venlo voorgelegd aan PS**[1]



ZUIDELIJKE REKENKAMER

Aanbevelingen voor PS

1

Blijf alert op mogelijkheden tot bijsturen

2

Vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdragen

3

Denk mee over de verduidelijking en invulling van de eigen rollen

ZUIDELIJKE REKENKAMER

Aanbevelingen aan PS

Mogelijkheden tot bijsturen

1

Blijf alert op mogelijkheden tot bijsturen

- Beleidskaders worden vaak **in de loop van de tijd** verder ingevuld, benut die om debat te voeren over het publiek belang

- Vraag **welke ruimte** er is om nee te zeggen en wat **toekomstige ontwikkelingen** zijn

- Vraag om **sonderende nota's** bij nieuwe plannen en investeringen

ZUIDELIJKE REKENKAMER

Aanbevelingen aan PS

Financieel overzicht

2

Vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdragen

- Vraag bij nieuwe financiële besluiten om een **overzicht van de bestaande financiële betrokkenheid** van de provincie

- Vraag ook om **overzichtelijke reguliere informatie** over grote en langdurige programma’s en projecten, in de P&C documenten of als aparte informatie (status groot project)

- Neem jaarlijks de tijd om een goed beeld te hebben van de **risico’s en financiële positie** van de provincie op alle ‘financiële bindingen’.

ZUIDELIJKE REKENKAMER

Aanbevelingen aan PS

Rollen provincie

3

Denk mee over de verduidelijking en invulling van de eigen rollen

- De **benaming van rollen is niet altijd voldoende** om goed inzicht te hebben in de betekenis ervan

- De provincie heeft in samenwerking vaak **meerdere rollen**, hoe verhouden deze zich tot elkaar?

- Verdwaal niet in financiële techniek, stel steeds het **publiek belang** en vragen daarover centraal

ZUIDELIJKE REKENKAMER

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 17 FEB 2021
Afd.
provincie limburg

Limburgs Parlement

P-21-004 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB 'Kaders tellen Limburg'
1 minuut versie SC FEB 5-3-2021

1 Onderwerp

Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het verkennend onderzoek 'Kaders tellen Limburg' van de Zuidelijke Rekenkamer (ZRK).

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

De ZRK heeft een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de kaderstellende rol van PS bij complexe samenwerkingen, dat wil zeggen dat er in een netwerk met andere publieke en/of private partijen wordt samengewerkt, vaak over een periode van meerdere jaren of zelfs decennia. Hoe kunnen PS in een dergelijke context hun kaderstellende en controlerende taak goed uitvoeren, naast het budgetrecht dat zij bij de jaarlijkse behandeling van de begroting kunnen uitoefenen?
In deze verkenning heeft de ZRK aan de hand van de casus 'kennislandschap Greenport Venlo' gekeken naar de ontwikkelingen in de tijd en de besluiten waarbij PS betrokken zijn geweest. In de casus komen de eerdergenoemde kenmerken van complexe samenwerking samen: een samenwerking met meerdere partijen over een langere periode. Hoe heeft kaderstelling door PS plaatsgevonden en hoe kan controle door de Staten worden uitgeoefend? Hoe verhoudt zich dit tot de jaarlijkse kaderstelling en controle bij de begroting en jaarstukken? De casus dient als leermateriaal voor sturing op complexe samenwerking door PS. Niet zozeer een oordeel over de casus zelf, maar centraal staat wat hiervan kan worden geleerd in bredere zin.
Op basis van het verkennend onderzoek heeft de ZRK een handreiking voor PS opgesteld. Daarin staan de belangrijkste lessen, aandachtspunten en aanbevelingen voor PS bij elkaar gezet.
In een bijbehorende achtergrondpublicatie gaat de ZRK in op de aanleiding en de onderzoeksopzet van het verkennend onderzoek. Daarna volgen een beschrijving op hoofdlijnen van het kennislandschap Greenport Venlo. Vervolgens wordt stilgestaan bij de voor het kennislandschap relevante beleidskaders en de besluiten die aan PS zijn voorgelegd. Daarna richt de ZRK zich op de financiële besluiten die zijn genomen voor het kennislandschap en hoe deze terug te zien zijn in de planning- en controldocumenten. Tenslotte staan de diverse rollen van de Provincie centraal, evenals de betekenis hiervan voor PS. Elk hoofdstuk wordt afgesloten met aandachtspunten voor PS.

Conform de in het Presidium vastgestelde procedure rondom onderzoeksrapporten van de ZRK wordt aan Provinciale Staten gevraagd de aanbevelingen uit de Handreiking PS 'kaders tellen' Limburg middels een Statenbesluit over te nemen.

3 Bevoegdheid

De Provincie Limburg en de Provincie Brabant hebben op grond van artikel 79a Provinciewet een gemeenschappelijke rekenkamer (ZRK) ingesteld. Deze onderzoekt de doelmatigheid, de doeltreffendheid en de rechtmatigheid van het door het provinciebestuur gevoerde bestuur.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

Provinciale Staten wordt gevraagd de aanbevelingen uit de Handreiking PS 'Kaders tellen Limburg' over te nemen, te weten:

2021/4520 18-2-2021
GRIF 6-5-2021

1. blijf alert op mogelijkheden tot bijsturen;
2. vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdragen;
3. denk mee over de verduidelijking en invulling van de eigen rollen.

5 Argumenten

Zie het Statenvoorstel.

6 Risico's

Het niet overnemen c.q. niet in de praktijk brengen van de in de handreiking door de ZRK opgenomen aandachtspunten en aanbevelingen aan PS draagt niet bij aan het versterken van de kaderstellende en controlerende taken van PS.

P-21-004 Statenvoorstel van de Statencommissie FEB 'Kaders tellen Limburg'

1. Onderwerp

Statenvoorstel van de Statencommissie FEB naar aanleiding van het verkennend onderzoek 'Kaders tellen Limburg' van de Zuidelijke Rekenkamer (ZRK).

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Het stellen van kaders voor provinciaal beleid is een van de hoofdtaken van Provinciale Staten (PS). Binnen die kaders, die zowel inhoudelijk als financieel van karakter kunnen zijn voert het College van Gedeputeerde Staten (GS) het beleid uit. Door middel van onderzoek toetst de ZRK in hoeverre beleid aan kaders voldoet, of de daarin opgenomen doelstellingen worden gerealiseerd en welke lessen zijn te destilleren voor de toekomst. Kaders stellen is dus belangrijk, maar niet eenvoudig. Het beleid dat de Provincie vaststelt en uitvoert omvat vaak een langere periode en wordt gemaakt en uitgevoerd samen met andere betrokken partijen in Limburg. Voor Statenleden is het niet altijd vanzelfsprekend om de gehele relevante geschiedenis te kennen en te overzien waar en wanneer belangrijke afspraken zijn of worden gemaakt door GS met externe partijen. Dat roept wezenlijke vragen op als:

1. Welke kaders zijn al gesteld door PS en welke nog niet?
2. Welke keuzes kunnen PS nog maken nadat kaders zijn gesteld?
3. Wanneer en hoe worden PS betrokken bij afspraken die GS maken met externe partijen:
4. Welke kaders zouden PS kunnen stellen aan de afspraken met externe partijen?

Vanwege het belang van deze vragen voor sturing door PS op het provinciaal beleid, is de ZRK in 2019 gestart met het uitvoeren van een verkenning naar 'kaders tellen' voor zowel de Provincie Noord-Brabant als de Provincie Limburg. De ZRK voert verkenningen uit om meer grip te krijgen op relevante materie zonder meteen een oordeel te hoeven geven over het gevoerde beleid. De kwaliteit van informatievoorziening aan PS krijgt daarbij – zoals in ieder onderzoek – expliciet aandacht. Doel is om meer zicht en grip te krijgen op belangrijke mechanismen in het provinciaal beleid rond kaderstelling.

De ZRK heeft het verkennend onderzoek 'kaders tellen' uitgevoerd door concrete casuïstiek te kiezen. Voor Limburg is de keuze gevallen op investeringen in Greenport Venlo, een onderwerp dat een langere periode omvat van kaders stellen en waar externe partijen een belangrijke rol hebben gespeeld. Greenport Venlo geldt als voorbeeld, niet als onderwerp van evaluatie.

De resultaten van de verkenning zijn door de ZRK neergelegd in de 'Handreiking PS Kaders tellen Limburg' en een bijbehorend achtergronddocument 'Kaders tellen provincie Limburg'.

Door de langere doorlooptijd - mede vanwege de prioriteit bij de ZRK voor het extra onderzoek in 2020 naar de inzet van oud-politici in Limburg - is het onderzoek op een onderdeel ingehaald door de actualiteit: door GS is het Statenvoorstel Sturing in Samenwerking SIS 3.0 gepresenteerd. In het ZRK-onderzoek is nog uitgegaan van SIS 2.0. Overigens heeft deze ontwikkeling geen invloed op de belangrijkste uitkomsten en handvatten van het onderzoek, zoals beschreven in de handreiking.

De handreiking geeft op basis van het verkennend onderzoek aanbevelingen aan Statenleden hoe zij hun kaderstellende en controlerende rol in de praktijk kunnen versterken en gaat in op de volgende 3 thema's:

- inhoudelijke beleidskaders en doorvertaling in de tijd;
- totaalbeeld van de provinciale bijdrage bij financiële besluiten;
- de betekenis van rollen gaat verder da financiële techniek.

Onder deze thema's worden door de ZRK de volgende aanbevelingen gedaan:

- blijf alert op mogelijkheden tot bijsturen;
- vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdragen;
- denk mee over de verduidelijking en invulling van de eigen rollen.

3. Bevoegdheid

De Provincie Limburg en de Provincie Brabant hebben op grond van artikel 79a Provinciewet een gemeenschappelijke rekenkamer (ZRK) ingesteld. Deze onderzoekt de doelmatigheid, de doeltreffendheid en de rechtmatigheid van het door het provinciebestuur gevoerde bestuur. Op verzoek van Provinciale Staten kan de rekenkamer een onderzoek instellen (artikel 183 Provinciewet). De bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de provincie wordt aan het provinciebestuur, lees Provinciale Staten, overgelaten (artikel 105, q1e lid en artikel 143, 2e lid Provinciewet). Het stellen van kaders voor provinciaal beleid is een van de hoofdtaken van Provinciale Staten (PS).

4. Voorstel aan Provinciale Staten

Provinciale Staten wordt gevraagd de aanbevelingen uit de Handreiking PS 'kaders tellen' Limburg over te nemen, te weten:

1. blijf alert op mogelijkheden tot bijsturen;
2. vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdragen;
3. denk mee over de verduidelijking en invulling van de eigen rollen.

5. Risico's

Het overnemen en in de praktijk brengen van de aanbevelingen van de ZRK heeft als doel het versterken van de kaderstellende en controlerende rol van Provinciale Staten. Het niet overnemen c.q. niet in de praktijk brengen van de in de handreiking door de ZRK opgenomen aandachtspunten en aanbevelingen aan PS draagt niet bij aan het versterken van deze belangrijk taken van PS.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Het door de ZRK verricht onderzoek betreft een verkenning, geen regulier onderzoek. De publicaties – handreiking en achtergrond document – zijn geen reguliere rapporten zoals een rapport van bevindingen en bestuurlijk rapport. Wel is het achtergronddocument voor een feitelijke toets voorgelegd aan de ambtelijke organisatie van de Provincie. De handreiking bevat aanbevelingen aan PS met als doel de eigen kaderstellende en controlerende rol te versterken bij complexere opgaven zoals Greenport Venlo.

Conform de in het Presidium vastgestelde procedure rondom onderzoeksrapporten van de ZRK wordt aan Provinciale Staten gevraagd de aanbevelingen uit de Handreiking PS 'kaders tellen' Limburg middels een Statenbesluit over te nemen.

De aanbevelingen:

1. Blijf alert op mogelijkheden tot bijsturen.
   Toelichting
   Als er een lange termijn visie is, wordt deze vaak bekend verondersteld. Een visie ontwikkelt zich echter vaak in de loop van de tijd. Vraag als (nieuw) Statenlid naar explicitering van het publieke belang. Vraag bij besluiten ook om de ruimte die er is. Is het een optie om nee te zeggen? Zijn er alternatieven? Of betekent dat bijvoorbeeld grote desinvesteringen? Vraag aanvullend aan de informatie die PS dient te ontvangen op basis van de actuele informatieplicht van GS over belangrijke/complexe onderwerpen als eigendommen, deelnemingen, leningen en garanties ook naar toekomstige ontwikkelingen. Wat komt er nog meer aan? En hoe verhoudt zich dit tot het oorspronkelijke inhoudelijke doel?
   Vraag proactief om sonderende nota's voor complexe casussen, vooral als bekend is dat er ontwikkelingen aankomen, zoals een strategisch plan of investeringen.

2. Vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdragen.
   Toelichting
   Vraag bij het nemen van financiële besluiten om een overzicht van de totale financiële betrokkenheid van de Provincie. Welke leningen zijn al verstrekt? Wat is in het verleden aan bijdragen gegeven? En wat is afgesproken? Wat mag het kosten? Wat zijn de risico's?
   Vraag ook om een dergelijk overzicht in de begroting als dit overzicht er niet is, bijvoorbeeld omdat er geen sprake is van een 'groot project'. Een bijlage in de begroting kan ook inzicht bieden.
   Neem jaarlijks de tijd voor een analyse van de risico's en financiële positie van de Provincie, inclusief de deelnemingen en leningen. Vraag om een weergave van de relatie tussen het totale provinciale beleid en de deelnemingen (zie ook de handreiking financiële bindingen).

3. Denk mee over de verduidelijking en invulling van de eigen rollen.
   Toelichting
   PS kunnen bij de behandeling en bespreking van individuele besluiten bij complexe samenwerkingen, waar de Provincie meerdere rollen heeft, vragen om informatie als GS die niet actief aanbiedt. Het gaat om informatie over:
   - De duiding van rollen. Alleen rol benoemen geeft niet altijd voldoende inzicht. Bijvoorbeeld als aandeelhouder is de Provincie 'partner' maar het maakt veel uit hoe graag het aandeel van de Provincie is.
   - De onderlinge relatie tussen de rollen. Bijvoorbeeld als de Provincie een lening verstrekt aan een BV, waar ze aandelen in heeft, is dat positief, maar is het ook de vraag hoever dit kan gaan: waar ligt de grens bij welke kosten, baten en risico's?
   - En bij alles geldt: Wat is het publieke belang? Aandacht hiervoor helpt voorkomen dat het gesprek blijft 'steken' in financiële techniek (wat houdt een bepaald instrument precies in?) en daarbij horende procedures (hoe moet dit in PS worden behandeld?).

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf
Nvt

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten
Nvt

9. Juridische aspecten – deregulering
Nvt

10. Verbindingslijnen en andere visies
Nvt

11. Relatie met aanpak coronacrisis
Nvt

12. Toets Referendumverordening
Nvt

13. Effecten op CO_2 en stikstof emissies
Nvt

14. Verdere planning, procedure en uitvoering
Na besluitvorming door PS dient PS opvolging te geven aan de overgenomen aanbevelingen. In opdracht van PS vindt er monitoring plaats op de stand van zaken van de uitvoering van de aanbevelingen. De stand van zaken wordt periodiek besproken door PS.

15. Periodieke informatie/sturingsinformatie
Nvt

16. Evaluatie
Nvt

17. Communicatie
Communicatie over besluitvorming PS via de gebruikelijk wijze.

18. Meegezonden bijlagen
Brief ZRK 14-1-2021 'Publicatie verkenning Kaders tellen (PS 2021-1420) inclusief de bijlage Handreiking PS 'kaders tellen' Limburg en 'Achtergronddocument Kaders tellen provincie Limburg' ZRK d.d. januari 2021.

Limburgs Parlement

provincie limburg

ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

P-21-004

Onderwerp:
Statenvoorstel van de Statencommissie FEB 'Kaders tellen Limburg'

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van de Statencommissie FEB van 5 maart 2021 naar aanleiding van het verkennend onderzoek 'kaders tellen' van de Zuidelijke Rekenkamer (ZRK)

besluiten de in de publicatie 'Handreiking PS, Kaders tellen Limburg' opgenomen aanbevelingen over te nemen, te weten:

1. blijf alert op mogelijkheden tot bijsturen;
2. vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdragen;
3. denk mee over de verduidelijking en invulling van de eigen rollen.

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van

De heer mr. A.O.J. Pregled, griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter

2021/1420 15-1-2021
GRIF 2-4-2021

ZUIDELIJKE REKENKAMER

Provinciale Staten van Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 14 JAN. 2021
Afd.

Datum	14 januari 2021
Referentienummer	20210114/005
Onderwerp	Publicatie verkenning Kaders tellen

Geachte Statenleden van Limburg,

Het stellen van kaders voor provinciaal beleid is een van de hoofdtaken van Provinciale Staten (PS). Binnen die kaders, die zowel inhoudelijk als financieel van karakter kunnen zijn, voert het College van Gedeputeerde Staten (GS) het beleid uit. Door middel van onderzoek toetst de rekenkamer in hoeverre beleid aan kaders voldoet, of de daarin opgenomen doelstellingen worden gerealiseerd en welke lessen zijn te destilleren voor de toekomst.

Kaders stellen is dus belangrijk, maar niet altijd eenvoudig. Het beleid dat de provincie vaststelt en uitvoert omvat vaak een langere periode en wordt gemaakt en uitgevoerd samen met andere betrokken partijen in Limburg. Als Statenlid is het niet altijd vanzelfsprekend de gehele relevante geschiedenis te kennen en te overzien waar en wanneer belangrijke afspraken zijn of worden gemaakt door GS met externe partijen. Dat roept wezenlijke vragen op als:

- Welke kaders zijn al gesteld door PS en welke nog niet?
- Welke keuzes kunnen PS nog maken nadat kaders zijn gesteld?
- Wanneer en hoe worden PS betrokken bij afspraken die GS maken met externe partijen?
- Welke kaders zouden PS kunnen stellen aan de afspraken met externe partijen?

Vanwege het belang van deze vragen voor sturing door PS op het provinciaal beleid, is de rekenkamer in 2019 **gestart met het uitvoeren van een verkenning naar "kaders tellen" voor zowel de provincie Noord**-Brabant als de provincie Limburg. De rekenkamer voert verkenningen uit om meer grip te krijgen op relevante materie, zonder meteen een oordeel te hoeven geven over het gevoerde beleid. De kwaliteit van informatievoorziening aan PS krijgt daarbij – zoals in ieder onderzoek – expliciet aandacht. Doel is om meer zicht en grip te krijgen op belangrijke mechanismen in het provinciaal beleid rond kaderstelling.

De rekenkamer heeft het verkennend onderzoek Kaders tellen uitgevoerd door concrete casuïstiek te kiezen. Voor Noord-Brabant is de keuze gevallen op investeringen van de provincie in fotonica, voor Limburg op investeringen in Greenport Venlo. In beide gevallen gaat het om onderwerpen die een langere periode omvatten van kaders tellen en waar externe partijen een belangrijke rol hebben gespeeld.

Zuidelijke Rekenkamer
John F. Kennedylaan 2
5612 AB Eindhoven
T: 040-244 18 74
info@zuidelijkerekenkamer.nl

In het voorjaar van 2020 is de verkenning Kaders tellen voor Noord-Brabant gepubliceerd (zie onze website (www.zuidelijkerekenkamer.nl). In het najaar van 2020 zijn de uitkomsten van deze verkenning besproken met de commissie Sturen en Verantwoorden van PS van Noord-Brabant en benut in het kader van het traject "Sturen met Kaders" van PS. Nu publiceert de rekenkamer de verkenning voor Limburg, met als casuïstiek Greenport Venlo. Greenport Venlo geldt daarbij als voorbeeld, niet als onderwerp van evaluatie.

De publicatie voor Limburg heeft enige tijd op zich laten wachten, omdat de rekenkamer prioriteit heeft gegeven aan het extra onderzoek in 2020 naar de inzet van oud-politici door de provincie Limburg. De verkenning Kaders tellen Limburg is medio 2020 weer opgepakt en afgerond in het najaar van 2020. Bijgevoegd vindt u – net als voor Noord-Brabant – een handreiking en achtergronddocument waarin de bevindingen van de verkenning zijn opgenomen. Door de langere doorlooptijd is het onderzoek op een onderdeel ingehaald door de actualiteit: door het college van GS is begin januari jl. een concept van het investeringskader Sturing in Samenwerking 3.0 (SiS 2.0) aan PS gepresenteerd, waar ons onderzoek nog is uitgegaan van SiS 2.0. Het nieuwe kader is nog niet vastgesteld door PS, maar met een voetnoot refereren wij in het achtergronddocument naar deze ontwikkeling. Deze ontwikkeling heeft verder geen invloed op de belangrijkste uitkomsten en handvatten van het onderzoek, zoals beschreven in de handreiking.

Zoals eerder opgemerkt is een verkenning geen regulier onderzoek dat als doel heeft te komen tot een oordeel over gevoerd beleid. De publicaties – handreiking en achtergronddocument – zijn dan ook geen reguliere rapporten zoals een rapport van bevindingen en bestuurlijk rapport. Wel is het achtergronddocument voor een feitelijke toets voorgelegd aan de ambtelijke organisatie van de provincie. Verder bevat de handreiking aanbevelingen aan PS om de eigen kaderstellende rol invulling te geven bij complexere opgaven zoals Greenport Venlo. Wij hopen dat de handreiking en het achtergronddocument bijdragen aan het versterken van deze rol. Graag gaan wij met PS het gesprek aan over de betekenis en toepasbaarheid van de door de rekenkamer gepubliceerde stukken.

Hoogachtend,

Prof. dr. M.J.M. (Marc) Vermeulen
Voorzitter

Dr. N.A.C. (Ard) Schilder
Directeur-secretaris

Handreiking PS
Kaders tellen Limburg

ZUIDELIJKE REKENKAMER

Provincies werken steeds vaker samen in netwerken met andere publieke en private partners om maatschappelijke opgaven aan te pakken. Deze samenwerkingen kennen vaak een lange doorlooptijd. Maar wat betekent dit voor de rol van Provinciale Staten (PS)? Hebben zij nog het overzicht? Staan zij nog wel aan het roer? Hoe hebben ze de mogelijkheid om (bij) te sturen?

Om antwoord te geven op zulke vragen heeft de Zuidelijke Rekenkamer een verkenning gedaan (zie het achtergronddocument Kaders tellen provincie Limburg). Deze handreiking geeft op basis van het verkennend onderzoek aanbevelingen aan Statenleden hoe zij hun kaderstellende en controlerende rol in de praktijk kunnen versterken.

Casus kennislandschap Greenport Venlo



Om het verkennend onderzoek concreet te maken heeft de Zuidelijke Rekenkamer de casus 'kennislandschap Greenport Venlo' onderzocht. Het kennislandschap bestaat uit de Brightlands Campus Greenport Venlo BV (de software) en de Campus Vastgoed BV (de hardware). Het kennislandschap is één van de vier Brightlands Campussen in de provincie Limburg. De rekenkamer heeft deze casus gekozen, omdat het om een langlopende samenwerking gaat, vallend binnen het programma Innovatiekracht.

Opzet handreiking

De handreiking gaat in op de volgende drie thema's:

1. **Inhoudelijke beleidskaders en doorvertaling in de tijd**
2. **Totaalbeeld van de provinciale bijdrage bij financiële besluiten**
3. **De betekenis van rollen gaat verder dan financiële techniek**

Op de volgende pagina staan de aanbevelingen voor PS samengevat. De handreiking geeft daarna per thema een toelichting op de belangrijkste vraagstukken, geeft een korte illustratie aan de hand van de casus kennislandschap Greenport Venlo en sluit af met aandachtspunten en aanbevelingen voor PS.

Aanbevelingen voor PS

1

Blijf alert op mogelijkheden tot bijsturen

- Als er een lange termijn visie is wordt deze vaak bekend verondersteld. Een visie ontwikkelt zich echter vaak in de loop van de tijd. Vraag daarom als (nieuw) Statenlid naar explicitering van het publieke belang.
- Vraag bij besluiten ook om de ruimte die er is. Is het een optie om nee te zeggen? Of betekent dat bijvoorbeeld grote desinvesteringen? Vraag ook naar de toekomstige ontwikkelingen. Wat komt er nog meer aan? En hoe verhoudt zich dit tot het oorspronkelijke inhoudelijke doel?
- Vraag proactief om sonderende nota's voor complexe casussen; vooral als bekend is dat er ontwikkelingen aankomen, zoals een strategisch plan of investeringen.

2

Vraag bij financiële besluiten om een totaaloverzicht van de provinciale bijdragen

- **Vraag bij het nemen van financiële besluiten om een overzicht van de totale financiële betrokkenheid** van de provincie: Welke leningen zijn al verstrekt? Wat is in het verleden aan bijdragen gegeven? En wat is afgesproken? Wat mat het kosten? Wat zijn de risico's?
- Vraag ook om een dergelijk overzicht in de begroting als dit overzicht er niet is, bijvoorbeeld omdat er geen sprake is van een 'groot project'. Een bijlage in de begroting kan ook inzicht bieden.
- Neem jaarlijks de tijd voor een analyse van de **risico's en financiële positie van de provincie**, inclusief de deelnemingen en leningen. Vraag om een weergave van de relatie tussen het totale provinciale beeld en de deelnemingen (zie ook **de handreiking financiële bindingen).**

3

Denk mee over de verduidelijking en invulling van de eigen rollen

PS kan bij de behandeling en bespreking van individuele besluiten bij complexe samenwerkingen, waar de provincie meerdere rollen heeft, vragen om informatie als GS die niet actief aanbiedt. Het gaat om informatie over:

- *De duiding van rollen.* Alleen een rol benoemen geeft niet altijd voldoende inzicht. Bijvoorbeeld als aandeelhouder is de provincie 'partner', maar het maakt veel uit hoe groot het aandeel van de provincie is.
- *De onderlinge relatie tussen de rollen.* Bijvoorbeeld als de provincie een lening verstrekt aan een BV, waar ze aandelen in heeft, is dat positief, maar is het ook de vraag hoever dit kan gaan: waar ligt de grens bij welke kosten, baten en risico's?
- En bij alles geldt: *Wat is het publiek belang?* Aandacht hiervoor helpt voorkomen dat het **gesprek blijft 'steken' in financiële techniek (wat** houdt een bepaald instrument precies in?) en daarbij horende procedures (hoe moet dat in PS worden behandeld?).

1 Inhoudelijke beleidskaders en doorvertaling in de tijd

Algemeen

De provincie Limburg heeft bewust gekozen voor een actieve rol, waarbij de provincie onder andere investeert in lang lopende trajecten met andere partijen. Een voorbeeld hiervan zijn de Brightlands Campussen.

Deze lange termijn investeringen betekenen dat er commitment nodig is van PS voor een lange periode: investeren en dan stoppen betekent 'desinvesteren'. Dat wil niet zeggen dat er geen (bij)sturing meer mogelijk of nodig is. Bij besluiten die PS krijgen voorgelegd blijft het de vraag: dragen ze bij aan het doel? Zijn er tegenvallers of meevallers? Dit betekent dat naast een lange termijn visie ook een vertaling van deze visie naar een middellange termijn plan nodig is. Zonder zo'n vertaling is de weging voor al dan niet bijsturen door PS moeilijk te maken.

Kennislandschap Greenport

De visie achter de Brightlands Campussen is duidelijk. Deze visie wordt breed gedeeld, ook buiten de provincie. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het programma kennis-as van de onderwijsinstellingen in Limburg. Ook heeft de Brightlands Campus Greenport Venlo een bedrijf gevonden dat vanaf 2020 deelneemt aan het kennislandschap.

Het ontwikkelen van een Campus kost tijd én geld. Hoe deze ontwikkeling er de komende jaren uitziet is nog niet nader ingevuld: wat is er voor nodig dat de Campus in de toekomst zelfstandig wordt? Op welke termijn zou dat kunnen? Wat betekent het financieel?

Een verdere invulling geeft meer kader aan de besluiten die aan PS worden voorgelegd. In figuur 1 laten we zien welke besluiten PS de afgelopen jaren hebben genomen. Het gaat om jaarlijks minimaal één grotere beslissing. Dit betekent dat een vertaling naar een middellange termijn plan wenselijk is. De twee Campusorganisaties werken aan een dergelijk plan. PS kunnen hierbij meedenken.

Aanbevelingen voor PS

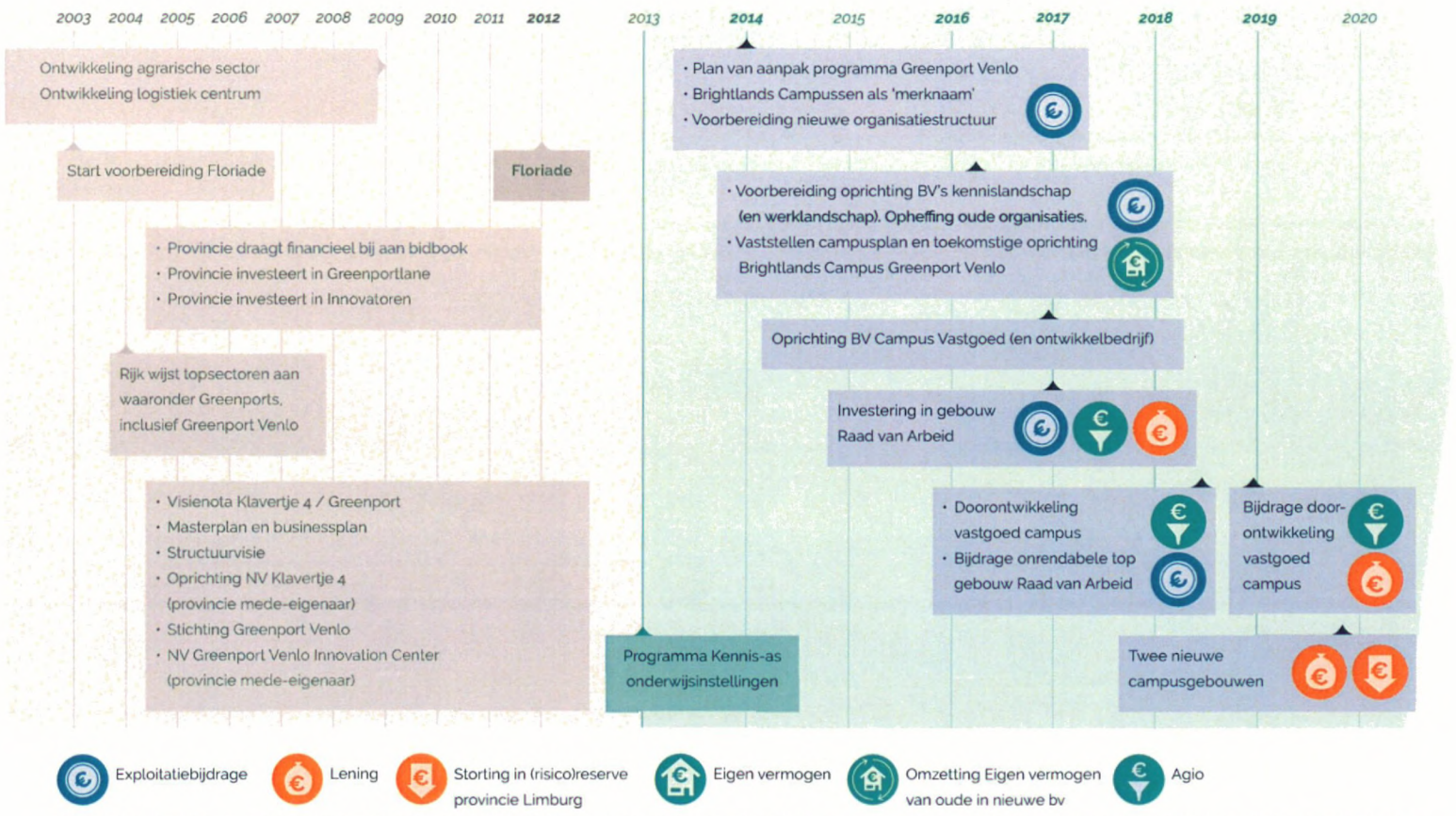


Het is belangrijk dat er een duidelijke lange termijn visie is voor de actieve rol van de provincie Limburg. Er is een lange termijnvisie op economische structuurversterking en innovatie. Een aandachtspunt voor PS is om bij besluiten het maatschappelijke/publieke belang en de daarbij geldende beleidskaders steeds scherp te hebben. Dat kan door GS hiernaar te vragen. Dit voorkomt dat (nieuwe leden van) PS zelf op zoek moeten naar de kaders uit het verleden om een volledig beeld te krijgen.

Daarbij kan PS ook vragen welke ruimte er is bij afzonderlijke besluiten. Is het een optie om nee te zeggen? Of is dat eigenlijk geen optie meer, omdat er al eerder over besloten is of al veel is geïnvesteerd en het daarom een desinvestering zou betekenen? Ook kan PS vragen stellen over de toekomst, bijvoorbeeld: wat komt er nog meer aan? En hoe verhoudt zich dit tot het oorspronkelijke inhoudelijke doel? En hoe wordt dit inhoudelijk doel doorvertaald naar de plannen van de betrokken BV's? En omgekeerd: hoe verhouden de plannen van de BV's zich tot de inhoudelijke doelen van de provincie?

Denk daarnaast ook aan de mogelijkheid van sonderende nota's. Vraag om een dergelijke nota, vooral als bekend is dat er ontwikkelingen aankomen, zoals investeringen of een strategisch plan. Voor complexe casussen kan een dergelijke nota PS meer houvast geven bij een onderwerp.

Figuur 1 **Besluiten kennislandschap Greenport Venlo voorgelegd aan PS**[1]



[1] *Alleen besluiten die afzonderlijk zijn voorgelegd (d.w.z. niet via de begroting of andere planning- en controldocumenten) zijn hier opgenomen. Dit uitgezonderd het besluit dat is opgenomen in de Voorjaarsnota 2018, dat is hier wel opgenomen, omdat het in het verlengde ligt van de afzonderlijke besluiten.*

2 Totaalbeeld van de provinciale bijdragen bij financiële besluiten

Algemeen

PS hebben het budgetrecht, dat wil zeggen PS stellen de baten en lasten per programma voor het komend begrotingsjaar vast en maken daarbij een afweging tussen baten en lasten van verschillende programma's. Een deel van de baten en lasten ligt echter al vast, onder andere vanwege privaatrechtelijke handelingen. Deze handelingen zijn aan GS, maar moeten vaak wel aan PS worden voorgelegd, omdat ze bijvoorbeeld gevolgen kunnen hebben voor het budgetrecht. Voorbeelden zijn:

- De Provinciewet bepaalt dat de oprichting van verbonden partijen voor wensen en bedenkingen wordt voorgelegd aan PS.
- In de financiële verordening van de provincie Limburg is opgenomen dat PS bij leningen boven de € 2,5 mln. om wensen en bedenkingen worden gevraagd.

Kennislandschap Greenport

Sinds de oprichting van de BV's voor het kennislandschap Greenport Venlo is er vier maal een financiële beslissing (lening, agiostorting of investeringssubsidie) aan PS voorgelegd. Daarbij wordt geen financieel overzicht gegeven van wat er tot dan toe in de Campus is geïnvesteerd of bijgedragen.

PS kunnen zelf alles opzoeken. Bij een complexe samenwerking als het kennislandschap Greenport Venlo is dat niet eenvoudig, omdat de gevolgen van financiële beslissingen op diverse plekken in de begroting en jaarstukken zijn opgenomen (zie figuur 2). De plek is afhankelijk van of het om een subsidie, lening of om eigen vermogen gaat. (Dit conform de systematiek van begroten van provincies.) Het is daardoor niet eenvoudig de gevolgen van een beslissing te overzien.

Veel deelnemingen van de provincie zijn 'een groot project'. Greenport Venlo is dat niet[1]. Om een overzicht van de financiele bijdragen te krijgen zijn andere mogelijkheden, zoals een bijlage in de begroting. Dit gebeurde bij de begroting 2012 tot en met de begroting 2016.

[1] Er zijn wel kwartaalrapportages van de Campus Vastgoed die als groot project worden behandeld. Dit biedt inzicht, maar niet in de financiële bijdragen van de provincie. Ook is er geen kwartaalrapportage van de Brightlands Campus Greenport Venlo

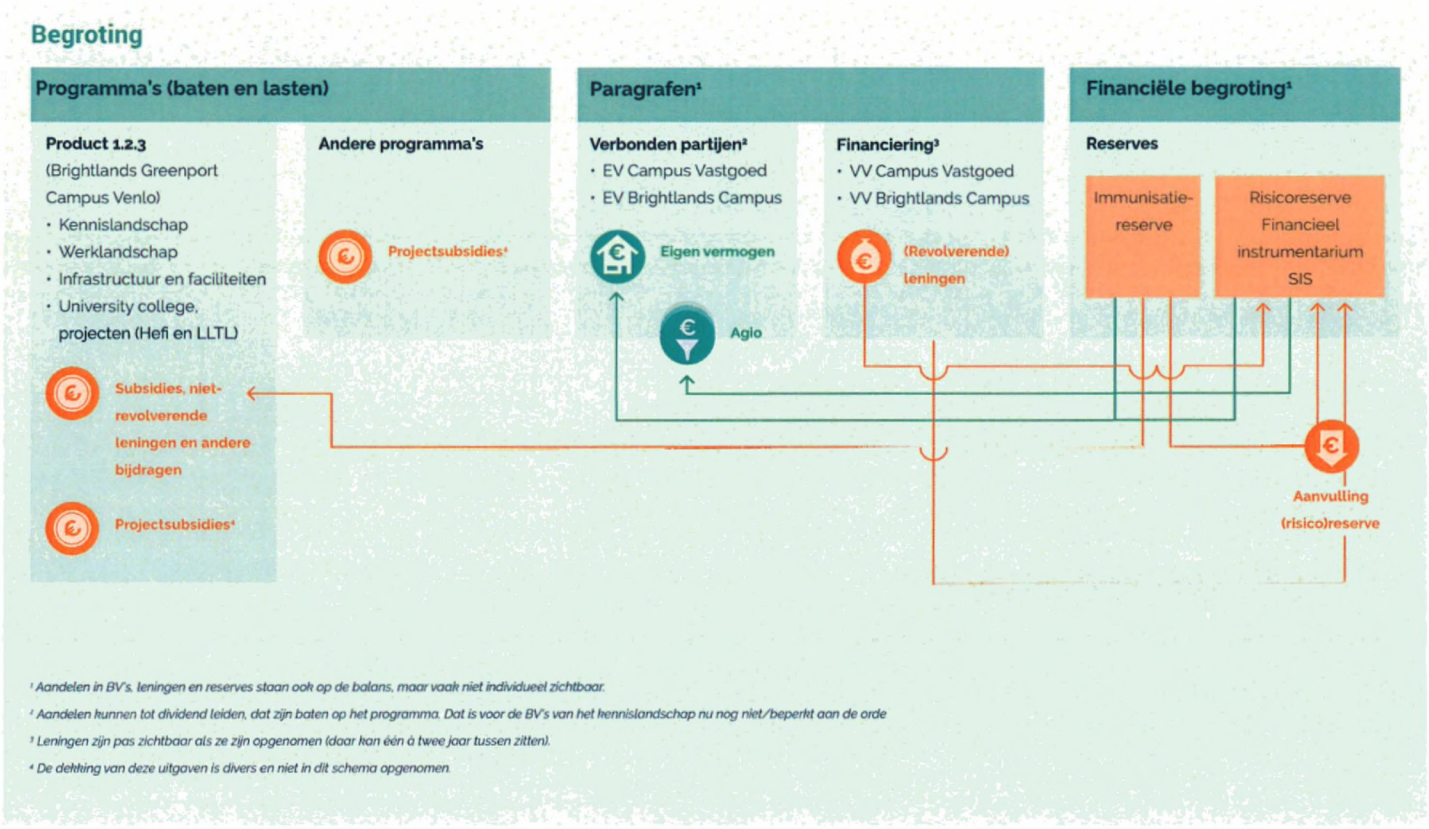
Aanbevelingen voor PS

Bij samenwerkingen kan het complex zijn om inzicht te krijgen in het totaal aan ingezette financiële middelen, vanwege de verschillende instrumenten die worden gekozen, de verschillende besluiten die daarover worden genomen en de spreiding in de tijd. Ook worden besluiten vaak niet op het moment van de begroting genomen. Voor het nemen van financiële besluiten bij complexe organisaties is inzicht in de totale financiële bijdrage van de provincie nodig: Welke leningen zijn al verstrekt? Welke bijdragen gegeven? Wat zijn de afspraken? Wat mat het kosten? Wat zijn de risico's? Vraag om een overzicht van de ingezette financiële instrumenten bij een financieel besluit als die overzicht niet is bijgevoegd.

Dit inzicht is ook van belang bij de begroting. Veel deelnemingen van de provincie zijn 'een groot project', maar niet allemaal. Dat hoeft ook niet; er zijn ook andere (lichtere) mogelijkheden, zoals een bijlage in de begroting (dit gebeurde bij de begroting 2012 tot en met de begroting 2016). PS kan GS vragen om meer gebundelde totaaloverzichten (bij bijvoorbeeld de begroting) en voortgangsrapportages.

Alle deelnemingen en leningen samen hebben invloed op de financiële positie van de provincie (zie de handreiking financiële bindingen). Neem jaarlijks de tijd voor de financiële positie bij de jaarstukken/voorjaarsnota. Let ook op de relatie tussen de financiële positie en de afzonderlijke deelnemingen en leningen. Vraag om uitleg als die relatie niet duidelijk is.

Figuur 2 **Waar zijn financiële besluiten terug te vinden in de begroting?**



¹ *Aandelen in BV's, leningen en reserves staan ook op de balans, maar vaak niet individueel zichtbaar.*

² *Aandelen kunnen tot dividend leiden, dat zijn baten op het programma. Dat is voor de BV's van het kennislandschap nu nog niet/beperkt aan de orde*

³ *Leningen zijn pas zichtbaar als ze zijn opgenomen (daar kan één à twee jaar tussen zitten).*

⁴ *De dekking van deze uitgaven is divers en niet in dit schema opgenomen.*

3 De betekenis van rollen gaat verder dan financiële techniek

Algemeen

De provincie kan diverse rollen hebben. De provincie Limburg onderscheidt verschillende rollen in de nota Sturing in Samenwerking (SiS). In SIS staat ook de uitleg van de rollen. In andere documenten, zoals de begroting, staan de rollen telkens benoemd, maar niet uitgelegd; de uitleg van de rollen kunnen in SIS worden opgezocht.

Een uitgangspunt bij de rollen lijkt te zijn dat een rol, zoals partner (mede-eigenaar) altijd min of meer gelijk is. Dat is niet noodzakelijk zo. Er is bijvoorbeeld een verschil tussen deelnemen aan een BV met 10% van de aandelen en deelnemen aan een BV met 76% van de aandelen.

Ook heeft de provincie in de praktijk regelmatig meerdere rollen tegelijkertijd. Dat is niet zonder betekenis.

Kennislandschap Greenport

De provincie heeft bij het kennislandschap Greenport Venlo de rol van subsidiënt (aan zowel de Brightlands Campus als aan projecten op de Campus), financier (verstrekker van leningen aan de Campus Vastgoed) en partner (mede-eigenaar in beide BV's). Bij deze rollen van de provincie is de rol van PS telkens verschillend. In figuur 3 laten we dat zien.

De drie rollen van de provincie zijn nauw met elkaar verbonden:

- De provincie is bij het kennislandschap een grote én actieve aandeelhouder met als doel economische structuurversterking.
- Daarnaast verstrekt de provincie leningen aan de Campus Vastgoed, omdat andere partijen dat niet doen én er een publiek belang is.
- Hetzelfde geldt voor de bijdragen (en subsidies) aan de onrendabele top van investeringen.

In wezen zijn dus alle drie de rollen erop gericht de Campus te ontwikkelen vanuit het publiek belang. Doordat het accent ligt op de rollen komt de verbondenheid tussen de rollen én het publieke belang niet altijd duidelijk naar voren komen.

Aanbevelingen voor PS

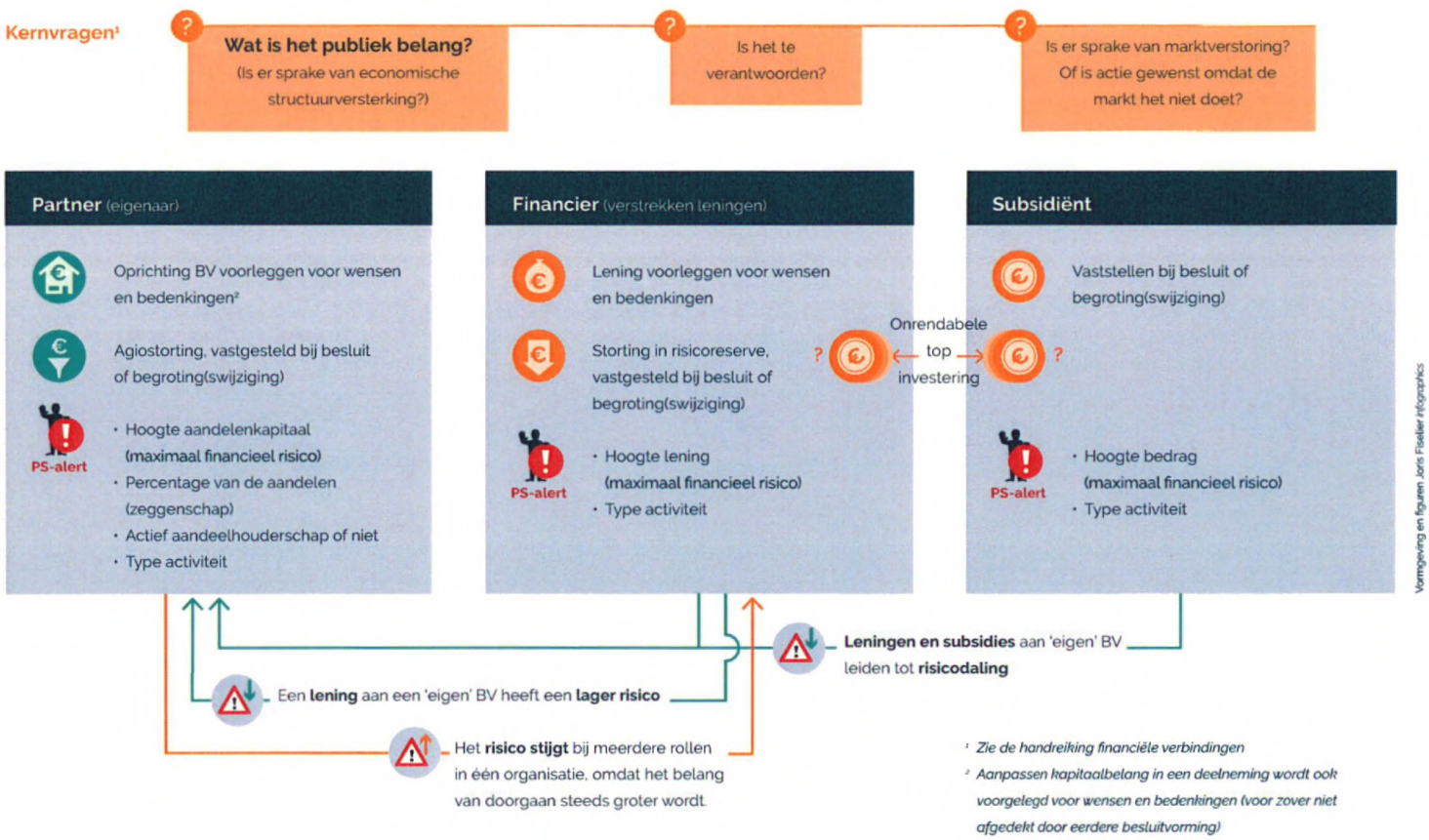


Bij complexe netwerksamenwerkingen zijn de rollen van de provincie vaak meervoudig. De rollen kunnen bovendien in de loop van de tijd veranderen en in aantal toenemen Daarom is informatie over de volgende aandachtspunten belangrijk:

- Wat is het publiek belang? Waarom is dit goed voor Limburg? Aandacht hiervoor helpt voorkomen dat het gesprek blijft 'steken' in financiële techniek (wat houdt een bepaald instrument precies in?) en daarbij horende procedures (hoe moet dat nu in PS worden behandeld?).
- Bij de inzet van financiële instrumenten, is het van belang een goede duiding te hebben van die rollen. Bijvoorbeeld als aandeelhouder is de provincie 'partner', maar het maakt veel uit welk aandeel de provincie heeft en welke zeggenschap.
- Bij meervoudigheid van rollen kan er onderlinge invloed zijn. Als de provincie een lening of subsidie verstrekt aan een BV waar ze aandelen in heeft, is dat in beginsel positief voor het risicoprofiel van de BV. Maar hoe ver kan dit gaan? Waar ligt de grens tussen kosten en baten, rendement en risico? En hoe meer rollen de provincie vervult, hoe groter het belang wordt om de betrokkenheid te behouden.

In zoverre GS bovenstaande informatie niet actief aanbiedt in reguliere planning- en controldocumenten, aanvullende kwartaaloverzichten of ad hoc informatie, kan PS daar zelf bij de behandeling en bespreking van individuele besluiten naar vragen.

Figuur 3 **Rollen provincie en Provinciale Staten bij het kennislandschap greenport Venlo**



Kaders tellen provincie Limburg

Achtergronddocument

Januari 2021

ZUIDELIJKE REKENKAMER

Leeswijzer

De Zuidelijke Rekenkamer heeft voor een deel in 2019 en – na een pauze vanwege andere prioriteiten – voor een deel in 2020 een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de kaderstellende rol van Provinciale Staten (PS) Limburg bij complexe samenwerkingen. Een complexe samenwerking wil zeggen dat er in een netwerk met andere publieke en/of private partijen wordt samengewerkt, vaak over een periode van meerdere jaren of zelfs decennia. Hoe kunnen PS in een dergelijke context hun kaderstellende en controlerende taak goed uitvoeren, naast het budgetrecht dat zij bij de jaarlijkse behandeling van de begroting kunnen uitoefenen?

In deze verkenning heeft de rekenkamer aan de hand van de casus 'kennislandschap Greenport Venlo' gekeken naar de ontwikkelingen in de tijd en de besluiten waarbij PS betrokken zijn geweest. In de casus komen de eerdergenoemde kenmerken van complexe samenwerking samen: een samenwerking met meerdere partijen over een langere periode. Hoe heeft kaderstelling door PS plaatsgevonden en hoe kan controle door de Staten worden uitgeoefend? Hoe verhoudt zich dit tot de jaarlijkse kaderstelling en controle bij de begroting en jaarstukken? De casus dient als leermateriaal voor sturing op complexe samenwerking door PS. Niet zozeer een oordeel over de casus zelf al wat hiervan kan worden geleerd in bredere zin staat daarom centraal.

In hoofdstuk 1 gaan we in op de aanleiding en de onderzoeksopzet van het verkennend onderzoek. In hoofdstuk 2 geven we een beschrijving op hoofdlijnen van het kennislandschap Greenport Venlo. In hoofdstuk 3 staan we stil bij de voor het kennislandschap relevante beleidskaders en de besluiten die aan PS zijn voorgelegd. In hoofdstuk 4 richten we ons op de financiële besluiten die zijn genomen voor het kennislandschap en hoe deze terug te zien zijn in de planning- en controldocumenten. In hoofdstuk 5 staan de diverse rollen van de provincie centraal, evenals de betekenis hiervan voor PS. Ieder hoofdstuk sluiten we af met aandachtspunten voor PS.

Op basis van het verkennend onderzoek heeft de Zuidelijke Rekenkamer een handreiking voor PS opgesteld. Daarin staat de belangrijkste lessen en aandachtspunten voor PS bij elkaar gezet. De handreiking wordt gelijktijdig met dit achtergronddocument gepubliceerd op de website van de Zuidelijke Rekenkamer.

Inhoudsopgave

..... 1

1 Over dit onderzoek 4

1.1 Aanleiding en onderwerp 4

1.2 Doelstelling en aanpak 5

2 Kennislandschap Greenport Venlo op hoofdlijnen 6

2.1 Voorgeschiedenis kennislandschap 6

2.2 Ontwikkeling van het kennislandschap 7

2.3 Organisatie kennislandschap 8

3 Beleidskaders kennislandschap Greenport Venlo 11

3.1 De oprichting en doorontwikkeling van het kennislandschap beleidsmatig bezien 11

3.2 Besluiten voorgelegd aan PS 2014-2019 14

3.3 Begroting: wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 16

3.4 Aandachtspunten voor PS 17

4 Financieel instrumentarium kennislandschap Greenport Venlo 18

4.1 Aandelen, leningen en andere bijdragen 18

4.2 Hoe zijn de financiële instrumenten zichtbaar in de begroting? 21

4.3 Het kennislandschap als 'groot project' 24

4.4 Risico's 25

4.5 Aandachtspunten voor PS 26

5 Rollen provincie bij het kennislandschap Greenport Venlo 28

5.1 Rollen SIS 2.0 28

5.2 Drie rollen van de provincie bij het kennislandschap Greenport Venlo 31

5.3 Aandachtspunten voor PS 33

Bijlage 1 Geraadpleegde documenten 34

1 Over dit onderzoek

1.1 Aanleiding en onderwerp

De Zuidelijke Rekenkamer wil het zoeklicht zetten op kaderstellende momenten bij complexe samenwerkingen. Deze samenwerkingen leiden tot een andere dynamiek, vanwege de betrokkenheid van andere partijen en lange doorlooptijden van bijbehorende activiteiten. Welk effect heeft dat op de kaderstelling door PS?

1.1.1 Complexe samenwerkingen

Om maatschappelijke opgaven aan te pakken, werken provincies steeds meer samen in netwerken met andere publieke en private partners. Dit betekent dat de provincie één van de partijen is die beslissingen neemt. Ook heeft de organisatie waarin de samenwerking plaatsvindt (vaak een verbonden partij) een eigen verantwoordelijkheid. Welke invloed heeft de provincie? En wat betekent het voor de mogelijkheden voor kaderstelling door PS?
Ook zijn provincies meer gaan investeren in samenwerkingen. Investeren betekent bijna per definitie dat er een lange termijn belang en betrokkenheid is[1]. Ook dit kan gevolgen hebben voor kaderstelling door PS.
De combinatie van investeren en samenwerken leidt tot de vraag wanneer PS kaders stellen en hoeveel ruimte ze daarbij hebben om tussentijds bij te sturen.

1.1.2 Kaderstelling door PS

PS zijn verantwoordelijk voor de kaderstelling; ze bepalen de grote lijnen van het provinciale beleid. Gedeputeerde Staten (GS) voeren dat beleid uit. PS controleren GS vervolgens.
Voor het uitvoeren van de kaderstellende rol maken PS gebruik van de verordenende bevoegdheid (vaststellen van regels en voorschriften) en het budgetrecht. Het budgetrecht is een van de krachtigste instrumenten van PS. Dit recht houdt in dat PS de baten en lasten voor het komend jaar vaststellen en daarmee GS autoriseren tot het uitvoeren van het bijbehorend beleid. De begroting die PS vaststelt moet sluiten. Dit betekent dat PS de baten en lasten van de diverse programma's tegen elkaar afwegen. In de praktijk zijn veel beleidsbeslissingen al eerder genomen en staan kaders al vast. Wat kan PS dan nog afwegen bij de begroting? Hoe groot is de ruimte? Wat staat vast? En voor hoe lang? En waar kan worden geschoven? In welke mate geven de begroting, en andere kaderstellende documenten, duidelijk de ruimte van PS aan? En hoe wordt de relatie tussen de beoogde provinciale rollen enerzijds en de kaderstellende en controlerende rol van PS anderzijds aangegeven?
Dit zijn de vragen die centraal staan in het vervolg van dit verkennend onderzoek.

[1] Zie ook de handreiking Financiële bindingen Limburg, die de rekenkamer in 2019 heeft uitgebracht: https://zuidelijkerekenkamer.nl/financiele-bindingen-provincie-limburg/

1.2 Doelstelling en aanpak

1.2.1 Ondersteuning kaderstellende rol PS

Met het verkennend onderzoek willen we aandachtspunten en handvatten bieden aan PS om hen te ondersteunen bij hun kaderstellende rol bij complexe samenwerking. Om de dynamiek bij dergelijke samenwerking meer concreet te maken hebben we de casus 'kennislandschap Greenport Venlo' onderzocht. Voor deze casus hebben wij in kaart gebracht met welke documenten en op welke momenten PS kaders hebben gesteld of kunnen stellen. Daarbij hebben we de focus gelegd op de beleidsinhoudelijke en de financiële beslissingen. Ook hebben we gekeken naar de rollen van de provincie; in hoeverre wordt in de documenten voor PS duidelijk wat de rollen van de provincie zijn en hoe deze zich verhouden tot kaderstelling door PS. We gaan voor deze casus na welke besluiten aan PS zijn voorgelegd, die betrekking hebben op:

1. Het maatschappelijk belang/de maatschappelijke doelen van de samenwerking;
2. Het financiële instrumentarium van de provincie dat wordt ingezet;
3. De rollen van de provincie en de betekenis daarvan voor PS.

Deze drie thema's komen in de hoofdstukken hierna aan bod, met voor ieder thema een eigen hoofdstuk.

1.2.2 Casus kennislandschap Greenport Venlo

Het kennislandschap Greenport Venlo is één van de vier Brightlands Campussen van de provincie Limburg. Het kennislandschap is gekozen, omdat het om een langlopende ontwikkeling gaat waarbij de provincie een rol speelt samen met andere overheden en private partijen. Deze samenwerking heeft de huidige vorm pas een aantal jaren. De aanloop tot deze samenwerking is echter veel langer. In de huidige vorm heeft de provincie diverse rollen bij de campus. De provincie is:

- oprichter en mede-eigenaar van de twee besloten vennootschappen (bv's) waar het kennislandschap uit bestaat;
- verstrekker van leningen voor vastgoed;
- verstrekker van subsidies voor diverse beleidsinhoudelijke doelen,

Het kennislandschap Greenport Venlo is opgenomen in de begroting in het programma Innovatiekracht. Het kennislandschap vindt zijn oorsprong in het jaar 2014 met het aanbieden van het Plan van aanpak Programma Greenport Venlo aan PS. Deze verkenning kijkt daarom naar de periode 2014 – juni 2020 voor de beantwoording van de onderzoeksvragen. Voor deze periode hebben we de documenten onderzocht. Het gaat dan onder andere om de besluiten die aan PS zijn voorgelegd, de planning- en controldocumenten en de kwartaalrapportages van de BV Greenport Venlo Campus Vastgoed (hier verder Campus Vastgoed genoemd). Bij deze besluiten en analyse focussen wij op wat er wanneer wordt voorgelegd en hoeveel context of overzicht daarbij wordt meegegeven aan PS. Het onderzoek heeft niet tot doel om de cijfers te controleren of op een andere manier het financiële beleid te onderzoeken of beoordelen.
Een overzicht van de geraadpleegde documenten is opgenomen in bijlage 1. Daarnaast hebben we enkele verkennende gesprekken gehouden met betrokkenen om meer achtergrond te krijgen bij de documenten.

2 Kennislandschap Greenport Venlo op hoofdlijnen

Het Kennislandschap Greenport Venlo bestaat uit twee bv's die in 2016-2017 zijn opgericht. De voorbereiding voor de oprichting van deze bv's is in 2012 begonnen. En ook de start van de voorbereidingen in 2012 was eigenlijk een tussenstap. Tien jaar eerder was de ontwikkeling naar een Greenport al ingezet. Evenals de ontwikkeling naar meer onderwijs, innovatie en kennis. In dit hoofdstuk schetsen we de ontwikkeling naar en vervolgens van het kennislandschap. Ook gaan we in dit hoofdstuk in op de wijze waarop de organisatie van de bv's is vormgegeven.

2.1 Voorgeschiedenis kennislandschap

2.1.1 Klavertje 4/Greenport

De term Greenport komt van de rijksoverheid. In de Nota 'Pieken in de Delta', uit 2004 gaat het voor het eerst over Greenports, dat wil zeggen 'geclusterde' landbouwgebieden. De regio Venlo is één van de zes landbouwgebieden die als Greenport wordt aangewezen in de nota. Het gaat daarbij overigens niet alleen om de landbouw, maar ook om de logistiek. In zekere zin was de status van Greenport een bevestiging van wat er al was. In het gebied bij Venlo was er op dat moment een logistiekcentrum *Trade Port Noord* en een railterminal. Vervolgens is een aantal stappen gezet. In 2008 werd een belangrijke stap gezet doordat de voorbereiding voor de toekomstige samenwerking Klavertje 4/Greenport Venlo aan PS van Limburg werd voorgelegd. In het voorjaar van 2009 gevolgd door de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4, het masterplan en het strategische businessplan. De ambitie daarbij was: *"...**Greenport Venlo uit te laten groeien tot een duurzaam en innovatief agro-logistiek cluster van nationale en Europese betekenis. In een drukker wordende regio met een uitbreiding van de economische activiteiten is het doel de kwaliteit van wonen, werken en leven in de regio te behouden en te verhogen en blijvende werkgelegenheid voor lager en hoger opgeleiden te bieden.**"* (Statenvoorstel Plan van aanpak Programma Greenport Venlo, Masterplan, p. 2).

In de stukken in deze periode wordt Klavertje 4 (grondbedrijf) genoemd en daarnaast Greenport. Bij Greenport gaat het om *"**waardecreatie, leren en quality of life**"*, dat wil zeggen het gaat om het versterken van kennis en de toepassing ervan om de regio te versterken als een aantrekkelijk woon- en leefgebied (begroting 2010, p. 26). In 2011 is in het verlengde hiervan NV Greenport Venlo Innovation Center opgericht.

2.1.2 Floriade

Parallel aan de ontwikkeling van Greenport Venlo/Klavertje 4 liep de voorbereiding van de Floriade. Rond 2000 ontstond in de regio Noord-Limburg het idee om de Floriade te organiseren. In 2003 waren alle betrokken gemeenten hiermee akkoord. Vanaf dan werd gewerkt naar de Floriade die in 2012 plaats vond. De provincie Limburg heeft financieel bijgedragen aan de voorbereidingen van de Floriade. Ook heeft de provincie geïnvesteerd in de bouw en exploitatie van de Innovatoren. Dit gebouw was gericht op de Floriade, maar had daarnaast ook als doel bij te dragen aan de huisvesting van bedrijven en kennisinstelling op het gebied van agro en food na de Floriade. Het andere permanente gebouw dat werd gebouwd voor de Floriade – Villa Flora – was in eigendom van de gemeenten die de Floriade organiseerden.

De berichten over de resultaten van de Floriade waren divers. In 2018 heeft Panteia in opdracht van de provincie onderzoek gedaan naar de Floriade. Uit de evaluatie kwamen, naast enkele negatieve ontwikkelingen, waaronder met name de hogere uitgevallen kosten, vooral diverse positieve punten naar voren. Zo is de conclusie van Panteia dat de Floriade in algemene zin een positieve uitwerking heeft gehad op de economische ontwikkeling. Specifiek voor het kennislandschap Greenport Venlo zijn de bevindingen van Panteia relevant dat:

- de Floriade van belang is geweest voor de komst van de Brightlands Campus Greenport, omdat dit ertoe heeft geleid dat de onderwijsinstellingen naar de regio Noord-Limburg zijn gekomen. Ook heeft de Floriade diverse partijen samengebracht waardoor de komst van de Brightlands Campus Greenport is versneld.
- de Floriade op directe en indirecte wijze een belangrijke impact heeft gehad op de governance van Greenport Venlo, en op de samenwerking tussen bedrijven, overheden en de kennisinstellingen in de regio.

2.2 Ontwikkeling van het kennislandschap

2.2.1 Plan van aanpak Programma Greenport Venlo

Na de Floriade in 2012 – in de begroting van 2013 van de provincie Limburg - is aangegeven dat de kennis en innovatiestructuur van Greenport Venlo verder zal worden uitgebouwd en verbeterd. Bij deze begroting werd een motie ingediend (motie 284) waarin werd gevraagd om een analyse van de toekomst van structuurversterkende projecten. De reden die in de motie hiervoor wordt gegeven is dat er voor de Chemelot Campus en Maastricht Health Campus een heldere visie en route naar meerwaarde is, maar dat die voor de overige projecten, waaronder Greenport, ontbreekt. In de voorjaarsnota 2014 zeggen GS toe met een meerjarig programma voor Greenport Venlo te komen. Dit gebeurt in het statenvoorstel *Plan van aanpak Programma Greenport Venlo* uit 2014. Met dit voorstel neemt de provincie regie over Klavertje 4/Greenport Venlo en het voormalige Floriade-terrein. Een van de problemen was kort samengevat dat het gebied versnipperd was. Het gebied was in een aantal gebieden verdeeld, met verschillende gemeenten als eigenaar. Dit gold ook voor het Floriade-terrein. De Innovatoren was in eigendom van de provincie. Villa Flora was in eigendom van vijf gemeenten.
In het plan van aanpak is de richting ingeslagen naar één Ontwikkelbedrijf (werklandschap) en daarnaast één campusorganisatie (kennislandschap). Het beleidsdoel van het kennislandschap is het verbeteren van het vestigingsklimaat in de regio, het bedrijfsleven (met name het MKB) te faciliteren en de economische structuur van de regio te versterken. De op te richten campusorganisatie is daarbij de spil. Het doel van de campus is geformuleerd als: *"de realisatie van op de markt toegesneden onderwijs en (toegepast) onderzoek, inclusief de fysieke en intellectuele infrastructuur voor innovatie en valorisatie. Plus de organisatie van een betere verbinding in netwerken van kennisinstellingen, bedrijven op regionaal, nationaal en internationaal niveau."* (Statenvoorstel Plan van aanpak Programma Greenport Venlo, 2014, p. 8).

2.2.2 Brightslands campussen; programma kennis-as

Brightlands Campus Greenport Venlo is één van de vier Brightlands Campussen die onderdeel uitmaken van de kennis-as. De kennis-as is een programma van de Universiteit Maastricht, Maastricht Universitair Medisch Centrum (MUMC) en Zuyd Hogeschool uit 2013. In dit programma wordt aangegeven dat de kerntaak van deze drie kennisinstellingen is het ontwikkelen van kennis en het scheppen van voorwaarden voor een sterke economie en een gezonde bevolking. De drie kennisinstellingen richten zich daarom - ook financieel - op projecten en programma's om de kenniseconomie in de regio te versterken en onderzoek, innovatie en onderwijsvernieuwing te stimuleren. Later is ook Fontys Hogeschool toegetreden.
In het programma wordt aangegeven dat er twee campussen zijn (Chemelot en Maastricht Health Campus). Ook wordt aangekondigd de campussen Venlo en Heerlen te ontwikkelen. Voor Venlo was deze ontwikkeling overigens in zekere zin al gestart, omdat de Universiteit Maastricht en het MUMC sinds 2009 twee masterprogramma's: Health Food Innovation Management en Global Supply Chain Management aanbieden in Venlo. De Fontys Hogeschool had al langer opleidingen in Venlo. De HAS Hogeschool heeft vanaf 2013 enkele opleidingen in Venlo.
Het streven voor de vier campussen is samen te werken in een triple helix – een samenwerking van kennisinstellingen, overheid en bedrijfsleven. In 2014 is voor de campussen de naam Brightlands

geïntroduceerd. Begin 2015 is de kennis-as geactualiseerd en sinds die tijd is het meer dan voorheen ondersteunend aan de ontwikkeling van de Limburgse topsectoren en campussen. Daarmee versterkt de kennis-as ook het initiatief Brightlands (www.limburg.nl).

2.2.3 Greenport als Brightlands Campus

Het Plan van aanpak Programma Greenport Venlo werd in de periode 2014 – 2016 verder uitgewerkt. Voor het kennislandschap is deze uitwerking in lijn gebracht met het programma kennis-as. Iedere Brightlands Campus heeft een eigen inhoudelijke focus. Voor Greenport Venlo is dat de land- en tuinbouw. De campus Greenport Venlo heeft als bijzonderheid dat er *geen* groot bedrijf in de regio zat dat logischerwijs deel zou nemen aan de campus om de triple helix vorm te kunnen geven. Bij de andere campussen was dit wel het geval. De land- en tuinbouwsector bestaat grotendeels uit MKB- bedrijven. Hierdoor was er een tuinbouwgebied met een logistiek netwerk, maar de focus lag in 2013 minder op kennis, ontwikkeling en innovatie, omdat dit veelal grotere investeringen vergt. Het accent bij de ontwikkeling van de campus Greenport ligt daarom vanaf de start tot heden relatief sterk op acquisitie van bedrijven en acceleratie van ontwikkelingen. (Nieuwe) bedrijven wordt huisvesting en faciliteiten voor onderzoek geboden. Advies, dienstverlening en aandacht voor financiering is ook van belang voor de campus.

2.3 Organisatie kennislandschap

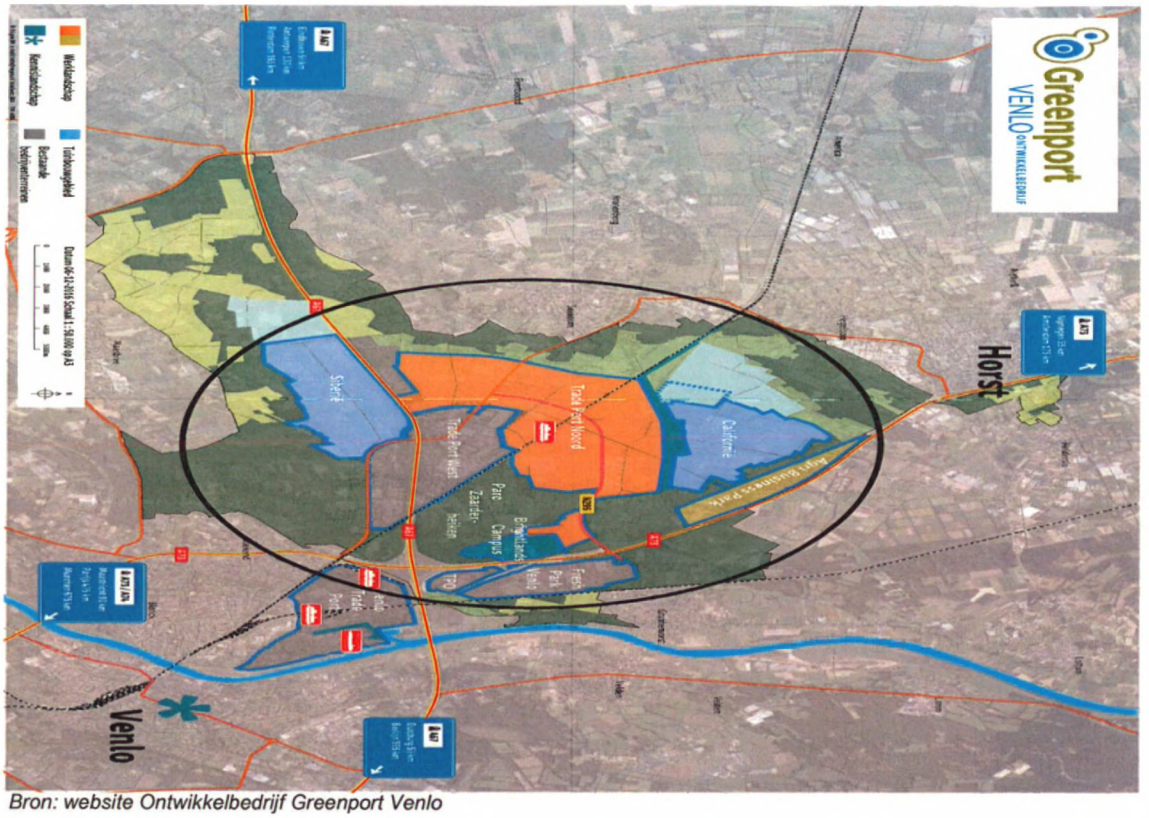
2.3.1 Twee onderdelen

Het kennislandschap Greenport Venlo bestaat uit twee onderdelen:

- De Brightlands Campus Greenport Venlo BV (de software): dit is de organisatie die innovatie stimuleert, bedrijven trekt en dergelijke.
- De BV Greenport Venlo Campus Vastgoed (de hardware); de gebouwen en de grond.

Het kennislandschap wordt omringd door het **zogenaamde** "werklandschap". Het werklandschap bestaat uit de BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo. Het Ontwikkelbedrijf heeft terreinen van 400 ha. Daarnaast is er een landschapsplan van ook circa 400 ha. Verder koopt het Ontwikkelbedrijf agrarisch land en verkoopt het als bedrijventerrein, voor tuinbouw of als landschap. In figuur 1 is de locatie van het kennislandschap in relatie tot het Ontwikkelbedrijf weergegeven.

Figuur 1 Locatie kennislandschap Greenport Venlo en Ontwikkelbedrijf



Bron: website Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo

2.3.2 Brightlands Campus

De Brightlands Campus Greenport Venlo is in 2017 formeel opgericht en heeft als juridische vorm die van een bv. De provincie, de Universiteit Maastricht en BASF vegetable seeds zijn de aandeelhouders met ieder 1/3 van de aandelen. Alle aandeelhouders verstrekken ieder jaar € 300.000 aan de campus. BASF is sinds 2020 aandeelhouder. Tot deze aandeelhouder uit het bedrijfsleven was gevonden, heeft de provincie de bijdrage 'vanuit' het bedrijfsleven betaald.

Inhoudelijk richt de Brightlands Campus zich op: agro/food (future farming) en gezondheid/gezonde voeding en biocirculaire economie. Ook zijn er samenwerkingen (cross overs) met de logistieke sector en de maakindustrie. Op deze terreinen wordt kennis bij elkaar gebracht, verder ontwikkeld en aangewend voor de maatschappij (valorisatie).

2.3.3 Campus Vastgoed

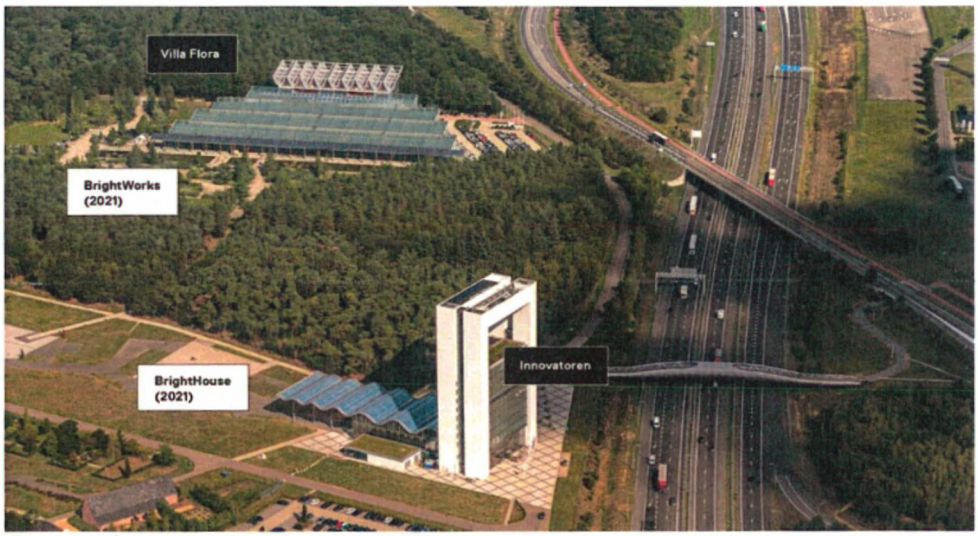
Ook de Campus Vastgoed is een bv. De provincie Limburg is voor 76% aandeelhouder en de gemeente Venlo voor 24%.[2] De Campus Vastgoed bestaat uit:

- Een aantal gebouwen. Vanaf de start zijn dat de gebouwen voor de Floriade: Villa Flora en de Innovatoren. Daarnaast is in 2019 besloten tot de bouw van twee nieuwe gebouwen: BrightWorks en BrightHouse (zie figuur 2).
- Kassen, landbouwgrond en andere faciliteiten voor R&D.

[2] Onder de Campus Vastgoed BV hangt een CV met daarin de Innovatoren, met dezelfde aandeelhouders en stemverhoudingen als de Campus Vastgoed BV. Deze constructie heeft een historische, belastingtechnische, reden. Voor de leesbaarheid hebben we het telkens over de BV Campus Vastgoed.

- Grond die in de toekomst kan worden ontwikkeld. Ook staan er nog tijdelijke gebouwen van de Floriade die zullen worden afgebroken.
- Een gebouw in de binnenstad van Venlo (voormalig Raad van Arbeid gebouw) ten behoeve van onderwijsfaciliteiten en een aantal studentenwoningen voor de Universiteit Maastricht.

Figuur 2 Gebouwen kennislandschap Greenport Venlo



Bron: presentatie Brighlands in het kort (Brightlands Campus)

2.3.4 Regiodeal

Voorjaar 2020 heeft de regio Noord-Limburg een regiodeal met het Rijk gesloten *Samen op weg naar een gezond, ondernemend en veilig Noord-Limburg*. Deze regiodeal is een voorstel van de Provincie Limburg en de acht gemeenten in Noord-Limburg samenwerkend in de Regio Noord-Limburg. Het voorstel wordt onder andere gesteund door de Brightlands Campus Greenport Venlo en de onderwijsinstellingen in de regio (voorstel regiodeal, p. 1). Op deze regiodeal gaan we in deze verkenning niet verder in; we beperken de verkenning tot het beleidsdoel van de provincie voor het kennislandschap, de financiën en vervolgens de rollen van de provincie.

3 Beleidskaders kennislandschap Greenport Venlo

In dit hoofdstuk staan we stil bij het maatschappelijke belang/de maatschappelijke doelen van het kennislandschap (onderzoeksvraag 1). We zoomen in op de beleidsmatige kant van de stukken rond de oprichting van het kennislandschap. Ook kijken we naar de verdere inhoudelijke ontwikkeling van de campus. Vervolgens zetten we de besluiten die aan PS zijn voorgelegd op een rij (onderdeel onderzoeksvraag 3). Daarna gaan we in op de maatschappelijke doelen van het kennislandschap die in de begroting van de provincie zijn opgenomen bij de beantwoording van de vragen 'wat willen we bereiken?' en 'wat gaan we daarvoor doen?'. We sluiten af met aandachtspunten voor PS.

3.1 De oprichting en doorontwikkeling van het kennislandschap beleidsmatig bezien

3.1.1 De startfase van het kennislandschap

In hoofdstuk 2 hebben we het doel van het kennislandschap Greenport geschetst; het gaat om het verbeteren van het vestigingsklimaat in de regio, het bedrijfsleven te faciliteren en de economische structuur van de regio te versterken. In deze paragraaf zoomen we verder in op dit doel.
De ambitie die bij het doel hoort is dat de regio Noord-Limburg met Greenport Venlo een toppositie wil innemen als centrum van agribusiness en (vers)logistiek. De potentie van de regio wordt als groot gezien, omdat de agro/food business in Noord- en Midden-Limburg tot de meest productieve, efficiënte en duurzame ter wereld behoort (Voorstel Plan van aanpak Programma Greenport Venlo, 2014, p. 6). De regio kent ook aandachtspunten, zoals de concurrentiepositie die permanent bevochten moet worden, evenals de strategische positie ten opzichte van Eindhoven en Duisburg. Ook innovaties in de logistieke sector zijn van belang, omdat die ertoe leiden dat logistieke bedrijven andere afwegingen gaan maken. Tot slot, is een aandachtspunt dat het onderwijs en de onderzoeksprogramma's in de regio nog onvoldoende zijn toegesneden op het MKB. Ook mist er onderzoekscapaciteit.

Het voorstel Plan van aanpak Programma Greenport Venlo is om te komen tot drie elkaar aanvullende programmalijnen:

- Programmalijn 1 Een aantrekkelijk en wervend werklandschap
- Programmalijn 2 Een toegesneden kennislandschap
- Programmalijn 3 Infrastructuur en faciliteiten

Om dit te bereiken moeten de organisaties die eigenaar zijn van diverse onderdelen (grond, vastgoed) van Greenport worden samengevoegd in één organisatie (het werklandschap). Dit omdat deze organisaties tot dan toe als een lappendeken werden ervaren. Ook wordt voorgesteld een afzonderlijke organisatie voor de campus op te richten (kennislandschap). Tot slot, krijgt ook de verbetering van de bestaande infrastructuur en de noodzakelijke / gewenste faciliteiten voor studenten en kenniswerkers aandacht. Het voorstel is deze koers verder uit te werken in 2015.

3.1.2 Het Campusplan en de formele oprichting[3]

Grond en vastgoed

In april 2016 hebben GS het voorstel Stand van zaken uitvoering Plan van Aanpak Programma Greenport Venlo en besluitvorming over het werklandschap en het kennislandschap aan PS aangeboden. Een deel van het voorstel betrof het opheffen van de op dat moment bestaande organisaties en het vervolgens oprichten van de BV Ontwikkelbedrijf voor het werklandschap en de BV Campus Vastgoed. Er treden gemeenten uit en de gemeente Venray treedt toe. Een deel van het voorstel betreft het regelen van de financiën met de uittreders en voor de nieuwe organisatie. Samengevat gaat het om een bijdrage van de provincie van € 6 miljoen voor het afhandelen van de onderlinge verrekeningen. Het eigen vermogen van de 'oude' bv's gaat over naar de nieuwe. De winst die daarbij wordt berekend gaat naar de risicoreserve. Aan het Ontwikkelbedrijf wordt een lening verstrekt. Zowel het Ontwikkelbedrijf als de Campus Vastgoed worden verondersteld kostendekkend te gaan werken (zie verder hoofdstuk 4).

Brightlands Campus Greenport Venlo

Bij het voorstel van april 2016 hoort ook het Campusplan 'Brightlands Campus Greenport Venlo'. PS worden gevraagd in te stemmen met het Campusplan en de daarin opgenomen vervolgaanpak voor de Brightlands Campus Greenport Venlo. In het Campusplan wordt:

- een inhoudelijke focus op gezonde en veilige voeding, future farming en alternatieve grondstoffen en voedingsbronnen voorgesteld;
- de relatie met de andere Brightlands Campussen geschetst;
- de governance en de relatie ten opzichte van andere organisaties in de regio beschreven (het gaat dan bijvoorbeeld om bedrijven en andere partijen waarmee de campus wil samenwerken).

De geraamde kosten van de ontwikkeling van het kennislandschap zijn € 7,8 miljoen voor de jaren 2017, 2018 en 2019 (€ 2,6 miljoen per jaar). PS worden gevraagd met deze kosten in te stemmen.
Het Campusplan is in samenwerking met de Universiteit Maastricht tot stand gekomen. De HAS Hogeschool Venlo en Fontys Hogeschool Venlo hebben het Campusplan onderschreven.

In december 2016 wordt de formele oprichting van de BV Ontwikkelbedrijf en de BV Campus Vastgoed aan PS voorgelegd voor wensen en bedenkingen. Ook is er op een paar punten een aanvulling op de bijbehorende financiële afhandeling. Dit besluit is in essentie hetzelfde als het voorstel van april 2016, behalve dat enkele bedragen inmiddels wat preciezer zijn berekend.
De Brightlands Campus Greenport Venlo BV wordt in 2017 verder ontwikkeld en eind 2017 formeel opgericht. De oprichting is in lijn met het Campusplan en wordt daarom niet meer afzonderlijk aan PS voorgelegd.

3.1.3 Brightlands Campus Greenport Venlo – Business plan 2020-2023

De Brightlands Campus BV heeft de verdere ontwikkeling uitgewerkt in een businessplan voor 2020 – 2023 (door de aandeelhouders mei 2019 vastgesteld). In het plan wordt (her)bevestigd dat het doel is een derde aandeelhouder (bedrijf) te vinden. Dit is enkele maanden later gerealiseerd. Zoals reeds eerder opgemerkt, is BASF sinds 2020 aandeelhouder.
Uitgangspunt van het plan is dat een campus – in het algemeen - een ontwikkelperiode van tien jaar heeft. De

[3] In het voorstel worden ook organisaties als Bright Innovation Network Greenport Venlo (BING) en de Economic Development Board (EDB) geïntroduceerd. De taken van deze organisaties hebben zich in de daaropvolgende jaren anders ontwikkeld. Een deel van BING wordt bijvoorbeeld door de Brightlands Campus Greenport Venlo zelf gedaan. In deze verkenning beperken we ons tot de hoofdlijn en gaan we daarom niet op deze organisaties in.

fasen van de campus worden daarom ingedeeld in de drie fasen:

- 2017 -2019: van idee naar start
- 2020 – 2023: van start naar groei
- 2024 – 2027 van groei naar volwassenheid

In het businessplan worden vier programma's onderscheiden voor de periode 2020-2023:

- R&D
- Business Development
- Programma R&D infra (unieke technologieplatforms en een R&D-infrastructuur met en door partijen)
- en het programma Talent & Community.

De Brightlands Campus Greenport Venlo geeft aan dat het ingewikkeld is een goed verdienmodel te maken, omdat de huuropbrengsten van het vastgoed en de kosten van benutting van de faciliteiten in de BV Campus Vastgoed zitten. De (externe) inkomsten van de Brightlands Campus Greenport Venlo zijn daardoor beperkt.

Het businessplan is vastgesteld door de aandeelhouders. Het plan is niet naar PS gestuurd, wel wordt op enkele plekken, in bijvoorbeeld de begroting 2020 van de provincie, benoemd dat het plan er is en wordt naar de inhoudelijke lijnen verwezen.
Jaarplannen en kwartaalrapportages van de Brightlands Campus Greenport Venlo worden niet naar PS gestuurd. De reden hiervoor is de algemene lijn van de provincie dat jaarlijkse ondernemingsplannen en kwartaalrapportages van verbonden partijen niet aan PS worden voorgelegd (Sturing in Samenwerking 2.0 (SIS 2.0)).

3.1.4 Strategisch plan komende tien jaar

De beide bv's van het kennislandschap werken in 2020 aan een strategisch plan voor de komende tien jaar. Dit omdat er een sterke wederzijdse afhankelijkheid is; het zijn twee bedrijven met een missie die bij elkaar aansluit, maar die verschillende verantwoordelijkheden hebben. De Brightlands Campus BV maakt het inhoudelijke plan en werft onder andere bedrijven. Voor die bedrijven zijn werkruimtes, laboratoria, kassen en dergelijke nodig. Campus Vastgoed biedt de ruimtes en faciliteiten aan. Indien de ruimtes en faciliteiten er niet zijn en/of vol zijn wordt een plan gemaakt voor nieuwe ontwikkeling van bijvoorbeeld een gebouw. Ondanks de grote samenhang tussen beide bedrijven lopen de belangen niet altijd volledig samen. Zo kan er een verschillend belang zijn bij het bepalen van de huurprijs van ruimtes. De Brightlands Campus Greenport Venlo heeft baat bij minder hoge huurkosten, want dat is aantrekkelijk voor bedrijven. Campus Vastgoed kan gebaat zijn bij hogere huren, omdat de huren de kosten moeten dekken. Wat nodig is en hoe dat aan te pakken wordt door beide bv's samen uitgewerkt voor de komende tien jaar (bron verkennende gesprekken).

3.1.5 Provinciaal beleidskader voor de Limburgse landbouw- en agrifoodsector 2020-2023

De provincie Limburg werkt inhoudelijk aan een landbouwkoers voor de komende jaren. Leidend hiervoor is het document 'Koers naar de toekomst, Provinciaal Beleidskader voor de Limburgse Landbouw-en agrifoodsector 2020-2023'. Dit beleidskader is in juni 2020 door PS aangenomen. In dit kader wordt ingegaan op de Brightlands Campus Greenport Venlo. Aangegeven wordt dat er wordt ingezet op een stevige ontwikkeling van de Campus, met name via de programmalijn 'Future Farming'. Hier wordt een inzet van circa € 8,5 miljoen voor voorgesteld. Deze investering heeft vooral een beleidsdoel. Het is belangrijk voor de Campus dat de provincie sterk inzet op dit beleidsinhoudelijk doel.

3.2 Besluiten voorgelegd aan PS 2014-2019

3.2.1 Besluiten PS

In figuur 3 hebben we in een overzicht opgenomen de besluiten die tot nu toe zijn voorgelegd aan PS die relevant zijn voor het kennislandschap. De besluiten die aan het kennislandschap voorafgaan, zoals over Klavertje 4/Greenport hebben we daarbij globaal geduid (linkerkant van de figuur). De besluiten vanaf 2014 hebben we meer in detail opgenomen (rechterkant van de figuur). Bij de besluiten vanaf 2014 gaat het met name om afzonderlijke besluiten; dat wil zeggen besluiten die geen onderdeel uitmaken van de begroting of een ander regulier planning- en controldocument.[4] De enige uitzondering die we hier maken is het besluit dat is opgenomen in de Voorjaarsnota 2018 (over de doorontwikkeling van de Campus Vastgoed en de onrendabele top van het Raad van Arbeid gebouw). Dit besluit hebben we hier opgenomen,
omdat het in het verlengde ligt van de afzonderlijke besluiten.
Op hoofdlijnen zien we vanaf 2014 de volgende besluiten:

- In de periode 2014 – 2017 is over de inhoudelijke koers en de oprichting van de bv's van het kennislandschap in drie stappen besloten.
- Na de oprichting is in 2017, 2018 en 2019 ieder jaar nog minimaal één besluit voorgelegd voor de financiering van vastgoed en/of extra bijdragen omdat de kosten hoger uitvielen. Het gaat om het voormalige Raad van Arbeid gebouw in Venlo en om twee nieuwe gebouwen op de campus.

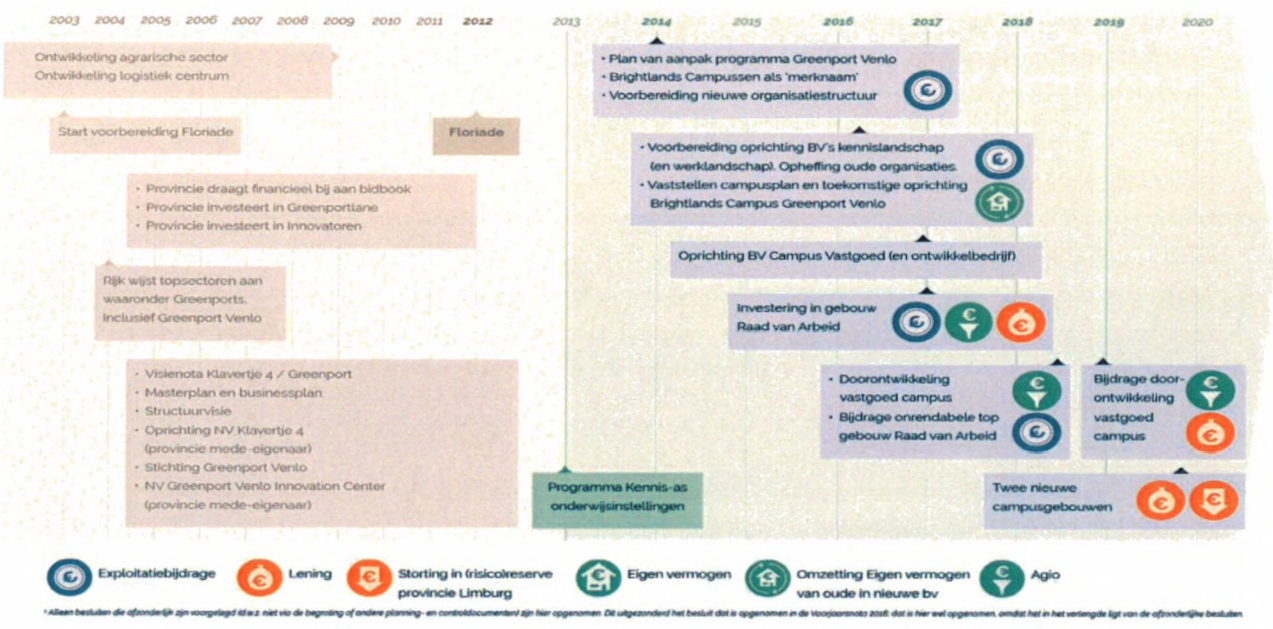
Afhankelijk van het type financieel besluit wordt PS gevraagd om een besluit vast te stellen of wordt een besluit voorgelegd voor wensen en bedenkingen. Het voorleggen van besluiten zijn momenten dat PS eventueel aanvullende kaders kan stellen en/of kan vragen naar geldende kaders. Leningen (boven de € 2,5 miljoen) en een deelname aan een bv (ongeacht de omvang) worden voorgelegd aan PS voor wensen en bedenkingen. Subsidies en andere bijdragen in de exploitatie worden, als onderdeel van een programma, vastgesteld door PS in de begroting of een ander document uit de planning & controlcyclus.

3.2.2 Inhoud besluiten

Als we kijken naar de besluiten na de oprichting, dus de besluiten in de periode 2017 - 2019 dan valt op dat de besluiten zich grotendeels richten op financiële besluitvorming (zie verder hoofdstuk 4). Het doel wordt beperkt geduid, dat wil zeggen daarvoor wordt verwezen naar de documenten uit 2014 en 2016. Er wordt geen overzicht van de beleidskaders uit het verleden gegeven en ook geen vooruitblik op nog komende kaders en besluiten gegeven. Ook is er geen duiding van de ruimte die PS wel of niet hebben om bij te sturen.

[4] De besluiten over de bijdrage aan de Brightlands Campus Greenport Venlo hebben we hier daarom niet opgenomen. Deze besluiten zijn in de eindejaarsbijstelling 2018 en 2019 genomen, zie daarvoor hoofdstuk 4.

Figuur 3 Schema besluiten PS over het kennislandschap Greenport Venlo[5]



** Alleen besluiten die afzonderlijk zijn voorgelegd (d.w.z. niet via de begroting of andere planning- en controldocumenten) zijn hier opgenomen. Dit uitgezonderd het besluit dat is opgenomen in de Voorjaarsnota 2018; dat is hier wel opgenomen, omdat het in het verlengde ligt van de afzonderlijke besluiten.*

[5] In deze figuur zijn ook de besluiten over de financiën geduid. In hoofdstuk 4 gaan we daar verder op in.

3.3 Begroting: wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?

In aanvulling op de besluiten die hiervoor zijn genoemd, heeft de rekenkamer gekeken naar de beleidsmatige toelichting op het kennislandschap in de begroting. Hoe zijn de vragen: wat willen we bereiken? en wat gaan we daarvoor doen? ingevuld. We beperken ons hier voor de overzichtelijkheid tot de begroting 2020.

3.3.1 Wat willen we bereiken? *Innovatiekracht*

Greenport Venlo valt onder het programma Innovatiekracht (programma 1.2). In de inleiding van het programma geeft de provincie aan het verdienvermogen van bedrijven in een aantal sectoren te willen versterken. Landbouw en agrofood is één van die sectoren. Het doel van het programma Innovatiekracht (wat willen we bereiken?) wordt als volgt geformuleerd: *"Wij streven naar een sterke Limburgse kenniseconomie die vernieuwend en duurzaam is. Wij zetten in op nieuwe bedrijvigheid (o.a. door valorisatie), de verbinding tussen de Brightlands Campussen en actoren in de sociaal - economische structuur van Limburg zoals het MKB en onderwijs en tussen de Brightlands Campussen onderling met voldoende oog voor de maatschappelijke opgaven."* (begroting 2020, p. 29).

Vervolgens worden vijf criteria genoemd die voor dit programma van belang zijn. De criteria zijn onder andere dat de Brightlands Campussen onderling goed zijn verbonden richting een open ecosysteem met een (inter)nationale reputatie. Een ander criterium is dat het MKB goed is aangehaakt bij de Limburgse campussen en een euregionale oriëntatie heeft. Dit doel en de criteria zijn vanuit de afzonderlijke stukken uit de oprichting van het kennislandschap Greenport Venlo herkenbaar.

3.3.2 Wat gaan we daarvoor doen? Brightlands Greenport Campus Venlo

Onder 'Wat gaan we daarvoor doen?' worden in programma 1.2 acht producten beschreven: de vier campussen en de andere topsectoren van Limburg (logistiek, industrie, toerisme en recreatie en innovatieve landbouw). Product 1.2.3 is de Brighlands Greenport Campus Venlo. Hieronder vallen het werklandschap, het kennislandschap en de infrastructuur en faciliteiten.

In dit onderdeel van de begroting wordt eerst de opzet van de huidige organisaties geschetst. Vervolgens worden de doelen op hoofdlijnen geschetst. Een doel is bijvoorbeeld 'stimuleren van open innovatie ten behoeve van kennisbehoud en kennisontwikkeling in de regio'. Vervolgens wordt ingezoomd op de Brightlands Campus Greenport Venlo en zijn de centrale elementen uit het business plan 2020-2023 opgenomen. Ook wordt kort ingegaan op de opdracht van het Ontwikkelbedrijf.

Afgesloten wordt met de beoogde resultaten. Voor het kennislandschap is dat: *"Ontwikkeling van de Brightlands Campus Greenport Venlo door het creëren van een samenhangend aanbod in onderwijs en onderzoek. Onder andere door het aantrekken van bedrijven en een toename van het aantal R&D-faciliteiten. Daarbij het creëren van een 'ecosysteem' op en rond de campus wat bijdraagt aan een toename van de werkgelegenheid, aantal studenten en onderzoekers die zijn verbonden aan de campus."* (Begroting 2020, p. 36). Het andere beoogde resultaat gaat over het werklandschap.

De beschrijving van het product sluit af met een aantal indicatoren. Voorbeelden van de indicatoren zijn: het aantal nieuwe R&D-faciliteiten t.b.v. open innovatie, deelname door de campus in ondernemingen in de vorm van participaties, toename aantal bedrijven op de campus, arbeidsplaatsen en aantal studenten. Een aantal van deze indicatoren is ook te vinden in de kwartaalrapportages van de Campus Vastgoed (zie hoofdstuk 4 voor een toelichting op de kwartaalrapportages).

Onder 'wat gaan we ervoor doen?' wordt dus een korte samenvatting van de belangrijkste beleidsdoelen uit de stukken van 2016 – 2019 gegeven. De voortgang wordt in enkele indicatoren gegeven.
Een actueel beeld van de ontwikkeling van Greenport - anders dan via indicatoren – wordt niet gegeven. Beleidsmatige doelen en de ontwikkeling daar naartoe ontbreken. Een voorbeeld van een beleidsmatig doel is: wanneer is de campus naar verwachting zelfstandig?

3.4 Aandachtspunten voor PS

Achter de Brightlands Campussen zit een lange termijnvisie. De provincie zet in op het ontwikkelen van kennis en innovatie om nieuwe typen werkgelegenheid en aanbod van arbeid te creëren. De provincie doet dit in samenwerking met de onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven. Het kennislandschap bestaat formeel sinds 2017, maar de start ligt in wezen ergens in 2003/2004. De ontwikkelingen rond Greenport Venlo lopen al bijna twintig jaar. De ontwikkeling van een campus (na oprichting) wordt in het algemeen vaak op ten minste tien jaar geschat (Business Plan Brightlands Campus Greenport Venlo). Binnenkort wordt een strategisch plan voor de komende tien jaar vastgesteld. Het is dus een programma van een lange adem, waar ver in de tijd moet worden terug- en vooruitgeblikt.
Een aandachtspunt voor PS in dergelijke situaties is om bij afzonderlijke besluiten (buiten behandeling begroting) en jaarlijkse besluiten (vaststelling begroting) het maatschappelijke/publieke belang en de daarbij geldende beleidskaders steeds scherp te hebben en waar nodig hier GS om aanvullende informatie te vragen. Deze moeten duidelijkheid geven over de eerste hoofdvragen die de rekenkamer ook heeft genoemd in de "Handreiking financiële bindingen provincie Limburg"[6]: Wat is hier het publiek belang?
GS hiernaar vragen kan voorkomen dat nieuwe leden van PS zelf op zoek moeten naar de kaders uit het verleden om een volledig beeld te krijgen. Daarbij kan PS ook vragen welke ruimte er is bij afzonderlijke besluiten. Is het een optie om nee te zeggen? Of is dat eigenlijk geen optie meer, omdat er al eerder over besloten is of al veel is geïnvesteerd en het daarom een desinvestering zou betekenen? Ook kan PS vragen stellen over de toekomst, bijvoorbeeld voor hoeveel jaar zal de provincie met enige herhaling een lening verstrekken en/of een bijdrage geven? Wat komt er nog meer aan? En hoe verhoudt zich dit tot het oorspronkelijke inhoudelijke doel? En hoe wordt dit inhoudelijk doel doorvertaald naar de plannen van de betrokken bv's? En omgekeerd: hoe verhouden de plannen van de bv's zich tot de inhoudelijke doelen van de provincie? Om antwoorden te hebben op dit soort vragen alvorens te komen tot een besluit, kan PS ook vragen naar informerende of sonderende nota's, voorafgaand aan besluitvormende nota's[7].

[6] Handreiking gepubliceerd in april 2019, zie https://zuidelijkerekenkamer.nl/wp-content/uploads/2019/04/Financiele-bindingen_Limburg.pdf
[7] Wij merken hierbij op dat bij de feitencontrole door de organisatie is aangegeven dat er wordt gewerkt aan een nieuwe rapportageformat voor de Brightlands Campussen, inclusief Greenport Venlo. Het streven is deze format najaar 2020 met PS te bespreken.

4 Financieel instrumentarium kennislandschap Greenport Venlo

In dit hoofdstuk gaan we in op het financieel instrumentarium dat de provincie heeft ingezet in het kennislandschap (onderzoeksvraag 2). In de eerste paragraaf zetten we de bijdragen in het eigen vermogen van de bv's, de leningen en andere financiële bijdragen op een rij. In de tweede paragraaf kijken we waar we deze beslissingen zijn terug te zien in de begroting. Greenport Venlo heeft niet de status van groot project volgens de regeling grote projecten van de provincie Limburg, maar er worden wel vergelijkbare kwartaalrapportages opgesteld door de Campus Vastgoed Greenport Venlo (en het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo) en aangeboden aan PS. Op deze rapportages gaan we in de derde paragraaf in. Vervolgens staan we kort stil bij de (financiële) risico's. We sluiten het hoofdstuk weer af met aandachtspunten voor PS.

4.1 Aandelen, leningen en andere bijdragen

4.1.1 Oprichting (2014-2016)

Zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven werd in 2014 aan PS het besluit voorgelegd om de organisatie van Klavertje 4/Greenport Venlo anders aan te pakken en dit voor te gaan bereiden. De provincie nam daarbij de regie, onder de voorwaarde dat de gemeenten hun verantwoordelijkheid nemen. Het gaat dan over zowel het kennislandschap als het werklandschap. 2015 is het transitiejaar waarin het besluit van 2014 verder wordt uitgewerkt. De kosten voor het transitiejaar 2015 worden geraamd op € 1.950.000.
Het uitgangspunt is dat het kennislandshap na 2015 inhoudelijk en met alle partners (triple helix) van start kan gaan.[8] Zomer 2015 werden PS op de hoogte gebracht van de stand van zaken. Besluitvorming over de uitwerking van de plannen werd vervolgens in 2016 voorgelegd, inclusief de financiën. In tabel 1 hebben we een overzicht opgenomen van de financiële besluiten voor het kennislandschap die voor de oprichting zijn voorgelegd. Naast het budget voor het transitiejaar gaat het om de volgende besluiten:

- De aandelen van de provincie in de Campus Vastgoed komen van de omzetting van 'oude bv's', waaronder bijvoorbeeld het eigendom van de Innovatoren. De provincie doet geen aanvulling op dit eigen vermogen (EV).[9]
- Er wordt geen lening verstrekt aan de Campus Vastgoed bij de start.
- Voor de Brightlands Campus Greenport Venlo, voor het Programma Greenport Venlo (werklandschap en kennislandschap) en voor Bright Innovation Network Greenport Venlo (BING) wordt een bedrag voor de exploitatie geraamd van € 2,6 miljoen per jaar voor 2017, 2018 en 2019.

Tabel 1. Bijdragen en financiering kennislandschap door de provincie bij oprichting ***(2015-2016)***

	Bedrag (mln.)	Dekking e.d.
Transitiejaar (2015)		
Exploitatie (inclusief werklandschap)	€ 1,95	herprioritering van het budget 'cofinanciering Europese Programma's 2015'
Campus Vastgoed		
Bijdrage in eigen vermogen (2016)	€ 18,66	van oude bv's
Brightlands Campus Greenport Venlo		

[8] Voor het werklandschap is het uitgangspunt dat dit na het transitiejaar op orde is en met marktconforme prijzen kostendekkend kan werken.
[9] De omzetting van de oude bv's naar het Ontwikkelbedrijf en de Campus Vastgoed heeft geleid tot een winst van € 14,2 mln. Deze is naar de risicoreserve gegaan. Het eigen vermogen van het Ontwikkelbedrijf was € 27,2 mln. bij de start. Vervolgens is een lening verstrekt aan het Ontwikkelbedrijf van € 35 mln. vast en € 12 mln. variabel. Tot slot is er € 6 mln. betaald aan de uittredende gemeenten.

(software)[10]		
Exploitatie Brighlands Campus Greenport, programma Greenport Venlo en BING (voor 2017, 2018, 2019; inclusief agio).	€ 7,8	immunisatiereserve

4.1.2 Bijdragen en financiering (2017-2019)

In de periode 2017 – 2019 zijn diverse financiële besluiten voorgelegd aan PS. Deze hebben we in tabel 2 hieronder opgenomen. In de tabel hebben we de financiële bijdragen ingedeeld in:

- Aandelenkapitaal (Het aandelenkapitaal van de provincie bij de start hebben we in het overzicht opgenomen).
- Leningen
- Exploitatie (lasten en baten)
- Toevoeging aan de (risico)reserve

Daar waar relevant hebben we ook de dekking aangegeven. De tabel is ingedeeld in bijdragen aan de Campus Vastgoed en aan de Brightlands Campus Greenport Venlo.

Campus Vastgoed

Naast de oorspronkelijke deelneming in het eigen vermogen van de Campus Vastgoed zijn er drie extra stortingen afgesproken van in totaal € 8,4 miljoen. Het gaat om agiostortingen. Bij agio gaat het om een bijdrage aan een bv als eigenaar. De boekwaarde van de aandelen van de provincie stijgt daardoor. Een agio storting is echter een bijzondere storting aan de reserves van de bv; de storting kan gebruikt worden voor de exploitatie van de bv. Als dat gebeurt daalt de reserve van de bv en daalt vervolgens de boekwaarde van de aandelen van de provincie. Deze daling leidt tot lasten in de begroting van de provincie. Deze lasten worden opgevangen via de reserve financieel instrumentarium SIS. Deze reserve kan weer worden aangevuld en/of de afschrijving van de boekwaarde wordt direct van een andere reserve afgeboekt. Bij twee van de drie agiostortingen voor het kennislandschap is bij het besluit aangegeven dat de dekking uit de immunisatiereserve wordt gehaald.
Aan de Campus Vastgoed zijn (revolverende) leningen verstrekt van in totaal € 18,8 miljoen. Deze worden in principe met rente terugbetaald en zijn dus 'neutraal'. Voor de grootste lening is € 2,2 miljoen aan de risicoreserve toegevoegd. Tot slot is er voor € 3,36 miljoen bijgedragen aan de uitgaven. Het gaat dan om een bijdrage voor de onrendabele top van het Raad van Arbeid gebouw. Daar tegenover staat € 0,16 miljoen aan baten.[11]

Brightlands Campus Greenport Venlo

De Brightlands Campus Greenport Venlo heeft geen bezit zoals gebouwen en dergelijke. De Brightlands Campus Greenport Venlo heeft dus weinig eigen vermogen. Voor deze bv is alleen de exploitatie, personeelskosten en dergelijke van belang. Het gaat dan om een bijdrage per jaar. De Brightlands Campus Greenport Venlo is gestart met een bijdrage van de provincie van € 2,6 miljoen per jaar voor 2017, 2018 en 2019. Het gaat dan deels om oprichtingskosten, proceskosten en dergelijke.
Voor de jaren na de oprichting – vanaf 2018 - was de opzet dat iedere aandeelhouder € 300.000 per jaar zou bijdragen. In 2018 en 2019 was er nog geen bedrijf gevonden voor de samenwerking. Voor die jaren heeft de provincie ook die bijdrage voor haar rekening genomen (eindejaarsbijstelling 2018). Deze bijdragen maken deel uit van de hiervoor genoemde € 2,6 miljoen per jaar. Vanaf 2020 is de jaarlijkse bijdrage van de provincie beperkt tot de bijdrage van € 300.000 per jaar. Dit is vastgesteld voor de jaren 2020 tot en met 2024 in de

[10] De NV Greenport Venlo Innovation Centre wordt in 2018 opgeheven. Dit leidt tot een opbrengst van € 70.000 in 2018.
[11] Het dividend over 2017 is in de 2e afwijkingenrapportage 2018 als baten opgenomen.

eindejaarsbijstelling 2019.

Tabel 2. Bijdragen en financiering kennislandschap door de provincie vastgesteld in 2015 tot en met 2019

	Bedrag (in miljoenen)	Dekking e.d.
Campus Vastgoed		
Aandelen van de provincie		
Bijdrage in het eigen vermogen (start 2016)	€ 18,66	van oude bv's
Agio RvA (september 2017)	€ 1,6	
Doorontwikkeling campus/ investeringsbijdrage (Voorjaarsnota juni 2018; in eindejaarsbijstelling 2018 aangegeven dat het om agio gaat)	€ 3,5	immunisatiereserve
Agio onrendabele investering en exploitatietekort (december 2018)	€ 3,3	immunisatiereserve
Totaal bijdrage EV	***€ 27,04 (€ 8,4 agio)***	
Leningen van de provincie		
Lening (start 2016)	-	-
Lening Raad van Arbeid gebouw (september 2017)	€ 1,1	niet relevant
Lening investeringen (december 2018)	€ 4,5	niet relevant
Lening twee nieuwe gebouwen (oktober 2019)[12]	€ 13,2	niet relevant
Totaal leningen	***€ 18,8***	
Exploitatie		
Investeringssubsidie Raad van Arbeid gebouw (september 2017)	€ 1,86	immunisatiereserve
Onrendabele top Raad van Arbeid gebouw (Voorjaarsnota juni 2018)	€ 1,5	immunisatiereserve
Totaal lasten	***€ 3,36***	
Dividend 2017 (2e afwijkingenrapportage 2018)	€ 0,16	
Dividend 2018 (2e afwijkingenrapportage 2019)	€ 0,16	
Totaal baten	***€ 0,32***	
Reserve		
Bijdrage aan risicoreserve (oktober 2019)	€ 2,2	bij Chemelot Campus vrijvallende middelen **(leegstandsfonds ad € 1,4** miljoen) en de resterende dekking uit de programmamiddelen Brightlands Greenport Venlo
Totale bijdrage aan risicoreserve	***€ 2,2***	
Brighlands Campus Greenport (software)		
Exploitatie		
Exploitatie Brighlands Campus Greenport, programma Greenport Venlo en BING (voor 2017, 2018, 2019; inclusief agio).	€ 7,8	immunisatiereserve
Agio (eindejaarbijstelling 2019)	€ 0,3 eigen agio per jaar (2020-2024)	intensiveringsmiddelen Economie, Onderwijs & Arbeidsmarkt 2019-2023 en door product 1.2.3 Landbouw en Agrofood Brightlands Greenport Venlo.

4.1.3 Aanpalende bedragen

Het kennislandschap kent een breed doel: stimulering van de economie, ondersteunen MKB, innovatie, kennisontwikkeling en werkgelegenheid. Dit betekent dat er andere samenwerkingen kunnen zijn waar de provincie aan bijdraagt die een relatie hebben met het kennislandschap. Ook kunnen projecten op de campus worden gesubsidieerd. Wij schetsen in deze paragraaf de hoofdlijnen.

Product 1.2.3 Landbouw agrofood Greenport Venlo Het kennislandschap valt in de begroting onder het product 'landbouw agrofood Greenport Venlo'. Onder dat product vallen meer projecten. Als we de begrotingen van 2017 tot en met 2020 nemen dan zien we, naast de bijdrage aan het kennislandschap, de volgende grotere bedragen:

[12] In het besluit van oktober 2019 was € 20,4 miljoen opgenomen voor de leningen voor Brighthouse en Brightworks. Dit is inmiddels bijgesteld naar € 13,2 miljoen.

- University college[13]; de totale middelen hiervoor zijn € 10 miljoen voor de volledige periode (circa tien jaar). Dit bedrag is voor de ontwikkeling van het hoger onderwijs in de regio en gaat behalve naar University College, ook naar de HAS Hogeschool.
- Hefi (Healthy Eating and Food Innovation) kennis-as samenwerking (subsidie € 5 miljoen over vijf jaar)
- LLTL (Programma Limburgse Land en Tuinbouw Loont)

Wat bij de meerjarige kostenramingen voor het totale product 1.2.3 opvalt is dat deze in de loop van de tijd voor de afzonderlijke jaren (soms fors) worden bijgesteld en dus fluctueren. In tabel 3 hebben we dat weergegeven. De redenen voor de bijstellingen zijn enerzijds dat er projecten bijkomen en anderzijds dat middelen aan het einde van het jaar worden overgeheveld naar het volgend jaar. Bij investeringen en projectmatige activiteiten is dat overigens niet ongebruikelijk. Zo zien we bijvoorbeeld dat de kostenraming voor het jaar 2018 in de begroting 2019 fors naar boven is bijgesteld ten opzichte van de ramingen in de begroting 2018. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de bijdrage aan de onrendabele investeringen voor het Raad van Arbeid gebouw waartoe PS najaar 2017 besloten (zie tabel 2).

Tabel 3 ramingen product 1.2.3 Landbouw agrofood Greenport Venlo in de begrotingen 2017 – 2020 (bedragen x 1.000)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
begroting 2017	€ 7.024	€ 9.271	€ 5.579	€ 5.476	€ 882			
begroting 2018		€ 16.330	€ 8.456	€ 4.868	€ 524	€ 239		
begroting 2019			€ 22.004	€ 7.432	€ 2.850	€ 844	0	
begroting 2020				€ 9.949	€ 4.004	€ 844	0	0

Bron: begrotingen 2017, 2018, 2019 en 2020

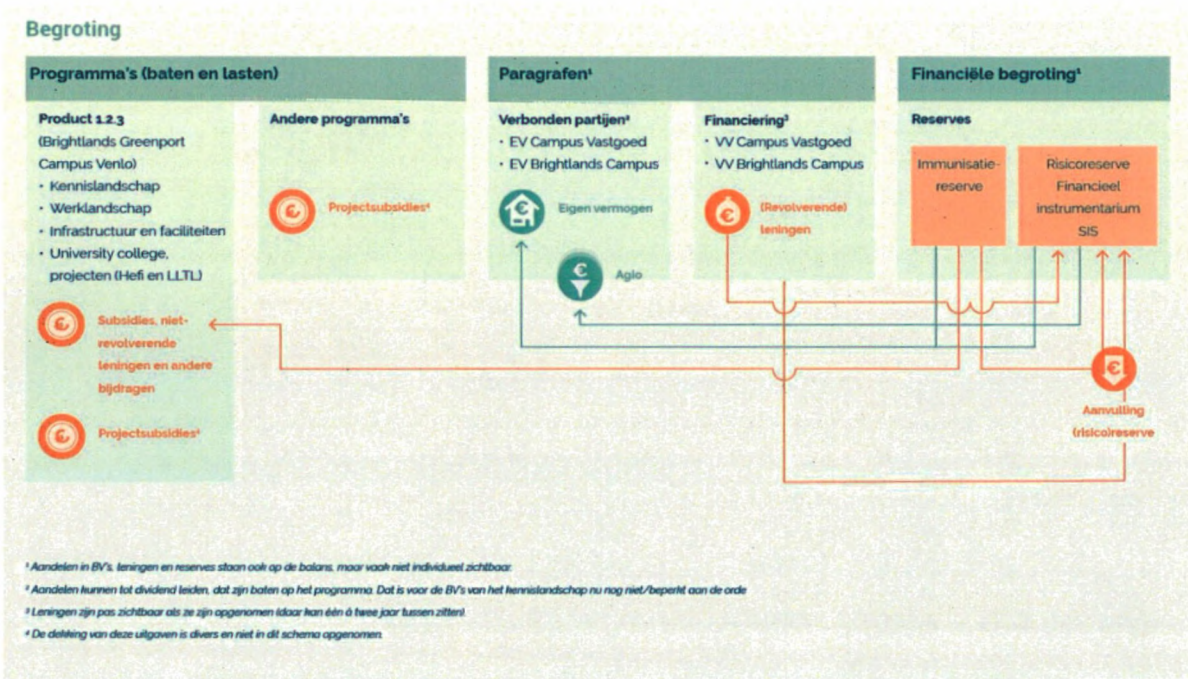
Andere producten Wij hebben aan de provinciale organisatie om een overzicht van subsidies gevraagd relevant voor het kennislandschap Greenport Venlo. Uit dit overzicht blijkt dat er over circa vijf jaar € 28 miljoen aan aanverwante subsidies is uitgegeven. Hieronder vallen ook het bedrag van € 10 miljoen voor het hoger onderwijs, waaronder University college en € 5 miljoen voor Hefi, die onder product 1.2.3 vallen. Onder andere producten van programma 1.2, zoals product 1.2.6 innovatieve landbouw, en onder andere programma's, bijvoorbeeld onderwijs en arbeidsmarkt, vallen dan nog subsidies voor € 13 miljoen over vijf jaar die relevant zijn voor het kennislandschap.

4.2 Hoe zijn de financiële instrumenten zichtbaar in de begroting?

Er zijn in de loop van de jaren diverse financiële besluiten voorgelegd aan PS relevant voor het kennislandschap Greenport Venlo. Bij de besluiten is geen financieel totaaloverzicht opgenomen met daarin wat er in het verleden al is verstrekt aan leningen, aandelenkapitaal of subsidies. In deze paragraaf staan we stil bij de vragen: Hoe zijn de diverse financiële beslissingen terug te vinden in de begroting? Hoe kunnen PS leden alles zelf op een rij te zetten? In figuur 4 hebben we een overzicht opgenomen van de verschillende plekken in de begroting waar de diverse type bijdragen zichtbaar zijn. Het gaat hier om bijdragen die bij het kennislandschap voorkomen (zie tabel 2).

[13] Het gaat hier om middelen die naar aanleiding van het amendement A16 ter beschikking zijn gesteld. Het amendement hield in dat er, in navolging van de (campus)ontwikkelingen in Zuid Limburg, een impuls geven zou worden aan de kennisinfrastructuur die aansluit bij de regionale economische sterktes in Noord-Limburg en die nodig is voor de campusontwikkeling binnen Greenport Venlo.

Figuur 4 Waar zijn financiële besluiten terug te vinden in de begroting?



¹ Aandelen in BV's, leningen en reserves staan ook op de balans, maar vaak niet individueel zichtbaar.

² Aandelen kunnen tot dividend leiden, dat zijn baten op het programma. Dat is voor de BV's van het kennislandschap nu nog niet/beperkt aan de orde.

³ Leningen zijn pas zichtbaar als ze zijn opgenomen (daar kan één à twee jaar tussen zitten).

⁴ De deling van deze uitgaven is divers en niet in dit schema opgenomen.

4.2.1 Zichtbaarheid lasten (exploitatie)

In programma 1.2 Innovatiekracht zijn de lasten voor het kennislandschap opgenomen. Aan het einde van het programma bij 'wat mag het kosten?' is opgenomen wat de relevante veranderingen zijn per product. Dit gebeurt dus ook voor product 1.2.3 waar het kennislandschap onderdeel van uitmaakt. In deze toelichting wordt sinds een aantal jaren verwezen naar waar het relevante besluit is genomen, bijvoorbeeld in een afzonderlijk besluit of in de voorjaarsnota. Op deze manier kan een overzicht worden opgebouwd. Echter, omdat er relatief veel gedurende het jaar verandert en het een raming voor het totale product 1.2.3 betreft, is het voor een compleet beeld nodig de begroting, 1e en 2e afwijkingenrapportage en de eindejaarsbijstelling op een rij te zetten. Op deze manier kunnen de directe uitgaven aan het kennislandschap op een rij worden gezet. Beleidsmatige subsidies voor projecten op de campus kunnen veelal niet uit de begroting worden gehaald, omdat ze vaak niet afzonderlijk zijn opgenomen.

4.2.2 Zichtbaarheid bijdrage aan het eigen vermogen van een bv

Indien de provincie een bijdrage aan het eigen vermogen geeft, leidt dat in principe niet tot extra lasten op het programma. De reden hiervoor is dat het vermogen van de provincie gelijkt blijft. Wat zichtbaar is, is het volgende:

- In de paragraaf verbonden partijen is de boekwaarde van het aandelenbezit van de provincie per bv opgenomen.
- Als reserves worden aangewend voor de storting in het eigen vermogen zijn de mutaties in de reserves opgenomen in de begroting:
    - in het overzicht van baten en lasten in de financiële begroting per programma
    - in de financiële toelichting van een programma (wat mag het kosten?) wordt vaak opgenomen wat de dekking is. Deze toelichting is vaak per product of onderdeel van een product.
    - in het overzicht reserves en voorzieningen. Dit overzicht laat de mutaties in een jaar zien (dus niet per mutatie).
- Aandelen kunnen leiden tot dividend. Dividend is als baten zichtbaar in de begroting bij de programma's. Voor het kennislandschap is dat op programma 1.2 en daarbinnen product 1.2.3.

Bij een agiostorting stijgt het aandelenvermogen van de provincie. Bij een agiostorting kan het gaan om een bijdrage die de bv gebruikt voor de exploitatie. Als de bijdrage voor de exploitatie is gebruikt daalt de boekwaarde van het aandelenvermogen van de provincie. Als dat gebeurt is de agiobijdrage niet, of bijvoorbeeld slechts één jaar, zichtbaar in de paragraaf verbonden partijen. De afschrijving van de boekwaarde van het aandelenvermogen van de provincie wordt opgevangen door de reserve financieel instrumentarium SIS. Deze reserve daalt dan, tenzij hij wordt aangevuld vanuit de immunisatiereserve of uit de lasten van het programma of een combinatie van beide.

4.2.3 Zichtbaarheid verstrekken van (revolverende) leningen

Het verstrekken van een lening leidt niet tot een verandering van het vermogen van de provincie, dat wil zeggen er zijn geen lasten. Het vermogen van de provincie blijft gelijk. De lening is wel zichtbaar in de paragraaf financiering. Ook zal een lening tot rentebetalingen leiden; deze worden opgenomen in de baten in het programma Algemene dekkingsmiddelen en overige financiën. Indien de lening een risico kent, kan er vanuit het programma een storting in de risicoreserve worden gevraagd.
De provincie Limburg kent revolverende en niet-revolverende bijdragen aan investeringen. Alleen een revolverende bijdrage is een lening. Een niet-revolverende bijdrage valt onder de exploitatie (baten en lasten).

4.3 Het kennislandschap als 'groot project'

Het is niet eenvoudig alle financiële belangen in een complexe samenwerking als het kennislandschap Greenport Venlo op een rij te zetten vanuit de begroting. De regeling grote projecten van de provincie Limburg is bedoeld voor het geven van inzicht in projecten, programma's en dergelijke waarbij extra inzicht ten opzichte van de planning en controldocumenten nodig is. Greenport Venlo is niet aangemerkt als een groot project, maar kent wel kwartaalrapportages door de Campus Vastgoed en het ontwikkelbedrijf gemaakt die worden behandeld als een groot project. Wij gaan daarom in op het inzicht dat op deze manier in het kennislandschap gekregen kan worden.

4.3.1 Start grote projecten regeling

De regeling grote projecten van de provincie Limburg dateert uit 2009. Het doel is PS regelmatig te informeren over lang lopende projecten. De informatie is aanvullend aan de planning en controlcyclus. Bij de start van een groot project wordt een basisrapportage gemaakt. Hierin is een voorstel opgenomen hoe vaak zal worden gerapporteerd. PS bepalen welke projecten onder de regeling vallen. PS bepalen ook de format van de rapportages.

4.3.2 Intermezzo: Klavertje 4 van groot project naar projectenbijlage

Bij het vaststellen van de regeling grote projecten in 2009 is de Controlecommissie verzocht een voorstel te doen aan PS voor welke lopende projecten de procedure tot aanwijzing groot project te starten. Dit heeft ertoe geleid dat de Controlecommissie eind juni 2010 aan GS heeft gevraagd om voor Greenport (Klavertje 4) een basisrapportage te maken.
In oktober 2010 is de basisrapportage aan PS gestuurd. GS gaven daarbij aan dat er eigenlijk te weinig informatie is voor een basisrapportage, omdat het om een bv gaat. De stukken moesten eerst langs de Aandeelhoudersvergadering. Er werd daarom afgeraden om Greenport als groot project te behandelen. De Statencommissie voor het Fysieke Domein Ruimte en Bestuur, waar Greenport inhoudelijk onder viel, besloot dat er eerst geprobeerd moest worden de rapportage aan te vullen, via de Aandeelhoudersvergadering, om daarna te kijken of de rapportage volstaat. Dit werd toegezegd.
In december 2011 stelden GS voor om Greenport en een aantal andere projecten geen groot project te laten zijn onder de voorwaarde dat GS structureel per project de wijze waarop het project zal worden beheerst en beheerd zal opnemen in de begroting. Vanaf de begroting 2012 bevat de begroting een bijlage projecten met daarin onder andere Klavertje 4/Greenport. In die bijlage wordt op twee bladzijden een overzicht gegeven van: de doelstelling, rol van de provincie, besluiten en betrokkenheid van de provincie daarover, de planning, mijlpalen, de financiële middelen en de risico's. Deze bijlage is er tot en met de begroting van 2016. Daarna wordt hij afgeschaft, omdat het teveel dubbelt met andere informatie in de begroting of daarbuiten. Daarbij is relevant dat ook trajecten die wel 'groot project' zijn, werden opgenomen in de bijlage.

4.3.3 Kwartaalrapportage Ontwikkelbedrijf en Campus Vastgoed als rapportages groot project

Bij het besluit over de oprichting van de bv's in 2016 (zie figuur 3) is in november 2016 door de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur gevraagd om een quick scan door de statenonderzoeker van de griffie. Deze quick scan gaf kort samengevat als beeld dat meer inzicht nodig was in de risico's van Greenport Venlo. Bij de bespreking van de quick scan in de PS vergadering is besloten dat Greenport geen groot project wordt. De reden is dat Greenport 'op afstand staat'. Ook was eerder afgesproken dat het Ontwikkelbedrijf en Campus Vastgoed per kwartaal gaan rapporteren. Met op afstand staan lijkt te worden bedoeld dat het een bv is. Echter ook de andere campussen zijn bv's én een groot project. Navraag leert dat de hoofdreden vermoedelijk is dat er meer

overheidseigenaren zijn. Het gaat dan met name om het Ontwikkelbedrijf. Meer overheidseigenaren betekent dat als alle overheden Greenport een groot project maken er een risico is op 'administratieve belasting' van de bv's voor het maken van de rapportages.

Sinds 2017 worden de kwartaalrapportages gemaakt voor het Ontwikkelbedrijf en voor de Campus Vastgoed. De Brightlands Campus Greenport Venlo valt niet onder de afspraken; deze bv rapporteert wel, maar alleen aan de aandeelhouders.
De inhoud van de kwartaalrapportages is in april 2017 in een brainstorm met raadsleden en leden van PS besproken aan de hand van de eerste kwartaalrapportage. Er is gekozen voor een korte opzet met daarin een overzicht van de ontwikkeling van de campus wat betreft met name de bezettingsgraad van de gebouwen, de financiën en de risico's. In de toelichting wordt ingegaan op welke bedrijven er op de campus zijn gekomen en welke faciliteiten zijn ontwikkeld. De kwartaalrapportage geeft dus een overzicht van de ontwikkeling van het vastgoed en het gebruik ervan.

Najaar 2017 is besloten dat de vierde kwartaalrapportage van ieder jaar wordt geanalyseerd door de statenonderzoeker van de griffie. Tot dan toe werd iedere kwartaalrapportage geanalyseerd. In de meest recente analyse bij het vierde kwartaal 2019 wordt erop gewezen dat er informatie ontbreekt in de kwartaalrapportage. Dit is ook bij een eerdere analyse al opgemerkt. Wat ontbreekt is:

- een korte omschrijving van de reikwijdte van het project
- (toekomstige) besluitvormingsmomenten en betrokkenheid PS
- de planning van het project

Deze informatie staat wel in de regeling grote projecten opgenomen, maar niet in de kwartaalrapportages. De reden daarvoor is vermoedelijk dat de kwartaalrapportages van de 'reguliere' grote projecten door de provincie worden gemaakt. De kwartaalrapportages van Greenport worden door de bv's gemaakt, conform een opzet besproken met raads- en statenleden. Er is dus een reden dat deze informatie niet wordt opgenomen. Dat laat onverlet dat er behoefte aan deze informatie kan zijn.

Tot slot, merken we op dat de kwartaalrapportages van 2018 en 2019 op afwijkende momenten zijn aangeboden aan PS. Eind oktober 2019 is het vierde kwartaal 2018 en het eerste en tweede kwartaal 2019 aangeboden. Het derde kwartaal 2019 is maart 2020 aangeboden en het vierde kwartaal eind mei 2020 en is in september 2020 voor de commissie FEB geagendeerd met daarbij de analyse van de statenonderzoeker.

4.4 Risico's

In deze paragraaf staan we volledigheidshalve kort stil bij de risico's. Zowel de bijdrage aan het eigen vermogen van een bv als een lening kennen een risico dat er uit bestaat dat het kapitaal niet wordt terugbetaald. Ook kunnen de opbrengsten, zoals dividend, tegenvallen (en meevallen). De provincie beziet de risico's niet per deelneming, maar over alle deelnemingen samen. Dit zoals voorgesteld in de nota SIS 2.0. Wel wordt er per investeringsbeslissing een analyse gemaakt, bijvoorbeeld voor de investering in het Raad van Arbeid gebouw (zie verder hierna onder 1).

4.4.1 Risicobeheersing

Sinds 2013 voert de provincie een offensieve investeringsstrategie; de provincie gaat van subsidiëren naar investeren. Een gevolg is een trend richting risicodragende posities. Om die reden is in 2017 in SIS 2.0 een risicoreserveringenbeleid vastgesteld. Dit beleid bestaat uit de onderdelen:
1) risicoreserves leggen bij 1e vorming beslag op beleidsmiddelen, dat wil zeggen van een project wordt een businesscase gemaakt. Als het nodig is wordt vooraf een risicoreserve gevormd uit de beleidsmiddelen van het inhoudelijk cluster, uitgedrukt in een percentage van de totale inbreng.
2) er is één integrale risicoreserve (de risicoreserve financieel instrumentarium SIS) voor de gehele portefeuille. Deze reserve wordt jaarlijks bijgesteld op basis van de ontwikkeling van de risico's.
Op deze manier wordt financiering gemakkelijker beschikbaar voor beleid. Vanuit het beleid hoeven alleen middelen voor de risicoreserve te worden gevonden. Vervolgens kan een lening worden verstrekt. Dit is voor de beleidsafdeling eenvoudiger dan bijvoorbeeld een bedrag voor een subsidie regelen. Doordat de risico's over de provincie als geheel worden bekeken is er bijvoorbeeld de mogelijkheid van diversificatie.

4.4.2 Jaarlijkse analyse risico's

Bij de jaarrekening wordt de portfolio van alle aandelen en leningen geanalyseerd. Hieruit kan een voorstel volgen om extra te reserveren, omdat dit vanuit de risico's bezien nodig is. Aan de jaarstukken is een paragraaf portfoliomanagement toegevoegd. In deze paragraaf wordt ingegaan op de samenstelling van de portfolio, welke sectoren, het rendement en dergelijke. Deze methodiek betekent dat de risico's van het kennislandschap, zoals van alle financiële belangen in derde partijen, jaarlijks worden geanalyseerd. In 2019 hebben wij een handreiking gemaakt voor PS met daarin enkele alerts voor de financiële bindingen met onder andere verbonden partijen.
In de memorie van toelichting bij de begroting 2018 is aangegeven dat de methode om de vier jaar door een externe partij zal worden geëvalueerd. De eerstvolgende evaluatie zou dan in 2021 zijn.

4.5 Aandachtspunten voor PS

De casus van het kennislandschap Greenport Venlo laat zien hoe complex het totaal aan ingezette financiële middelen kan zijn, vanwege de verschillende instrumenten die worden gekozen, de verschillende besluiten die daarover worden genomen en de spreiding in de tijd. De casus laat ook zien dat deze besluiten vaak niet op het moment van de begroting worden genomen, maar daarin uiteindelijk alleen worden benoemd. In dergelijke gevallen is het niet de begroting, maar het besluit zelf dat om alertheid vraagt op vragen als: Wat willen we bereiken? Wat gaan we daarvoor doen? Wat mag het kosten? Wat zijn de risico's? Wat is de verhouding tussen rendement en risico?
Volledigheidshalve merken we op dat de risico's van alle projecten, inclusief een complexe samenwerking als het kennislandschap Greenport Venlo, op het niveau van de provincie wordt geanalyseerd bij met name de jaarstukken. Het is belangrijk dat PS hiervoor voldoende aandacht hebben. Alle deelnemingen en leningen samen hebben invloed op de financiële positie van de provincie (zie de handreiking financiële bindingen van de rekenkamer). Inzicht in waar de risico's zitten en wat tegenvalt en wat meevalt is belangrijk voor de toekomstige mogelijkheden tot investeren van de provincie.

Het verkrijgen van totaaloverzicht is van belang bij casussen waar meerdere financiële instrumenten worden ingezet. Dit hoofdstuk heeft laten zien hoe deze informatie verspreid is te vinden op verschillende plekken in de begroting. PS

kunnen GS vragen meer gebundelde totaaloverzichten en voortgangsrapportages te laten zien. Naast het totaaloverzicht is het van belang bij financiële besluiten te weten waar de ruimte voor alternatieve keuzes zit (wat kan anders?) en wat eventueel nog te verwachten is in de toekomst.
Bij Greenport Venlo is er voor het overzicht een soort maatwerkvorm afgesproken, waarbij het formeel niet gaat om een groot project volgens de regeling Grote projecten van de provincie, maar qua procedure daar wel op lijkt. Wees als PS alert op tijdige aanlevering van deze informatie en maakt waar nodig aanvullende afspraken, die het mogelijk maakt om te bezien in hoeverre de voortgang binnen kaders plaats vindt en of daar wijzigingen op nodig zijn.

5 Rollen provincie bij het kennislandschap Greenport Venlo

In dit hoofdstuk gaan we in op de rollen die de provincie heeft bij het kennislandschap Greenport Venlo (deel onderzoeksvraag 3). De rollen zijn van invloed op de wijze waarop inhoudelijke en financiële kaders (kunnen) worden gesteld en zijn ook van invloed op de rolverdeling tussen GS en PS. In de begroting van de provincie Limburg zijn de volgende rollen ten het aanzien van het kennislandschap genoemd: partner, financier en subsidiënt. Deze terminologie is afkomstig uit het beleidsdocument SIS 2.0[14]. We gaan daarom in paragraaf 5.1 eerst in op SIS 2.0 en de rollen die daar zijn benoemd. Vervolgens gaan we in paragraaf 5.2 in op de rollen van de provincie in het kennislandschap Greenport Venlo. We sluiten het hoofdstuk af met aandachtspunten voor PS.

5.1 Rollen SIS 2.0

5.1.1 Doel SIS 2.0

De provincie Limburg investeert actief in diverse thema's, zoals economische verbetering. Daarvoor kent de provincie sinds 2013 een zogenaamde "offensieve investeringsstrategie". In 2013 is ook het uitvoeringskader Sturing in samenwerking (SiS) vastgesteld. Na vier jaar is dit geëvalueerd. Door diverse veranderingen is er een nieuw kader gemaakt met daarin ook verwerkt de notitie 'Limburgs Rendement'. Ook is rekening gehouden met de aanbevelingen die wij hebben geformuleerd in ons rapport Governance Verbonden partijen uit 2015.
In het nieuwe kader SIS 2.0 komt veel samen. Het kader beoogt een integraal en samenhangend raamwerk van spelregels en uitgangspunten voor het hele investeringsproces te geven. Daarbij uitgaande van het overkoepelend doel: *"het behalen van een maximaal reëel lange-termijn financieel én maatschappelijk rendement ten behoeve van de inwoners in Limburg met als uitgangspunt dat het (toekomstig) provinciaal vermogen in stand wordt gehouden."*
Het kader SiS 2.0 bestaat kort samengevat uit:

- het strategische investeringskader met daarin de investeringsprincipes en het risicobeleid
- het uitvoeringskader met daarin de stappen die worden doorlopen om tot de inzet van een financieel instrument over te gaan. Hierbij wordt ook aandacht gegeven aan het samenspel tussen Gedeputeerde en PS bij verbonden partijen
- de instrumenten nader uitgewerkt; ieder instrument van subsidie tot verbonden partij en het eigenaarschap van grond wordt verder uitgewerkt
- een toelichting op de diverse typen van verbonden partijen.
- 11 bijlagen. Voor deze verkenning is vooral bijlage 8 Normen inrichting governance vennootschappen en bijlage 9 Financiële instrumenten en sturing relevant

Het kader is vastgesteld door PS, vanwege de kaderstellende rol van PS.

5.1.2 Rollen in SIS 2.0

In SIS 2.0 staan de rollen van de provincie geduid bij investeringen en samenwerkingen. Dit als één van de stappen in het stappenschema om de inzet van een instrument te bepalen. Het basisschema hiervoor is hieronder opgenomen. De rollen lopen van passief naar actief en richten zich op het publieke belang. Om de goede rol te

[14] Tijdens de uitvoering van het onderzoek is door de provincie gewerkt aan een opvolging van SIS 2.0. Een concept hiervan is begin januari 2021 gepresenteerd aan PS (SIS 3.0). De uitgangspunten en concepten die in dit hoofdstuk zijn genoemd, blijven van toepassing met het nieuwe kader. Verder geldt dat het vernieuwde kader niet met terugwerkende kracht zal worden toegepast op bestaande activiteiten, maar enkel ziet op nieuwe initiatieven ná definitieve besluitvorming door Staten.

kiezen dienen diverse vragen te worden beantwoord, zoals: Wat kan de provincie? Tot welke rol en inspanning is de provincie in staat? Staat de voorgestane inspanning in redelijke verhouding tot het te verwachten resultaat/ effect? In welke mate is de provincie bereid risico's te dragen? Is de provincie de meest geëigende overheid om dit vraagstuk op te pakken? Na beantwoording van de vragen kan een passende rol worden gekozen.

Figuur 5 Rollen provincie van passief naar actief in SIS (2.0)

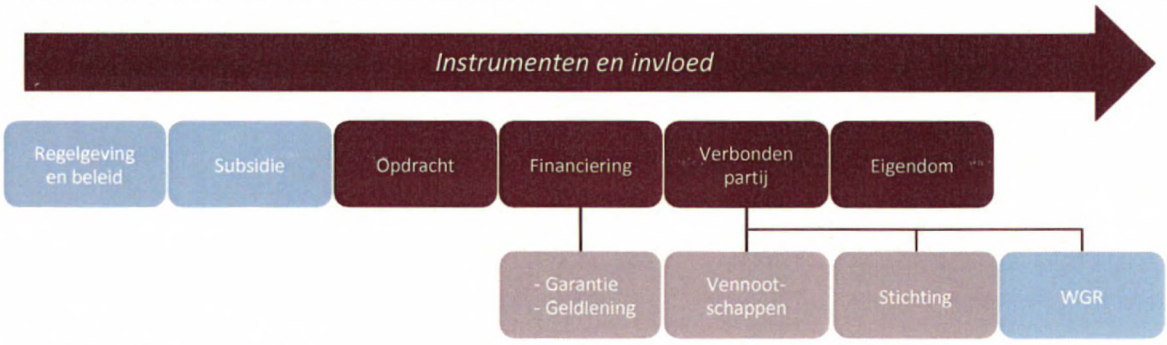


Bron: SIS 2.0, figuur 8, pagina 31

In SIS 2.0 wordt opgemerkt dat meerdere rollen kunnen worden gecombineerd. Als dat zo is moet worden opgelet voor rolvermenging. Ook wordt opgemerkt dat de rollen tijdens een traject kunnen wijzigen.

Een ander figuur dat in SIS 2.0 is opgenomen geeft de diverse instrumenten en invloed die de provincie kan hebben aan. Als het de wens is dat er veel invloed is dan hoort daarbij een instrument als een verbonden partij of eigendom. Als beperkte invloed volstaat kan bijvoorbeeld subsidie een instrument zijn. In figuur 6 hebben we de figuur uit SIS overgenomen.

Figuur 6 Rollen provincie van passief naar actief in SIS 2.0

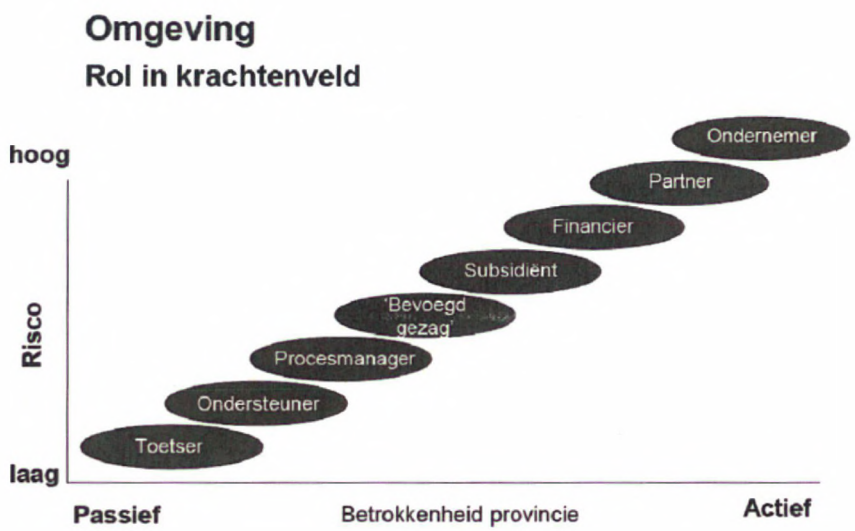


Bron: SIS 2.0, figuur 10, blz. 33

5.1.3 Rollen in de begroting

SIS is vooral een afwegingskader bij de start of ter ondersteuning van een financieel besluit en een kader voor risicobeheersing. In de begroting wordt de actuele stand van zaken opgenomen. Bij het product waar het kennislandschap onder valt, wordt aangegeven dat de provincie daar drie rollen vervult: partner, financier en subsidiënt. Voor een duiding van de rollen wordt verwezen naar bijlage 11 waar de rollen in een figuur zijn opgenomen. Deze figuur hebben we hieronder in figuur 7 overgenomen.

Figuur 7 Rollen van de provincie Limburg van actief naar passief en van laag naar hoog risico (programmabegroting)



Bron: Programmabegroting 2020, pagina 405

In deze figuur zien we de acht rollen uit SIS van passief naar actief terugkomen, aangevuld met een risicoprofiel van **laag naar hoog. De risico's en de mate van activiteit lopen parallel; hoe actiever hoe meer risico. De figuur met** instrumenten en invloed van SIS is hier niet in verwerkt.
Wat betreft de rollen die de provincie bij het kennislandschap Greenport Venlo heeft, laat de figuur in zijn algemeenheid zien dat de rol van partner een actievere rol is dan die van financier en subsidiënt en daarom ook **meer risico's kent**. Het is echter de vraag of de rol van partner (eigenaar) bij het kennislandschap los kan worden gezien van die van financier en subsidiënt; deze rollen komen in combinatie met elkaar voor (zie verder paragraaf 5.2).

5.1.4 Invulling rol: actief aandeelhouderschap

Op een aantal plekken in SIS wordt de rol van de provincie bij een verbonden partij uitgewerkt, als ook het samenspel van GS en PS bij een verbonden partij.

Een belangrijk uitgangspunt van de provincie is dat de provincie een *actieve* aandeelhouder is, omdat het aandeelhouderschap een belangrijk beïnvloedings- en sturingsinstrument is. Actief aandeelhouderschap wil zeggen dat de provincie haar rechten als aandeelhouder, de handelswijze van een onderneming, actief tracht te beïnvloeden, zonder daarbij fundamentele wijzigingen te willen aanbrengen in de zeggenschapsverhoudingen binnen de onderneming (SIS, p. 123).
Actief aandeelhouderschap houdt bijvoorbeeld in dat gebruik wordt gemaakt van diverse wettelijke bevoegdheden, zoals het uitoefenen van invloed op:

- Het vaststellen van de jaarrekening;
- Het vaststellen van de winstbestemming (tenzij de statuten anders bepalen);
- De benoeming van een accountant die de jaarrekening controleert;

Ook kunnen de bevoegdheden van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders worden uitgebreid in de statuten

of in een aandeelhoudersovereenkomst. Mogelijkheden daarbij zijn bijvoorbeeld:

- het vaststellen van het strategisch (meerjaren) plan;
- het vaststellen van het beloningsbeleid;
- het goedkeuren van belangrijke investeringsvoorstellen;
- het goedkeuren van bepaalde zeer ingrijpende besluiten

(SIS, p. 81)

Bij de bv's van het kennislandschap vervult de provincie haar rol daadwerkelijk op een actieve manier in de zin dat de Aandeelhouders deze stukken vaststellen.

5.1.5 Samenspel GS en PS

Voor de rol van PS bij een verbonden partij is het onderdeel 'samenspel GS en PS' in SIS 2.0 van belang. In dat deel wordt aangegeven dat:

- PS verantwoordelijk zijn voor de hoofdlijnen van het provinciaal beleid en wat de provincie in de komende jaren wil bereiken (de 'wat'-vraag). GS richten zich op de operationalisering (het hoe).
- Via de actieve informatieplicht leggen GS verantwoording af aan PS. Over verbonden partijen informeren GS dusdanig dat PS de kaderstellende en controlerende rol kunnen uitoefenen. Operationele informatie hoort daar niet bij. Dat is wel informatie die GS nodig hebben om de rol van bijvoorbeeld actieve aandeelhouder te kunnen vervullen.

Bij een bv waar een overheid aan deelneemt hebben bestuurders en leden van de Raad van Commissarissen primair het belang van de bv voor ogen. GS houden toezicht op de realisatie van de doelen, prestaties, kosten en risicobeheersing van de bv. PS controleren of een bv de taken conform de gestelde kaders uitvoert en of GS dit goed bewaken en zo nodig bijsturen. In essentie is dit niet anders dan bij sturing van de eigen organisatie. Het is wel gecompliceerder omdat de afstand GS – bv groter is dan GS – organisatie; de bv heeft immers ook een eigen belang. Het is ook gecompliceerder, omdat er meer partijen betrokken zijn.

5.2 Drie rollen van de provincie bij het kennislandschap Greenport Venlo

5.2.1 De drie rollen in de praktijk

De drie rollen van de provincie bij het kennislandschap Greenport Venlo zijn die van partner, financier en subsidiënt. Als we deze rollen verder analyseren, geldt het volgende:

- *Partner*: de rol van de provincie als partner betekent concreet dat de provincie voor 76% eigenaar is van de BV Campus Vastgoed en voor 33% van de Brightlands campus Greenport Venlo BV. De provincie is dus een eigenaar met een grote of zeer grote stem. Bovendien gaat het bij de Campus Vastgoed om een aandelenkapitaal van ruim € 20 miljoen (afhankelijk van de mate waarin de agiostortingen worden meegerekend). Daarnaast is de provincie een actief aandeelhouder. Ook daar vloeit uit voort dat de provincie een redelijk grote invloed heeft in de bv's.
- *Financier* wil zeggen leningverstrekker of garantsteller. Het gaat bij het kennislandschap om leningen voor € 18,8 miljoen.
- *Subsidiënt*: de provincie is subsidiënt voor de onrendabele top en exploitatietekorten van de Campus Vastgoed en voor de jaarlijkse agio bijdrage aan de Brightlands Campus Greenport Venlo. Daarnaast subsidieert de

provincie vanuit beleid, bijvoorbeeld landbouwbeleid en onderwijs en arbeidsmarkt projecten op de campus. De term subsidiënt kent dus twee invullingen:

- die van verstrekker van middelen aan de campus. Deze middelen worden financieel technisch geen subsidies genoemd volgens SIS 2.0, maar bijvoorbeeld een agiostorting.
- de verstrekker van subsidies aan projecten op de campus.

Met de rolaanduiding van subsidiënt wordt eigenlijk alleen de rol onder de eerste bullet bedoeld, omdat daar sprake is van een directe relatie met het kennislandschap.

De rollen van de provincie hebben effect op wat en hoe aan PS wordt voorgelegd: leningen (boven de € 2,5 miljoen.) en deelname aan een bv (ongeacht de omvang) worden voorgelegd voor wensen en bedenkingen. Subsidies worden, als onderdeel van een programma, vastgesteld in de begroting of een ander document uit de planning- en controlcyclus door PS.

5.2.2 De drie rollen in samenhang met elkaar

Tot nu toe hebben we de rollen los van elkaar besproken. Er is echter een sterke samenhang om een aantal redenen.

Het publiek belang staat voorop

De provincie is ten aanzien van het kennislandschap Greenport Venlo in eerste plaats aandeelhouder in de bv's. Dat is de dominante rol, omdat de betrokkenheid zo is begonnen en omdat deze rol de meest actieve sturing geeft. Deze keuze is gemaakt met het oog op het publieke belang: economische structuurversterking.
Vervolgens verstrekt de provincie leningen aan de Campus Vastgoed voor het bouwen van nieuwe gebouwen en infrastructuur. Een reden hiervoor is dat bijvoorbeeld banken hiertoe niet bereid zijn (tegen een redelijke rente). Dit komt onder andere omdat de gebouwen van de Brightlands Campus Greenport Venlo vooral gehuurd worden door MKB-bedrijven, in het bijzonder start ups. Dergelijke bedrijven tekenen niet vooraf lang lopende huurcontracten. Dit is *een* reden waarom banken niet voldoende zekerheid hebben om een lening te verstrekken. De provincie heeft juist als beleid leningen te verstrekken waar andere partijen dat niet doen én er een publiek belang is.
De onrendabele top van investeringen wordt via een niet-revolverende investering (subsidie) of 'agio' (storing in reserve) betaald door de provincie. Ook hier is de reden het publieke belang van bijvoorbeeld een geschikte locatie voor de University College in de binnenstad van Venlo.
Alle drie de rollen staan in verbinding met elkaar, omdat ze hetzelfde doel dienen.

Risico's

Bij een bv kan de provincie het ingelegde geld (deels) kwijtraken als de bv failliet gaat. Bij een lening kan de provincie ook het volle of een deel van het bedrag kwijtraken als de lening niet terugbetaald kan worden. Ook aan een subsidie kleeft een risico, namelijk dat de taak niet wordt uitgevoerd. Als deze middelen worden gecombineerd ontstaat een complexer beeld. De middelen hebben invloed op elkaar. Een vastgoedbedrijf dat wil investeren en geen lening bij de bank kan krijgen kan problemen krijgen, omdat de ontwikkeling stagneert. Een bv met een eigenaar die de lening kan verstrekken heeft een voordeel. Door de mogelijkheid van het verstrekken van leningen en subsidies of andere bijdragen daalt het risico als aandeelhouder. Het risico van de provincie kan echter toch stijgen, namelijk omdat de middelen minder divers worden uitgezet; er is minder risicospreiding.

Financiële techniek

Door de inzet van verschillende financiële instrumenten in het kennislandschap Greenport Venlo wordt het onderscheid tussen de verschillende rollen diffuus. Een niet-revolverende investering zit tussen een lening en een subsidie/bijdrage aan de exploitatie in. Een agiostorting voor de exploitatie zit tussen een vergroting van het aandelenkapitaal en een bijdrage aan de exploitatie in. Afhankelijk van de precieze situatie is het meer een bijdrage aan het vermogen van de bv of alleen aan de exploitatie. Dit betekent ook dat wat en hoe wordt voorgelegd aan PS een mix kan zijn. Zo wordt een lening voorgelegd voor wensen en bedenken, maar een lening met een onrendabele top wordt daarnaast – voor de onrendabele top – voorgelegd voor vaststelling.

5.3 Aandachtspunten voor PS

Deze paragraaf heeft laten zien dat bij complexe netwerksamenwerkingen de rollen van de provincie vaak meervoudig zijn. Deze kunnen bovendien in de loop van de tijd veranderen en in aantal toenemen. Op instrumentniveau gelden specifieke procedurele kaders (bijvoorbeeld het voorleggen voor een wensen en bedenkingen procedure). Bij een meervoudigheid van rollen en instrumenten is het nodig het totaal te beschouwen om inzicht te krijgen in de precieze betekenis van de rollen en de onderlinge relaties.

In het algemeen geldt bij ieder financieel besluit dat duidelijk moet zijn wat het publiek belang is (waarom is dit goed voor Limburg?), dat het te verantwoorden is qua rol van de provincie, rendement en risico en dat er oog is voor eventuele marktverstoring (zie de al eerdergenoemde handreiking financiële bindingen). Aandacht voor deze vragen helpen **voorkomen dat het gesprek blijft 'steken' in financiële techniek (wat houdt een bepaald instrument precies in?)** en daarbij horende procedures (hoe moet dat nu in PS worden behandeld?).

Ten aanzien van de rollen die de provincie kiest bij de inzet van financiële instrumenten, is het van belang een goede duiding te hebben van die rollen en de onderlinge relatie daartussen. Als aandeelhouder is de provincie **'partner'**, maar het maakt veel uit welk aandeel de provincie heeft en welke zeggenschap. Bij het verstrekken van leningen is de provincie 'financier', maar er kunnen grote verschillen zijn hoe sterk de provincie zich daarmee bindt (hoogte en looptijd van de lening) en welke risico's ze daarmee aangaat. In geval van subsidies is de provincie subsidiënt, maar onder welke voorwaarden en voor welke omvang wordt deze verleend?
Los van het goed begrijpen van de rol van de provincie bij individuele financiële besluiten, kan er bij een meervoudigheid van rollen onderlinge invloed zijn. Als de provincie een lening of subsidie verstrekt aan een bv waar ze aandelen in heeft, is dat in beginsel positief voor het risicoprofiel van de bv. Maar hoe ver kan dit gaan? Waar ligt de grens tussen kosten en baten, rendement en risico? En hoe meer rollen de provincie vervult, hoe groter het belang wordt om de betrokkenheid te behouden.

In zoverre GS bovenstaande informatie niet actief aanbiedt in reguliere planning- en controldocumenten, aanvullende kwartaaloverzichten of ad hoc informatie, kan PS daar zelf bij de behandeling en bespreking van individuele besluiten naar vragen.
Specifiek voor Limburg geldt dat ook de aanstaande evaluatie en vernieuwing van het beleidskader SiS een goede gelegenheid is om als PS bovenstaande aandachtspunten mee te nemen, met duidelijkheid over de eigen rol van PS bij de verschillende financiële instrumenten.

Bijlage 1 Geraadpleegde documenten

Brightlands Campus Greenport Venlo (mei 2019), *Business plan 2020-2023*

Brightlands Campus Greenport Venlo (januari 2016), *Handen en voeten aan het Kennislandschap*

Brightlands Campus Greenport Venlo (juni 2020), *Presentatie Brightlands in het kort*

Campus Vastgoed Greenport Venlo B.V., *Kwartaalrapportages*: 1e kwartaal 2017 tot en met vierde kwartaal 2019

Maastricht UMC+, Maastricht University en Zuyd Hogeschool (april 2013), *Kennis/As Limburg; groeimotor van de regio*

Ministerie van Economische Zaken (juli 2004), *Pieken in de Delta; gebiedsgerichte economische perspectieven*

Panteia (november 2018), *De Floriade 2012 en Noord-Limburg 6 jaar later; rapport aan de provincie Limburg*

Provincie Limburg (december 2011), *Aanpassing Regeling Grote Projecten (RGP) provincie Limburg en aangewezen grote projecten*

Provincie Limburg, *1e afwijkingenrapportage* (diverse jaren)

Provincie Limburg, *2e afwijkingenrapportage* (diverse jaren)

Provincie Limburg, Amendement 32 (oktober 2013): *2e Gewijzigd Lodewijks cs inzake Vastgoed Brightlands Campus Greenport Venlo*

Provincie Limburg, (oktober 2009), *Besluit Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2009*

Provincie Limburg (juni 2011), *Brief Aankondiging Sonderende Notitie PS (Basisrapportage Klavertje4/Greenport)*

Provincie Limburg (oktober 2010), *Brief bij groot project Klavertje 4/Greenport Basisrapportage*

Provincie Limburg (december 2016), *Brief: Reactie op het 'Informerend stuk van de Griffie' met als onderwerp 'Quick scan betreffende risico's in het Gewijzigd Statenvoorstel G-16-049 inzake Vervlechting grond- en vastgoedexploitaties DCGV, TPN, Venlo Greenpark, Villa Flora en Innovatoren, brief van GS van 21-11-2016 (GS 2016-93404)'*

Provincie Limburg (juli 2015), *Brief: Stand van zaken ontwikkelingen Greenport Venlo*

Provincie Limburg (november 2016), *Deelverslag van het verhandelde in de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur, Gewijzigd Statenvoorstel Vervlechting grond- en vastgoedexploitaties DCGV, TPN, Venlo Greenpark, Villa Flora en Innovatoren*

Provincie Limburg, *Eindejaarsbijstelling* (diverse jaren)

Provincie Limburg (augustus 2017), *Financiering verwerving, renovatie en exploitatie gebouw van de voormalige Raad van Arbeid (RvA-gebouw) in de binnenstad van Venlo door BV Campus Vastgoed Greenport Venlo (G-17-026)*

Provincie Limburg (oktober 2010), *Groot project Klavertje 4/Greenport Basisrapportage*

Provincie Limburg (maart 2011), *Informerende stuk* Plan van Aanpak Basisrapportage Klavertje 4/Greenport

Provincie Limburg (januari 2018), *Informerend stuk van de Griffie, analyse 3e kwartaalrapportage Campus Vastgoed en Ontwikkelbedrijf*

Provincie Limburg (juni 2020), *Informerend stuk van de Griffie, Analyse van voortgangsrapportages Q4-2018 en Q4-2019 van BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo en BV Campus Vastgoed Greenport Venlo*

Provincie Limburg (december 2016), *Informerende stuk griffie; Quick scan betreffende risico's in het Gewijzigd Statenvoorstel G-16-049 inzake Vervlechting grond- en vastgoedexploitaties DCGV, TPN, Venlo Greenpark, Villa*

Flora en Innovatoren brief GS van 21-11-2016 (GS 2016-93404).

Provincie Limburg (april 2020), *Koers naar de toekomst; Provinciaal beleidskader voor de Limburgse landbouw- en agrifoodsector* 2020-2023.

Provincie Limburg (november 2013), *Motie 284 2de gewijzigd, Van den Akker c.s. inzake analyse slagvaardigheid structuurversterkende projecten*

Provincie Limburg (december 2016), 2e Gewijzigde motie 813 Rossel c.s. inzake risicobeheersing vervlechting grond- en vastgoedexploitaties DCGV TPN Venlo Greenpark Villa Flora en Innovatoren

Provincie Limburg, *Notulen Statenvergadering van 16 december 2016*

Provincie Limburg (november 2010), *Onderzoeksrapport bij Basisrapportage Klavertje 4 / Greenport*

Provincie Limburg (september 2014), *Plan van aanpak programma Greenport Venlo*

Provincie Limburg, *Programmabegroting* (diverse jaren)

Provincie Limburg (september 2018), *Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2018*

Provincie Limburg (oktober 2019), *Statenvoorstel: Brightlands Campus Greenport Venlo: Ontwikkeling nieuw vastgoed (G-19-019)*
Provincie Limburg (november 2018), *Statenvoorstel: Doorontwikkeling en financiering BV Campus Vastgoed Greenport (G- 18-048)*

Provincie Limburg (september 2014), *Statenvoorstel Plan van aanpak Programma Greenport Venlo (G-14-022)*

Provincie Limburg (april 2016), *Statenvoorstel "Stand van zaken uitvoering Plan van Aanpak Programma Greenport Venlo en besluitvorming over het werklandschap en het kennislandschap (G-16-015)*

Provincie Limburg (december 2016), *Statenvoorstel Vervlechting grond- en vastgoedexploitaties DCGV, TPN, Venlo Greenpark, Villa Flora en Innovatoren (G-16-049)*

Provincie Limburg (2017), *Sturing in samenwerking 2.0; Het strategisch investeringsbeleid en uitvoeringskader*

Provincie Limburg, *Voorjaarsnota* (diverse jaren)

Provincie Limburg (december 2010), *Voorstel van Controlecommissie inzake Basisrapportage Klavertje 4/Greenport van GS d.d. 12 oktober 2010 en onderzoeksrapport van Unit Control d.d. 24 november 2010*

Provincie Limburg en de acht gemeenten in Noord-Limburg samenwerkend in de Regio Noord-Limburg (2020), *Samen op weg naar een gezond, ondernemend en veilig Noord-Limburg; Voorstel voor een Regio Deal Noord-Limburg*

RSM Wehrens, Mennen & de Vries, *Onderzoeksrapportage basisrapportage Klavertje 4 / Greenport*

Zuidelijke rekenkamer (2019), Handreiking financiële bindingen provincie Limburg

Websites

https://www.brightlands.com/brightlands-campus-greenport-venlo

https://www.greenportvenlo.nl

www.limburg.nl

2021/5801 2-3-2021
GRIF 19-5-2021

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. - 2 MAART 2021
Afd.

ZUIDELIJKE REKENKAMER

Memo

Onderwerp	:	**Beantwoording schriftelijke vragen bij onderzoek "Kaders tellen"**
Voor	:	Commissie FEB PS Limburg
Van	:	Zuidelijke Rekenkamer
Datum	:	1 maart 2021

Inleiding

De Zuidelijke Rekenkamer (ZRK) heeft voor de provincie Limburg een verkennend onderzoek uitgevoerd naar "Kaders tellen". Dit heeft geleid tot een handreiking en achtergronddocument, die op 18 januari 2021 zijn gepubliceerd. In de schriftelijke ronde zijn vragen ontvangen van de VVD-fractie, die hieronder worden beantwoord met het oog op de bespreking in de commissie FEB van 5 maart 2021.

Beantwoording schriftelijke vragen VVD-fractie

Vraag 1

In een eerder rapport werd een exit strategie benoemd als zijnde belangrijk bij kaderstelling. Ik zie dat in dit onderzoek niet, waarom is dat?

Antwoord ZRK:

In het onderzoek *Fabriekscomplex Meersen*[1] is expliciet een aanbeveling opgenomen over exit strategie om een aantal redenen:

- Bij de aankoop van het fabriekscomplex heeft de provincie benoemd dat het voornemen was dit eigendom tijdelijk te laten zijn;
- De accountant van de provincie heeft vroegtijdig gewezen op het belang van het ontwikkelen van een exit strategie;
- In 2015 deed zich een faillissement voor van de huurder van het fabriekscomplex.

In het verkennend onderzoek *Kaders tellen* voor Limburg, waarin Greenport Venlo als casus is onderzocht, zijn dergelijke bijzondere omstandigheden niet aan de orde, zodat de rekenkamer nu niet expliciet spreekt over het ontwikkelen van een exit strategie. Dit neemt niet weg dat vraag terecht is en het altijd goed is als Provinciale Staten (PS) alert zijn op en goed geïnformeerd worden door Gedeputeerde Staten (GS) over logische momenten om de rol van de provincie fundamenteel te heroverwegen. Dit geldt bijvoorbeeld bij het aflopen van contractuele afspraken of uitgevoerd hebben van bepaalde activiteiten. Op dat soort momenten kunnen de vragen worden gesteld die ook bij het aangaan van 'financiële bindingen' (leningen, deelnemingen, garanties) kunnen worden gesteld en in een recente handreiking van de rekenkamer over dit onderwerp zijn opgenomen[2]:

[1] Zie https://zuidelijkerekenkamer.nl/fabriekcomplex-meerssen/
[2] Zie https://zuidelijkerekenkamer.nl/wp-content/uploads/2019/04/Financiele-bindingen_Limburg.pdf



Als er fundamentele twijfels ontstaan over het voortzetten of uitbreiden van een provinciale betrokkenheid door de beantwoording van deze vragen, is heroverweging een optie. In de handreiking die de rekenkamer heeft aangeboden aan PS op basis van het onderzoek *Kaders tellen* wordt gesproken van de "optie om nee te zeggen" bij nieuwe investeringsbeslissingen en de vraag gesteld op welke termijn de Campus Greenport Venlo zelfstandig kan zijn.

Vraag 2

Hoe zou volgens de rekenkamer een ideaal informatieaanbod er uitzien? (Informatie hoeveelheid in relatie tot informatie relevantie. Bijvoorbeeld kernachtig geformuleerde kaders met een verwijzing naar snel raadpleegbare verdiepingsdocumenten.

Antwoord ZRK:

Het informatieaanbod – waarbij GS een actieve informatieplicht hebben – moet PS is staat stellen goed overzicht en inzicht te hebben in de (voortgang t.a.v.) inhoudelijke prioriteiten van de provincie, de instrumenten die daarbij worden ingezet en de financiële kaders. Daarbij kan waar relevant worden verwezen naar geldende wettelijke kaders. Het gaat bij inhoudelijke prioriteiten vaak om enkele kernvragen, zoals hierboven genoemd in de beantwoording bij vraag 1, en het formuleren van kernindicatoren. Vertaald naar het investeringsbeleid van de provincie Limburg moeten de prioriteiten en kernindicatoren iets zeggen over "het maatschappelijk en financieel rendement voor de inwoners van Limburg" (zie ook beantwoording vraag 3). De kernvragen en –indicatoren kunnen in een verdiepingsslag (digitaal of in document vorm) verder worden uitgewerkt in deelonderwerpen en onderliggende indicatoren.

Bij een onderwerp als Greenport Venlo, de casus in het verkennend onderzoek Kaders tellen van de rekenkamer, is het aanvullend van belang een historisch overzicht te hebben met belangrijke besluitvormingsmomenten, een financieel totaaloverzicht van alle vormen van de provinciale betrokkenheid in een samenwerking en de rol van de provincie in relatie tot andere samenwerkingspartners in het netwerk. Zie hiervoor de handreiking *Kaders tellen* van de rekenkamer.

Vraag 3

Hoe waardeert u de Sturing In Samenwerking systematiek, inmiddels is 3.0 vastgesteld?

Antwoord ZRK:

De rekenkamer heeft kennisgenomen van Sturing in Samenwerking (SiS) 3.0, dat voortbouwt op SiS 2.0.
Het bevat aanvullingen, actualiseringen, preciseringen ten opzichte van SiS 2.0, maar naar het oordeel van de rekenkamer bevat SiS 3.0 geen wijzigingen ten aanzien van de belangrijkste principes en stappen. De structuur van de nota en onderwerpen die daarin aan bod komen zijn ook grotendeels gelijk gebleven.

Als het gaat om de systematiek zoals deze op papier is vastgesteld, is de nota Sturing in Samenwerking (SiS) volledig en omvangrijk in zijn opzet. De nota bevat de principes en stappen om maatschappelijk en financieel rendement te beoordelen en borgen. Dit is ook uitgewerkt in een uitvoeringskader en er is aandacht voor verschillende instrumenten en samenwerkingsvormen (verbonden partijen).

Waar het echter op aankomt is of het SiS kader in de praktijk ook werkt en wordt toegepast. Dit behoort tot de controlerende taak van PS, waar de rekenkamer een ondersteunende rol in kan vervullen. In ons onderzoek *Fabriekscomplex Meerssen* hebben wij geconstateerd dat tussen de theorie van SiS 2.0 en de toepassing in de praktijk te veel licht zat. Aan de kernopgave dat de provincie werkt aan "maatschappelijk en financieel rendement ten behoeve van de inwoners van Limburg" is in die casus niet voldaan: maatschappelijke en financiële doelen zijn niet behaald, er heeft onvoldoende sturing op deze doelen plaatsgevonden en belangrijke principes en standaarden in werkprocessen zijn niet nageleefd. Gemakshalve verwijzen wij voor een toelichting naar de bevindingen daarover in paragraaf 4.2 van het rapport van bevindingen van het genoemde onderzoek en de conclusies en aanbevelingen in het bestuurlijk rapport. Betoogd kan worden dat dit een bijzondere casuïstiek betrof, maar juist dergelijke casuïstiek werkt als een lakmoesproef, die laat zien hoe onder druk en met grote en tegenstrijdige belangen kaders standhouden en worden toegepast. Het toont het gedrag en de 'soft controls', die bepalen of de 'hard controls' zoals opgenomen in SiS hun werking hebben.

Vraag 4

Hoe kan PS politieke wensen inbrengen in dit soort langjarige ontwikkelingen en hoe zou PS desinvesteringen moeten toetsen aan de bijsturing?

Antwoord ZRK

Een eerste randvoorwaarde is dat PS goed inzicht hebben in de langjarige ontwikkelingen en wat belangrijke besluitvormingsmomenten zijn. In de handreiking die de rekenkamer heeft opgeleverd bij het onderzoek *Kaders tellen* zijn een aantal suggesties opgenomen die daarbij uitsluiten: vraag om een historisch overzicht/tijdlijn van belangrijke kaders en besluitvormingsmomenten, vraag om financiële overzichten van de verschillende vormen van provinciale betrokkenheid in de samenwerking en om sonderende nota's met inhoudelijke onderbouwing wanneer er belangrijke besluiten aankomen. Met dit inzicht en deze informatie kan PS ook gerichte inhoudelijke wensen en bedenkingen inbrengen.
In geval van bijsturing die desinvesteringen inhouden, kan PS aan GS vragen om de gevolgen van nee zeggen tegen voortzetting of uitbreiding van provinciale betrokkenheid inzichtelijk te maken en eventueel de eerder besproken exit strategie.

Vraag 5

Is er een methode om subsidies uit het verleden op waarde te schatten voor het heden en/of toekomst?

Antwoord ZRK:

Subsidies kunnen verschillende vormen en benamingen hebben. Net als in SiS volgt de rekenkamer daarin de uitgangspunten van de Algemene wet bestuursrecht (Awb, artikel 4.21, eerste lid), die subsidie omschrijft als "de aanspraak op financiële middelen door een bestuursorgaan verstrekt met het oog op bepaalde activiteiten van de aanvrager anders dan als betaling voor aan het bestuursorgaan geleverde goederen of diensten". Subsidies hebben als doel activiteiten of voorzieningen te stimuleren die anders niet tot stand zouden komen. In beginsel hebben subsidies een eindig karakter, al kunnen ze wel meerjarig zijn. In de nota SiS wordt een apart hoofdstuk

besteed aan de betekenis, randvoorwaarden en kaders die gelden in Limburg. Daarin wordt in de nota SiS 3.0 ook specifiek ingegaan op de subsidies die gelden voor de Kennis-As projecten, waaronder de casus valt die de rekenkamer in het onderzoek *Kaders tellen* centraal heeft gesteld.

Het op waarde schatten van subsidies uit het verleden voor het heden en/of de toekomst begint – zoals ook de nota SiS 3.0 opmerkt – bij het aan de voorkant nadenken hoe in verloop van tijd de instelling financieel zelfstandig kan voortbestaan en welke tijdshorizon daarvoor geldt. Als deze vragen niet bij aanvang scherp zijn gesteld, kunnen deze alsnog gedurende de meerjarige bijdrage worden gesteld. Als methode om de (meer-)waarde van subsidies vast te stellen over een langere periode en mechanisme voor herijking kan worden gedacht aan de zogenaamde 'strategische driehoek' uit de Public Value theorie, ontwikkeld door Mark Moore[3]. In figuur 1 hieronder is deze weergegeven.

Figuur 1 Publieke waarden driehoek



Als in de loop van de tijd op een van deze drie dimensies iets wijzigt, ontstaat er een logisch moment voor strategische heroverweging door de provincie en dus betrokkenheid van PS. Als maatschappelijke doelen/publiek belang (de "waarvoor"-vraag) in de tijd vervagen of sluipenderwijs wijzigen, is er geen sprake meer van duidelijke strategische sturing. Ook als over het denken van de rol en betrokkenheid van de provincie twijfels ontstaan of wijzigingen plaatsvinden ("wat mag/wat moet"), is het moment daar om tussen GS en PS het gesprek aan te gaan over de legitimiteit van overheidsingrijpen. In de casus Kennislandschap Greenport Venlo kan dit zich voordoen als bijvoorbeeld de bijdragen en besluiten van andere partijen die onderdeel uitmaken van een samenwerkingsverband wijzigen. Twijfels of onduidelijkheid over middelen (financieel en/of in termen van menskracht) kan eveneens reden zijn tot 'voortschrijdend inzicht' en herijking van beleid en uitvoering (de "wat kan" vraag). Het is aan GS om op al dat soort momenten PS actief te informeren over strategische wijzigingen en aan PS om hiernaar te vragen. Net als in de eerdergenoemde handreikingen van de rekenkamer gaat het elke keer om enkele basale, maar fundamentele vragen.

[3] Zie Vermeulen, M en Vroomen, A "Social Profit Canvas; vertrekpunt voor sociale winst en waarde", WHISE'/Tias, 2019 voor een nadere toelichting en uitwerking van de strategische driehoek van Moore.

Vraag 6

Bij kaderstelling wordt vaak de bovenkant af gekaderd, daar zit vaak een politieke lading achter. Hoe beoordelen wij dat het gestelde kader realistisch is en er geen geld bij gevraagd hoeft te worden?

Antwoord ZRK:

In de kern is een belangrijke stap om aan "de bovenkant" of "voorkant" de zogenaamde 'beleidstheorie' van het bestuur helder en expliciet te krijgen. Wat zijn de veronderstellingen over de aard van het probleem, de rol van de provincie en de effectiviteit en omvang van interventies?

Inhoudelijk gezien zijn er diverse methoden om de beleidstheorie expliciet te krijgen en daarmee de beleidsmatige en financiële haalbaarheid van politieke besluiten:

- Kijken in hoeverre de besluiten voldoen aan het al eerdergenoemde beleidskader SiS 3.0. PS kan beoordelen en GS vragen in hoeverre wordt voldaan aan de belangrijkste investeringsprincipes (hst.7 van SiS 3.0) en of alle stappen voorafgaand aan een investeringsbeslissing zijn doorlopen, waaronder een financiële toets (zie uitvoeringskader in SiS 3.0).
- De eerder al genoemde handreiking financiële bindingen van de Zuidelijke Rekenkamer bevat handvatten en vragen die hier nauw bij aansluiten.
- Bij grote investeringsbeslissingen kan worden gekozen voor een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA), zoals die binnen kort zal worden uitgevoerd voor investeringsbeslissingen van de provincie in Maastricht Aachen Airport.
- Naast deze methoden kan worden gedacht aan onderzoeksmethoden als systematische reviews van evaluaties van soortgelijke besluiten in het verleden en wetenschappelijke literatuur (Systematic Review), al dan niet met een kwantitatieve analyse van de daarin opgenomen data (meta-analyse).
- Tot slot noemen we nog de mogelijkheid van simulaties, waarin de mogelijke gevolgen van besluiten worden berekend aan de hand van spelsimulaties, computersimulaties of scenario analyses.

Afhankelijk van het vraagstuk, de omvang en urgentie en beschikbare tijd, kunnen bovenstaande methoden in combinatie worden ingezet. Logisch is in ieder geval te toetsen aan het eigen investeringskader van de provincie.

Een objectieve beoordeling kan verder worden bevorderd door bewust gebruik te maken van interne en externe deskundigen, **die kunnen zorgen voor 'check and balances' en voldoende tegenspraak**. PS kan informatie opvragen van de eigen concerncontroller (third line of defense) en/of betrokken financieel specialisten. In ons onderzoek *Fabriekscomplex Meerssen* hebben wij in dit verband een aanbeveling opgesteld over de versterking van concern control (aanbeveling A10 in het bestuurlijk rapport). Daarnaast kan PS zelf externe experts uitnodigen in commissievergaderingen of hoorzittingen en/of onderzoek laten uitvoeren door onafhankelijke experts/onderzoeksbureaus, waaronder de rekenkamer. Zeker bij onderwerpen met grote politieke belangen/lading kan dit een objectieve, zakelijke blik bevorderen. Voor al deze methoden geldt een algemene randvoorwaarde aan het proces: dat PS voldoende ruimte en tijd krijgt en vraagt om ze in te zetten.

(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur

Dossiernummer	858
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	5 maart 2021
Agendapunt	3.2
Omschrijving	Voorbespreking AV IPO 30-3-2021

Geagendeerd	Vergaderdatum
(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur	5 maart 2021

Voorgesteld besluit

Conceptagenda

Betreft	Algemene Vergadering
Vergaderdatum en -tijd	30 maart 2021, 18:00 uur – 20:00 uur
Locatie	Via Teams
Deelnemers	Theo Bovens (Li), voorzitter, Cees Bijl (Dr), penningmeester, Floor Vermeulen (ZH), vice voorzitter. Robert Pestman en Melissa van Hoorn–Van Dullemen (Gr), Franco Achtien en Bryant Heng (Fl), Odile de Man en Marianne de Widt (Ut), Ayse Er en Aukelien Jellema (NH), Yvonne Koolhaas-Giesberts en Kees Slingerland (Ov), Bart Megens en Marcel Thewissen (Li), Hagar Roijackers en Hermen Vreugdenhil (NB), Nico Uppelschoten en Wim Moinat (Dr), Luuk van der Veer en Janet Duursma (Gl), Harold van de Velde en Rinus van 't Westeinde (Zl), Charda Kuipers en Bea Bijlsma (Fr); Toine Beukering en Moniek van Sandick (ZH)
Verhinderd	-

1. Opening, mededelingen, agenda en verslag

a. Mondelinge mededelingen en vaststellen agenda AV 30 maart 2021

b. Vaststelling verslag AV 17 november 2020 — Bijgevoegd

2. Bespreekpunten

a. Meerjarenraming [behorende bij begroting IPO 2021] — Bijgevoegd

Kern
Op 2 november 2020 werd de jaarschijf 2021 uit de IPO Begroting 2021 goedgekeurd door de Algemene Vergadering (AV). Conform afspraak volgt nu de IPO Meerjarenraming 2022-2024 die - conform de statuten - eveneens ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de AV.

Voorstel
1. Aan de leden van de Algemene Vergadering wordt gevraagd om de IPO Meerjarenraming 2022-2024 (onderdeel IPO Den Haag) goed te keuren.
2. Aan de leden van de Algemene Vergadering wordt gevraagd om kennis te nemen van het boekwerk Begroting 2021 (incl. meerjarenraming 2022-2024).

b. Leidraad Best Practices — Bijgevoegd

Kern
Op voorstel van de AV is een questionnaire ingezet om de werkwijze rondom de voorbereiding van AV-vergaderingen in de Staten in beeld te brengen en eventuele gezamenlijke lessen te

trekken. Gelet op de diverse antwoorden in de questionnaire is tijdens een informeel overleg eind september besloten tot het instellen van een werkgroep uit de AV om te bezien welke leidraad gerealiseerd kan worden. De leden mw. Van Sandick (ZH), mw. Van Hoorn (Gr), dhr. Thewissen (Li), ondersteund door dhr. Ter Elst van de griffie Overijssel en door het IPO-bureau, hebben een rapport opgeleverd.

Voorstel
De Algemene Vergadering wordt voorgesteld de Leidraad Best Practices vast te stellen en door te geleiden naar het IPO-bestuur.

3. Ter Informatie

a.	Stand van zaken Toezeggingen	Bijgevoegd
b.	Aankondiging Vierkiezingsdebat IPO, Unie van Waterschappen en VNG nodigen u graag uit voor een online verkiezingsdebat op dinsdagmiddag 9 maart van 15.30 uur tot 17.00 uur.	Bijgevoegd
c.	Presentatieflyer nieuwe IPO-website Sinds 1 februari 2021 heeft het IPO een nieuwe website.	Bijgevoegd
d.	AV-Nieuwsbrief	Bijgevoegd

4. Rondvraag en Sluiting

(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur

Dossiernummer	938
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	5 maart 2021
Agendapunt	3.3
Omschrijving	Schriftelijke besluitvormingsronde Vergadering EGTS

Geagendeerd	Vergaderdatum
(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur	5 maart 2021

Voorgesteld besluit

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 26 JAN. 2021
Afd.

Van: Ronja Schmetz <RonjaSchmetz@euregio-mr.eu>
Verzonden: maandag 25 januari 2021 17:20

Geachte leden van de Vergadering,

De EGTS is vol energie en kracht het nieuwe jaar ingegaan.

In verband met de naderende termijnen willen wij de volgende punten ter goedkeuring voorleggen in de vorm van een schriftelijke besluitsvormingsronde:

1. EGTS 2.0: Aansluiting van MAHHL en Charlemagne Grensregio
2. People to People: verlenging van het kaderproject en nieuwe call
3. Project "LIFE blue-green star": goedkeuring van aanvraag

Alle documenten kunnen worden gedownload via de volgende link:
https://www.dropbox.com/sh/5hkfee0188znfza/AAC7APfQ3CMVnRLBEh9v3NzRa?dl=0

Wij vragen u om ons uw opmerkingen **uiterlijk op 08.02.2021 aan** ronjaschmetz@euregio-mr.eu toe te sturen. Als wij tegen die tijd geen reactie van u hebben ontvangen, gaan wij ervan uit dat u akkoord gaat.

Daarnaast willen wij u op de hoogte brengen van enkele ontwikkelingen:

- Onze **onlinetool** om de burgers te helpen hun weg te vinden in de grensverkeerproblematiek in de Euregio is zeer succesvol gebleken. Het online formulier wordt voortdurend bijgewerkt en kan in elke website worden geïntegreerd. Als gevolg daarvan zijn al meer dan **290.000 vragen** beantwoord.
- Bovendien wordt de **grensoverschrijdende samenwerking van de Euregio Maas-Rijn op het gebied van Covid-19** gepresenteerd als "best practice" in Europa, zodat wij in verschillende instanties verslag mogen uitbrengen van onze werkzaamheden. Onlangs nog in de "Werkgroep grensoverschrijdende samenwerking van het Europees Parlement" ten overstaan van ongeveer **200 deelnemers** van het EU-Parlement, de EU-Commissie, het Comité van de Regio's, de BeNeLux, en vele anderen.
- Dit jaar zal het EMR-bureau de nieuwe **strategie EMR2030** opstellen en bespreken en deze aan de EGTS-vergadering voorleggen tijdens haar vergadering van 17.11.2021.
- **B-Solutions** heeft een nieuwe oproep tot het indienen van projecten gelanceerd, die hulp zullen bieden bij juridische of administratieve belemmeringen aan de grens. Hebt u behoefte aan een derglijk ondersteunding? Laat het ons weten op info@euregio-mr.eu. Voor meer informatie, zie: https://www.b-solutionsproject.com/call-for-proposals. (De oproep eindigt op 11/03/2021).

Het bureau van de EMR staat tot uw beschikking voor verdere informatieChers Membres de l'Assemblé

Met vriendelijke groeten

Ronja Schmetz
Office Manager

Euregio Maas-Rhein – Euregio Maas-Rijn – Euregio Meuse-Rhin

2021/2397 26-1-2021
GRIF 14-4-2021

www.euregio-mr.info

2021/2926 1-2-2021
GRIF 19-4-2021

Van: Ronja Schmetz <RonjaSchmetz@euregio-mr.eu>
Verzonden: vrijdag 29 januari 2021 16:28
Aan: -
Onderwerp: Vergadering EGTS Euregio Maas-Rijn: schriftelijke besluitvormingsronde - 25.01.2021

Geachte leden van de Vergadering,

Afgelopen dinsdag heeft u van ons een e-mail ontvangen waarin 3 punten aan u worden voorgelegd volgens een schriftelijke besluitsvormingsronde:

1. EGTS 2.0: Aansluiting van MAHHL+ en Charlemagne Grensregio
2. People to People: verlenging van het kaderproject en nieuwe call
3. Project "LIFE blue-green star": goedkeuring van aanvraag

Uit enkele reacties van een partnerregio blijkt dat er nog vragen zijn over punt 1 (EGTS 2.0). Verduidelijking en wijziging van de tekst is noodzakelijk. Wij willen de schriftelijke procedure daarom onderbreken totdat de situatie is opgehelderd. Wij hopen u eind volgende week een nieuwe formulering ter beslissing te kunnen voorleggen.

Het EMR-bureau staat tot uw beschikking als u vragen hebt.

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 29 JAN. 2021
Afd.

Mit freundlichen Grüßen Met vriendelijke groeten Bien à vous
i.A.
p.o.

Ronja Schmetz
Office Manager

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

2021/3942 9-2-2021

GRIF 28-4-2021

Van: Lemmens, Eric
Verzonden: dinsdag 9 februari 2021 12:59
Aan: _staten
CC: Dreezen-Dassen, Christie
Onderwerp: Memo schriftelijke besluitvormingsronde EGTS EMR
Bijlagen: Schriftelijke besluitvormingsrond EGTS EMR.docx

Geachte griffie,

Bijgevoegd memo zou ik graag willen doen toekomen aan de leden van de EGTS-Vergadering Euregio Maas-Rijn.

Hartelijk dank!

Met vriendelijke groet,
Eric Lemmens

Dr. E.W.G. (Eric) Lemmens
Beleidsmedewerker euregionale samenwerking
Kabinet van de Commissaris van de Koning
T +31 (0)43 389 74 69 | M +31 (0)6 21 83 60 66
E ewg.lemmens@prvlimburg.nl

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht

Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht
Kijk ook op www.limburg.nl

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. - 9 FEB. 2021
Afd.

provincie limburg

Interne memo

KABINET

Aan	de leden uit PS en GS van de EGTS-Vergadering EMR
Van	Eric Lemmens
Onderwerp	Vergadering EGTS EMR: schriftelijke besluitvormingsronde LIFE Blue Green Star
Datum	9 februari 2021
Bijlage(n)	
Afschrift	
Stuknummer	<00000>

Op 8 februari heeft u een mail ontvangen van het bureau van de Euregio Maas-Rijn waarbij u als lid van de EGTS-Vergadering wordt gevraagd ermee in stemmen dat de EMR het project *LIFE Blue-Green infrastructure in the Euregio Meuse-Rhine* indient bij de Europese Commissie.

Deadline
Het is statutair aan de EGTS-Vergadering om namens de EGTS EMR een aanvraag voor een Europees project in te dienen. De besluitvorming bij verschillende partners van het project is vorige week afgerond. De deadline voor indiening is 12 februari a.s., vandaar dat er nu deze schriftelijke besluitvormingsronde is gestart.

Inhoud project
Vertrekpunt voor het project is het probleem van de habitat- en landschapsfragmentatie voor habitattypen en -soorten in relatie tot belangrijke natuurgebieden (waaronder Natura2000-gebieden), parken en ecosystemen in het grensoverschrijdend gebied van de EMR. Het LIFE-projectvoorstel richt zich op drie ecologische assen: (1) Maascorridor (Blue); (2).Eifel/Ardennen-Kempen corridor (Green); (3) löss grondlint (verwevingsgebied met landbouw), waardoor de vorm van een ster zichtbaar wordt. Vandaar de naam (Blue Green Star).
Hoofddoel van het LIFE-project is de verbetering – in overeenstemming met het Europese beleid – van het omgevingsbeleid in de Drielandenpark-grensregio voor biodiversiteit, natuur en landschap, water, klimaat, duurzame landbouw en landgebruik. Landschapsgovernance, grensoverschrijdende samenwerking tussen regionale en lokale actoren en kennisontwikkeling bij burgers en andere stakeholders worden gezien als ondersteunend voor realisering van dit hoofddoel.

Rol EMR
Het voorstel is ontwikkeld door een werkgroep van het Drielandenpark. Het project zal ook worden uitgevoerd door het Drielandenpark. De EGTS Euregio Maas-Rijn, waarbij het Drielandenpark is ondergebracht, wordt de formele projectleider (beheerder).
Er is geen financiële bijdrage aan het project vanuit de begroting van de EMR.

Deelname Provincie Limburg
Gedeputeerde Staten hebben vorige week ingestemd met deelname aan het project (en ingestemd met een provinciale cofinanciering). De Provincie Limburg wordt dus partner in het project. Vanuit Limburg (NL) is ook de Stichting IKL partner.

Overleg
Er wordt door de EMR een nieuwe schriftelijke besluitvormingsronde gepland (over het betrekken van gemeenten bij de EGTS en over burger-nabije projecten). Nadere informatie daarover volgt nog. I.o.m. de griffie wordt daarover een overleg ingepland voor de leden van de EGTS-Vergadering die zijn afgevaardigd vanuit het Limburgs Parlement en vanuit GS. I.v.m. de Europese deadline wordt dit LIFE-project nu op deze wijze aan u voorgelegd.

ADVIES:
Instemmen met de indiening door de EGTS EMR van het project *LIFE Blue-Green infrastructure in the Euregio Meuse-Rhine.*

(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur

Dossiernummer	903
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	5 maart 2021
Agendapunt	4.1
Omschrijving	G-21-005 Statenvoorstel Tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus periode 2020-2023, brief GS van 10-2-2021 (GS 2021-3238)

Geagendeerd	Vergaderdatum
(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur	**5 maart 2021**

Voorgesteld besluit

Statenvoorstel 2e tranche kennisinfrastructuur BSSC

(2020-2023)

BISS
Maastricht University
CAROU
ZUYD







Digitalisering: waarom je er niet langer mee kunt wachten

Versnelling digitalisering schudt achterblijvers hopelijk wakker

NL AI Coalitie

Brightlands Smart Services Campus

BISS Maastricht University

CAROU

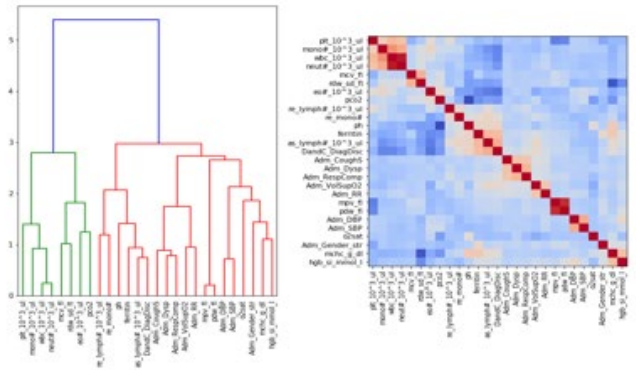
ZUYD



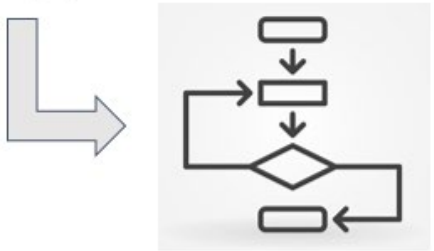
Nederlandse Digitaliseringsstrategie 2020



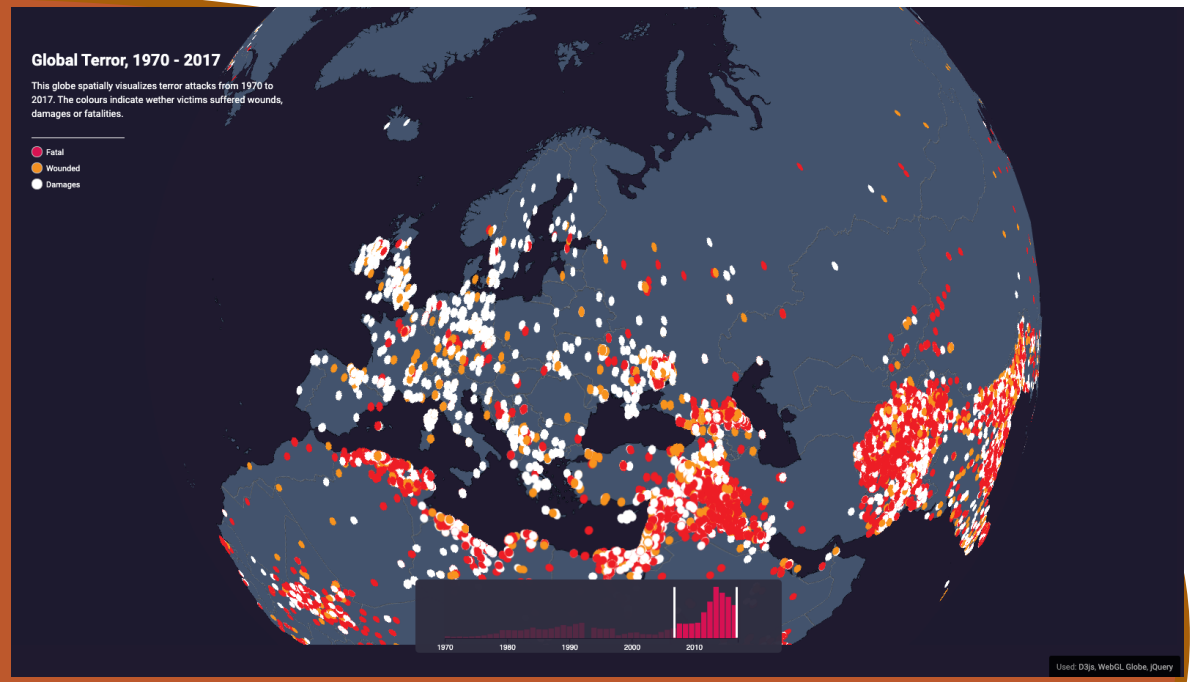
Datalek bij GGD: gegevens van miljoenen Nederlanders in criminele handen



zuyderland




COVID-19


Global Terror, 1970 - 2017
This globe spatially visualizes terror attacks from 1970 to 2017. The colours indicate wether victims suffered wounds, damages or fatalities.
Fatal
Wounded
Damages
1970
1980
1990
2000
2010
Used: D3js, WebGL Globe, jQuery



meer ‘smoel’

meer kennis



meer wervings-kracht

meer innovatie

meer talent

Doel in 2021 (cumulatief over 2020 en 2021):

Meer kennis: **22** onderwijsprogramma's voor professionals
Meer innovatie: **14** Techruption experimenten, **53** innovatie initiatieven
Meer talent: **76** stages en trainees



BRIGHTLANDS

Heerlen centrum AI-coalitie

HEERLEN
DOOR ONZE VERSLAGGEVER

De Brightlandscampus in Heerlen, die zich focust op innovaties op het gebied van kunstmatige intelligentie (AI), moet uitgroeien tot de spil in een breder samenwerkingsverband met allerhande kennisinstellingen in Limburg.

Met de vorming van een zogeheten AI-hub wil Brightlands dit concreet maken.
De AI-hub Brightlands gaat één uit-

MKB Datalab Limburg

ELSA-Lab

Personal Finance en preventie van armoede en schulden

Brightlands Smart Services Campus in Heerlen

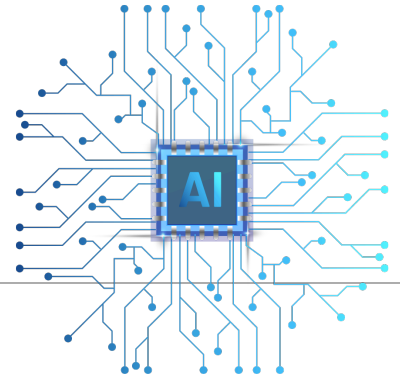
Meer smoel & meer wervings-kracht

Virtual Emotion Recognition Assistant (VERA)



De emoties van de klant **beter begrijpen** om zo de **interactie** tussen de beller en call center medewerker te verbeteren.

Dataverzameling en analyse tool powered by
machine learning en kunstmatige intelligentie





- Klantcontact persoonlijker / efficiënter / effectiever
- Eenvoudiger en nauwkeuriger ophalen van klanttevredenheid

Open Universiteit
www.ou.nl

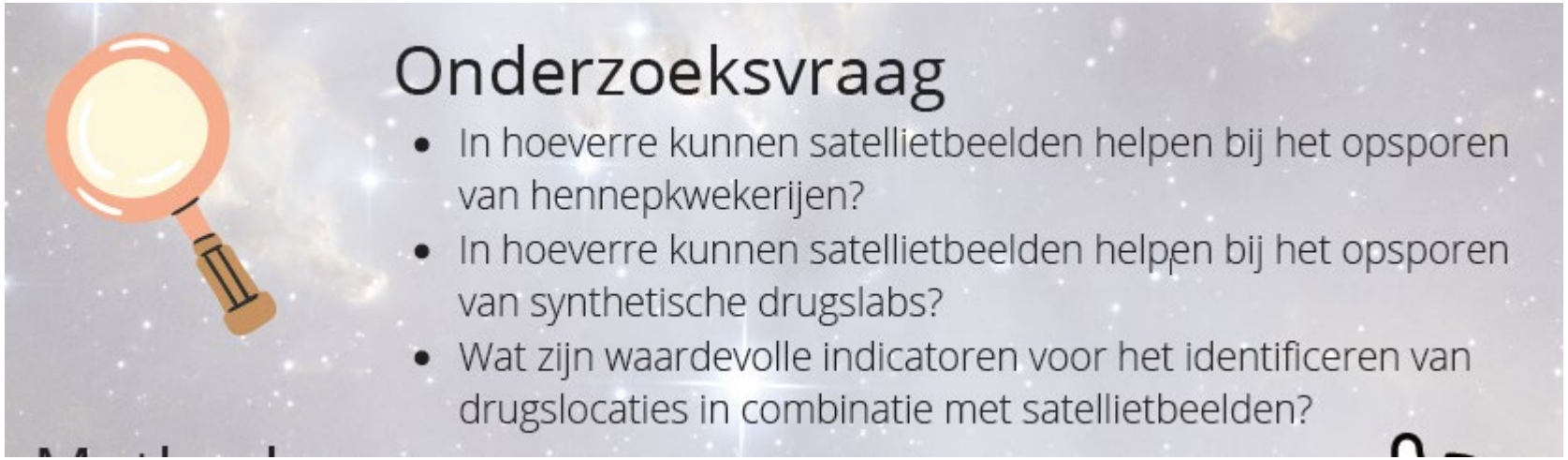
PGGM

apg

Zuyd Hogeschool ZUYD POLITIE Maastricht University OPENBAAR MINISTERIE

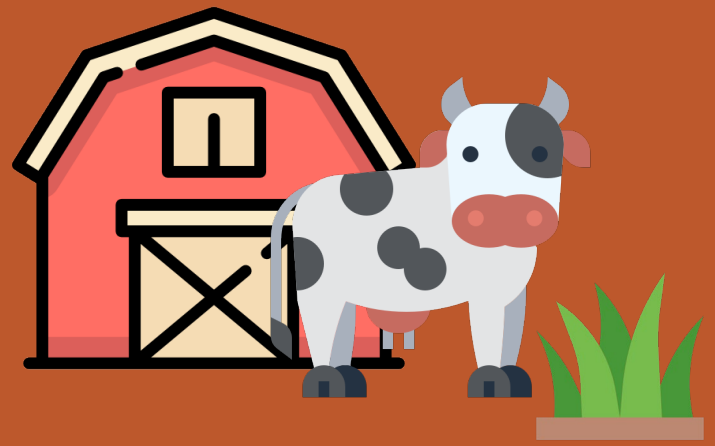
Follow the money

Satellietbeelden in hennepzaken

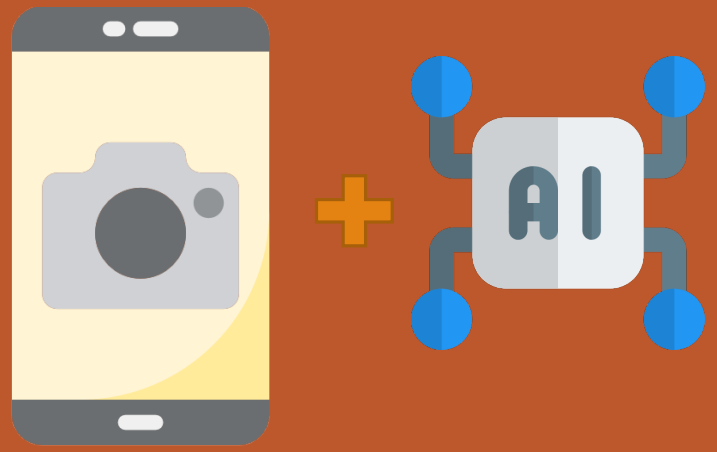


Gewicht schatten bij dieren

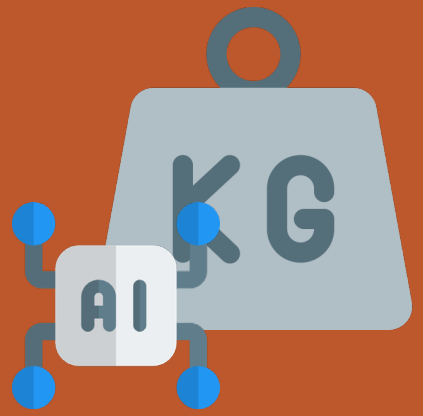
We meten gewicht op een **veilige** en **stress-vrije** manier.



Met een **mobiele telefoon** worden foto’s gemaakt van het dier.



Het **algoritme** detecteert kenmerken en afmetingen van het dier



Op basis van die metingen schat het **algoritme** het **gewicht.**

Icons made by surang, srip, Pixel perfect, Good Ware, Freepik from www.flaticon.com

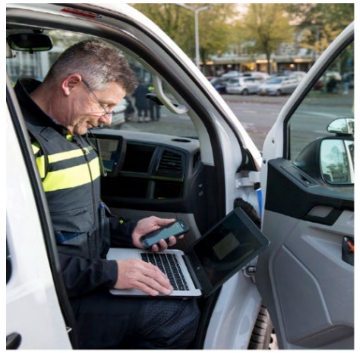

We hopen u te mogen verwelkomen op de Brightlands Smart Services campus!

Appendix

BISS Maastricht University CAROU ZUYD

NEXUS

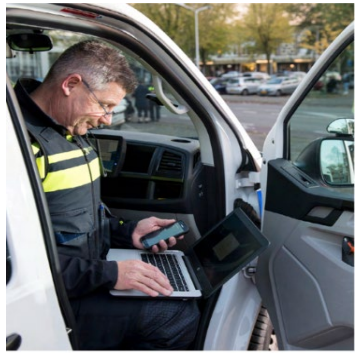
Politie:
Hallo Nexus



Nexus:
Hallo agent X.
Gebaseerd op uw rol en standplaats haal ik gegevens op.



Politie:
“Wat is er aan de hand?”



Nexus:
“Agent X.
De volgende informatie is op dit moment voor u van belang… ”





BISS
Maastricht University

CAROU

POLITIE
INNOVATIE LAB

Deep Solaris

- Een duurzame samenleving creëren die haar eigen energiebronnen kan beheren en de benodigde hoeveelheid energie kan voorspellen, in een veranderende samenleving met uitdagingen zoals klimaatverandering.

- Kunstmatige intelligentie (deep learning-modellen) gebruiken om zonnepanelen en hun kenmerken te identificeren (bijvoorbeeld KWh per jaar)

- Classificeren en annoteren van luchtsatellietbeelden van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)



provincie limburg

Provinciale Staten
van Limburg

Cluster	EZ	**Behandeld**	C.W.M. Coolen
Ons kenmerk	2021/3238	**Telefoon**	+31 6 52 73 31 10
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	9 februari 2021
Bijlage(n)	1	**Verzonden**	**10 februari 2021**

Onderwerp
Tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus periode 2020-2023.

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij het Statenvoorstel aan met betrekking tot het tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus (2020-2023) op basis van subsidieverzoeken van de kennisinstellingen Universiteit Maastricht, Open Universiteit Heerlen en Zuyd Hogeschool.

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-21-005

1 Onderwerp

Tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus: Brightlands Institute Smart Society (BISS), Center for Actionable Research Open Universiteit (CAROU) en Expertise Centrum Data-intelligence (ECD) periode 2020-2023.

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

De Provincie Limburg ziet voor de Brightlands Campussen een belangrijke functie in het stimuleren van missie-gedreven innovaties in de Limburgse economie en samenleving. Binnen deze campussen werken bedrijven, start-ups kennisinstellingen en overheden samen aan innovaties, talentontwikkeling, kennisontwikkeling en –valorisatie (de zogenoemde innovatie ecosystemen). De campusorganisaties vervullen een aanjagende, verbindende en faciliterende rol. De kennisinstellingen dragen zorg voor de kennis component via onderzoek, talent-ontwikkeling en kennisdeling. De Brightlands Smart Services Campus (BSSC) richt zich op de kansen en impact van "data en digitalisering". Het is een jonge campus met nog een ontwikkeltijd van een aantal jaren voor de boeg.

De Provincie Limburg heeft vanaf 2014, bij de start van de Brightlands Smart Services Campus, middelen ter beschikking gesteld voor de ontwikkeling van de kennisinfrastructuur die verbonden is aan deze campus. De eerste fase van deze ontwikkeling betrof de periode 2014-2019. Destijds (Statenvoorstel G-14-020 oktober 2014) hebben Provinciale Staten tevens het perspectief geboden op middelen voor een tweede tranche, de periode 2020-2023.
Met het onderhavig statenvoorstel wordt anno 2021 gevolg gegeven aan dit perspectief, waarbij aan uw Staten wordt gevraagd om uit de beleidsintensivering 'Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt' (Missiegedreven Economisch Beleidskader) middelen beschikbaar te stellen voor een tweede tranche financiering voor het Brightlands Institute Smart Society[1] (BISS) van de Universiteit Maastricht, het Center for Actionable Research Open Universiteit [2](CAROU) van de Open Universiteit en het Expertise Centrum Data-intelligence[3] (ECD) van Zuyd Hogeschool.

Het beoogd resultaat is het versterken van de kennisinfrastructuur binnen de BSSC variërend van wetenschappelijke kennis, toegepast onderzoek, onderzoeksfaciliteiten tot studentprojecten voor bedrijven, en daarmee het versterken van massa, impact, de aantrekkingskracht en het wervende vermogen van de BSSC.

---

[1] Smart Society betekent een slimme samenleving, een samenleving die digitale technologieën gebruikt om diensten en voorzieningen te verbeteren

[2] Actionable Research betekent toegepast onderzoek dat wil zeggen onderzoek dat voortkomt uit de wens maatschappelijke problemen aan te pakken.

[3] Data-intelligence betekent het gebruiken van analytische methoden zoals artificiële intelligentie om datasets te analyseren en om te buigen naar inzichten die nodig zijn om bedrijfsvoering en beleid te verbeteren

3 Bevoegdheid

Uw Staten worden vanuit uw budgetrecht gevraagd in te stemmen met het beschikbaar stellen van middelen voor de uitvoering van ambities zoals opgenomen in het Missiegedreven Economisch Beleidskader. Het budgetrecht van Provinciale Staten is neergelegd in de Provinciewet.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

Uw Staten wordt voorgesteld:

- In te stemmen met het beschikbaar stellen van een bedrag van € 1.895.643 voor de tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus (2020-2023) voor de initiatieven: Brightlands Institute Smart Society (BISS) , Center for Actionable Research Open Universiteit (CAROU) en Expertise Centrum Dataintelligence (ECD);
- Het bedrag ten laste te brengen van de beleidsintensiveringsmiddelen 'Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt'.
  De financieel technische verwerking van dit voorstel worden geëffectueerd in de 1e Afwijkingenrapportage 2021.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

In het door uw Staten vastgestelde Missiegedreven Economisch Beleidskader (29 juni 2020), is aangegeven dat de ontwikkeling van de BSSC een langjarig commitment vraagt en ook deze collegeperiode zal vragen om investeringen en bijdragen van de Provincie. Het gaat daarbij om investeringen en bijdragen in de campusorganisatie zelf (Statenvoorstel G-20-071 besluitvorming in PS op 11 en 18 december 2020), alsook voor de drie kennisinstellingen die zorgdragen voor de kennisinfrastructuur van de BSSC, via onderzoek/kennisontwikkeling, talentontwikkeling en kennisdeling (onderhavige voorstel). Het betreft hier het Brightlands Institute Smart Society (BISS), het Center for Actionable Research Open Universiteit (CAROU) en het Expertise Centrum Data-intelligence (ECD) van respectievelijk de Universiteit Maastricht (UM), de Open Universiteit Heerlen (OU) en Zuyd Hogeschool.

De UM, OU en Zuyd Hogeschool geven aan de participatie in het innovatie ecosysteem van de BSSC van strategisch belang te vinden. De ontwikkeling van de kennisinfrastructuur binnen het expertisegebied van de BSSC vraagt om een gerichte en additionele inzet van de kennisinstellingen. De instellingen vragen daarbij ondersteuning van de Provincie Limburg. Verduurzaming van de participatie van de kennisinstellingen in het ecosysteem van de BSSC wordt door hen voorzien middels het verwerven van tweede en derde geldstromen voor onderwijs en onderzoek, het benutten van subsidiefondsen en door prioritering binnen de eigen organisatie. De verwachting is dat de samenwerking binnen het BSSC ecosysteem resulteert in betere voorstellen en sterker wervend vermogen naar landelijke en Europese fondsen.

6 Risico's

De doelen en impact van de BSSC, respectievelijk de ontwikkeling en de (financiële) verduurzaming van de kennisinfrastructuur gekoppeld aan de BSSC, worden onvoldoende gerealiseerd binnen de beoogde periode.

Commitment tussen de partners van de BSSC is aangegaan voor de periode van 2014 tot en met 2023. De Provincie is aandeelhouder in de Campus Heerlen Management & Development BV en de Campus Heerlen Huisvesting BV. Via deze positie volgt de Provincie de ontwikkeling van de BSSC en kan zij desgewenst hierin sturing geven. De UM, initiatiefnemer voor een van de kennisinstituten, is eveneens aandeelhouder.
In de rol van subsidieverstrekker vindt monitoring/sturing van de betreffende projecten plaats via de resultaat- en inspanningsverplichtingen opgenomen in de subsidiebeschikking en de voortgangsrapportages. Voor de projecten van OU en Zuyd Hogeschool gelden de reguliere subsidieregels. Voor het project BISS van de UM gelden voorts de bestuurlijke governance afspraken van de Kennis As.

provincie limburg

Statenvoorstel
No: G-21-005

1. Onderwerp

Tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus: Brightlands Institute Smart Society (BISS), Center for Actionable Research Open Universiteit (CAROU) en Expertise Centrum Data-intelligence (ECD) periode 2020-2023.

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

De Provincie Limburg ziet in de vier Brightlands campussen een belangrijk middel om innovaties in de Limburgse economie en samenleving te stimuleren. De Provincie Limburg ondersteunt de ontwikkeling van de Brightlands Smart Services Campus (BSSC) sedert de opstart in 2014 als aandeelhouder én met subsidies voor projecten van en met Limburgse kennisinstellingen op basis van een langdurig commitment tussen de partners van de BSSC.

Op 18 december 2020 hebben Provinciale Staten besloten tot het beschikbaar stellen van middelen voor de campusorganisatie en de doorontwikkeling van de BSSC in de periode 2021-2023 (Statenvoorstel G-20-071). Daarbij is aangegeven dat aan uw Staten een separaat voorstel wordt voorgelegd voor het beschikbaar stellen van middelen voor de ontwikkeling van de kennisinfrastructuur op de BSSC, op basis van concrete subsidieverzoeken van de drie kennisinstellingen die het hart van deze kennisinfrastructuur vormen: de Universiteit Maastricht (UM), de Open Universiteit (OU) en Zuyd Hogeschool.
Het gaat hier om een vervolg op subsidies verstrekt voor de periode van 2014-2019, waarvoor Provinciale Staten in 2014 bij de start van de BSSC middelen ter beschikking hebben gesteld, te weten een bedrag van maximaal € 4.000.000. Provinciale Staten hebben destijds het vooruitzicht geboden op vervolg middelen voor een tweede tranche voor de periode van 2020- 2023 tot een bedrag van maximaal € 2.000.000 (Statenvoorstel G-14-020 oktober 2014).

De drie kennisinstellingen hebben inmiddels subsidieverzoeken ingediend voor medefinanciering van de projecten in de tweede tranche (periode 2020-2023). In paragraaf 6 lichten wij de drie projecten toe en gaan wij in op het belang voor de ontwikkeling en impact van de BSSC in relatie tot het missie gedreven economische beleid. De subsidieverzoeken zijn in lijn met de Herijking strategie van de Brightlands Smart Services Campus en de daarin benoemde rol van de kennisinstellingen in relatie tot de campusorganisatie en het focusgebied van de BSSC [4].

Wij stellen voor een bedrag van maximaal € 1.895.643 beschikbaar te stellen voor de tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur BSSC voor de subsidieverzoeken van UM, OU en Zuyd

[4] Provinciale Staten zijn over deze herijking geïnformeerd op 28 april 2020 (GS 2020-17523) en in december 2020 heeft u vertrouwelijk kennis kunnen nemen van het herijkingsdocument van de BSSC. De focus binnen de BSSC is “smart services”, product- en diensteninnovaties die door het effectief, verantwoord en innovatief gebruik van informatie en data, een bron zijn van economische en maatschappelijke meerwaarde voor organisaties en hun klanten.

Hogeschool, Brightlands Institute Smart Society (BISS), Center for Actionable Research Open Universiteit[5] (CAROU) en Expertise Centrum Data-intelligence[6] (ECD), ten laste van de beleidsintensiveringsmiddelen "Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt". Samen met een daartoe reeds in de begroting 2021 geoormerkt restant bedrag uit de eerste tranche middelen van € 303.157 zal dan een bedrag van in totaal € 2.198.000 beschikbaar zijn. Dit bedrag komt overeen met het totaal van de gevraagde subsidies.

Het beoogd resultaat is het versterken van de BSSC variërend van wetenschappelijke kennis, toegepast onderzoek, onderzoeksfaciliteiten tot studentprojecten voor bedrijven, en daarmee het versterken van massa, impact, aantrekkingskracht en wervend vermogen van de BSSC.

3. Bevoegdheid

Uw Staten worden vanuit uw budgetrecht gevraagd in te stemmen met het beschikbaar stellen van middelen voor de uitvoering van ambities zoals opgenomen in het Missiegedreven Economisch Beleidskader. Het budgetrecht van Provinciale Staten is neergelegd in de Provinciewet.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

Uw Staten wordt voorgesteld:

- In te stemmen met het beschikbaar stellen van een bedrag van € 1.895.643 voor de tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus (2020-2023) voor de initiatieven: Brightlands Institute Smart Society (BISS), Center for Actionable Research Open Universiteit (CAROU) en Expertise Centrum Data-intelligence (ECD);
- Het bedrag ten laste te brengen van de beleidsintensiveringsmiddelen 'Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt'.
  De financieel technische verwerking van dit voorstel worden geëffectueerd in de 1e Afwijkingenrapportage 2021.

5. Risico's

De ontwikkeling en impact van de BSSC, respectievelijk de ontwikkeling en de (financiële) verduurzaming van de kennisinfrastructuur gekoppeld aan de BSSC, worden onvoldoende gerealiseerd binnen de beoogde periode.
Commitment tussen de partners van de BSSC is aangegaan voor de periode van 2014 tot en met 2023. De Provincie is aandeelhouder in de Campus Heerlen Management & Development BV en de Campus Heerlen Huisvesting BV. Via deze positie volgt de Provincie de ontwikkeling van de

[5] Smart Society betekent een slimme samenleving, een samenleving die digtale technologieën gebruikt om diensten en voorzieningen te verbeteren

[6] Data-intelligence betekent het gebruiken van analytische methoden zoals artificiële intelligentie om datasets te analyseren en om te buigen naar inzichten die nodig zijn om bedrijfsvoering en beleid te verbeteren

BSSC en kan zij desgewenst hierin sturing geven. De UM, initiatiefnemer voor een van de kennisinstituten, is eveneens aandeelhouder.

In de rol van subsidieverstrekker vindt monitoring/sturing van de betreffende projecten plaats via de resultaat- en inspanningsverplichtingen opgenomen in de subsidiebeschikking en de voortgangsrapportages. Voor de projecten van OU en Zuyd Hogeschool gelden de reguliere subsidieregels. Voor het project BISS van de UM gelden voorts de bestuurlijke governance afspraken van de Kennis As.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Belang van BSSC en kennisinstituten

De Provincie Limburg ziet in de vier Brightlands campussen een belangrijk middel om innovaties in de Limburgse economie en samenleving te stimuleren (Missiegedreven Economisch beleidskader, op 29 juni 2020 door Provinciale Staten vastgesteld). Binnen deze campussen werken bedrijven, kennisinstellingen en overheden samen aan innovaties, talentontwikkeling, kennisontwikkeling en –valorisatie (de zogenoemde innovatie ecosystemen).
De campusorganisaties vervullen een aanjagende, verbindende en faciliterende rol in het innovatie ecosysteem. De kennisinstellingen dragen zorg voor de kennisinfrastructuur via onderzoek, talent-ontwikkeling en kennisdeling.

De BSSC richt zich op de kansen en impact van "data en digitalisering". Het is een 'jonge' campus met nog een ontwikkeltijd van een aantal jaren voor de boeg. De BSSC is een gezamenlijk initiatief van drie oprichters en aandeelhouders: Algemene Pensioen Groep, de Universiteit Maastricht en de Provincie Limburg. De focus binnen de BSSC is "smart services", product- en diensteninnovaties die door het effectief, verantwoord en innovatief gebruik van informatie en data, een bron zijn van economische en maatschappelijke meerwaarde voor organisaties en hun klanten.

De impact van digitalisering en het gebruik van (big) data, evenals het belang daarvan voor de toekomstige concurrentiepositie van bedrijven alsook regio's is evident en deze worden door de coronacrisis nog eens bevestigd. Het is belangrijk dat Limburg in deze ontwikkelingen mee gaat, de krachten kan bundelen om impact te hebben en om mee te kunnen dingen in landelijke en Europese fondsen. Digitalisering, (big) data, artificiële intelligentie staan in deze fondsen met stip bovenaan, zowel vanuit economisch alsook het sociaal maatschappelijke perspectief. Hier zien wij een belangrijke aanjagende en verbindende rol voor de BSSC in samenwerking met de (kennis)partners en bedrijven

Voor de ontwikkeling en groei van een campus is de aanwezigheid van kennisdragers en kennisintensief onderzoek, oftewel "kennisinfrastructuur", cruciaal. Om deze reden is vanaf de start van de BSSC in 2014 ingezet op de ontwikkeling van een kennisinfrastructuur op de BSSC. Op de BSSC zijn met name UM, OU en Zuyd Hogeschool actief. Deze instellingen dragen door middel van multidisciplinaire onderzoeksprojecten, studentprojecten, kennisdeling en innovatie activiteiten bij aan het versnellen van innovaties in het bedrijfsleven en de collectieve sector, met

maatschappelijke impact in sectoren zoals de zorg en veiligheid.
Voor de periode 2014 – 2019 heeft de Provincie de ontwikkeling van de kennisinstituten financieel ondersteund binnen het door Provinciale Staten beschikbare bedrag van maximaal € 4.000.000.
Voor de periode 2020 – 2023 hebben de kennisinstituten de Provincie Limburg verzocht om de verdere ontwikkeling van de instituten financieel te ondersteunen.

Provinciale subsidies Kennisinfrastructuur vanaf start BSSC

Periode eerste tranche 2014-2019

De kennisinstellingen UM, OU en Hogeschool Zuyd hebben voor de periode 2014 tot en met 2019 (de eerste tranche) middelen ontvangen voor de ontwikkeling van het "Brightlands Institute Smart Services" (BISS), een initiatief van UM samen met OU en Zuyd Hogeschool om de kennisinfrastructuur van de BSSC te versterken. In 2018 is op initiatief van de kennisinstellingen besloten om dit gezamenlijke project een jaar eerder en wel per 2019 te beëindigen, en verder te gaan met drie afzonderlijke initiatieven, waarmee elke kennisinstelling vanuit de eigen kernkwaliteiten en verantwoordelijkheid participeert en samenwerkt in het BSSC ecosysteem. Provinciale Staten zijn via de reguliere Voortgangsrapportages BSSC en mededeling portefeuillehouder van 30 oktober 2018 geïnformeerd over de afronding van het oorspronkelijke BISS en de omvorming naar drie afzonderlijke initiatieven van UM, OU en Zuyd Hogeschool. De initiatieven zijn in lijn gebracht met de Herijking strategie van de Brightlands Smart Services Campus en de daarin benoemde rol van deze kennisinstellingen in relatie tot de campusorganisatie.

De drie initiatieven volgend op het oorspronkelijke BISS project subsidie zijn: Brightlands Institute Smart Society (BISS; UM), Center for Actionable Research Open Universiteit (CAROU; OU) en Expertise Centrum Data-intelligence (ECD; Zuyd Hogeschool)[7]. Deze initiatieven hebben in 2019 subsidie ontvangen uit de reeds beschikbare middelen voor de BSSC Kennisinfrastructuur eerste tranche.

De totaal in de eerste tranche ingezette middelen bedraagt in totaal € 3.696.843[8], te weten:
- BISS 2014-2018 (UM; met OU en Zuyd Hogeschool): € 2.618.844
- BISS 2019 (UM): € 485.585
- CAROU 2019 (OU): € 283.258
- ECD 2019 (Zuyd Hogeschool): € 309.156

In afwachting van besluitvorming over provinciale middelen voor de tweede tranche (waartoe dit Statenvoorstel dient) en van de uitwerking van de herijkte strategie voor de BSSC, hebben de kennisinstellingen uitgaande van perspectief op verdere ondersteuning voor eigen rekening in het jaar 2020 hun projecten in dezelfde lijn doorgezet en nieuwe aanvragen voorbereid.

[7] In 2019 sprak Zuyd Hogeschool van Expertisecentrum Digital Economy, nu van Expertise Centrum Data-intelligence

[8] Restantbedrag € 303.157 is geoormerkt voor de kennisinfrastructuur BSSC (Begroting 2021)

Periode tweede tranche 2020-2023

De kennisinstellingen hebben voor de periode van de tweede tranche (2020-2023) recent subsidieverzoeken ingediend bij de Provincie Limburg om hun rol in de kennisinfrastructuur binnen de BSSC te continueren en verduurzamen. In de projectvoorstellen is toegelicht welke resultaten voor ogen staan, welke activiteiten worden uitgevoerd en is aangegeven hoe de instituten financieel kunnen voortbestaan na afloop van de subsidie van de Provincie Limburg. De kennisinstellingen hebben de proposities afgestemd met de nieuwe directeur van de BSSC en via gezamenlijk opgestelde KPI's is vastgelegd welke bijdrage zij leveren aan de ontwikkeling van de BSSC.
In de bijlage 1 geven wij een kwalitatieve toelichting op deze KPI's. In bijlage 2 geven wij aan welke aantallen van toepassing zijn voor de kennisinstellingen UM, OU en Zuyd Hogeschool per jaar. Deze KPI's zijn opgenomen in de afzonderlijke projectvoorstellen van de kennisinstellingen.

1. Brightlands Institute for Smart Society (BISS; Universiteit Maastricht)

Centraal staat het verder opbouwen van BISS, gekoppeld aan BSSC en de BL Campussen. BISS is in 2014 tegelijk met de BSSC opgestart als samenwerkingsinitiatief van UM, OU en Zuyd Hogeschool en functioneert sedert 2019 in de nieuwe constellatie, dat wil zeggen als initiatief van alleen de UM. BISS richt zich in de breedte op onderzoek en projecten die gaan over het op verantwoorde wijze toepassen van data gedreven innovaties in de samenleving en bedrijven (smart society) in aansluiting bij landelijke en Europese coalities en fondsen. Bijvoorbeeld de aansluiting bij de nationale NL AI Coalitie[9]: BISS neemt een leidende rol in het ontwikkelen van een voorstel voor een ELSA lab[10] op de BSSC binnen de NL AI coalitie, een project dat de komende maanden hoge prioriteit heeft voor zowel de BSSC als voor BISS.

Totale kosten	€ 3.395.000
Baten:	
- Gevraagd subsidie:	€ 1.100.000 [11]
- Eigen bijdrage UM:	€ 1.100.000
- Baten Tweede/derde geld stroom	€ 1.195.000[12]
Looptijd subsidie :	1 juli 2020 tot 1 januari 2022

Verduurzaming:
De UM zet het subsidie van de Provincie Limburg in om BISS verder op te bouwen en additionele geldstromen te verwerven die de rol van de opbouwfinanciering van zowel

[9] AI staat voor Artificiële Intelligentie, ook wel kunstmatige intelligentie door inzet van digitale technologie

[10] Dit is een experimenteer lab waar data gedreven innovaties ontwikkeld worden om beter armoede te kunnen bestrijden. ELSA staat voor Ethical Legal Societal Aspects. Dat betekent dat technologische, ethische, juridische en sociaal-maatschappelijke expertises bij elkaar komen

[11] Met name cofinanciering in de kosten van de kern-staf van onderzoekers en management van BISS (9.9 fte)

[12] Opbrengsten uit de uitvoering contractonderzoek en (gesubsidieerd) onderzoek uit fondsen, inclusief bijdrage APG

Provincie alsook UM overnemen per 2022 (tweede en derde geldstomen via fondsen, subsidies en opdrachten). Tempo en groei en uiteindelijke omvang van het instituut hangen samen met de ontwikkeling van diverse factoren zoals het kunnen binnenhalen van onderzoeksgelden.

Kernactiviteiten:

- het uitvoeren en valoriseren van wetenschappelijk onderzoek passend binnen de inhoudelijke focus van de BSSC, met impact voor bedrijfsleven en samenleving in Limburg; het onderzoek wordt geïnitieerd, uitgevoerd, toegepast en gevaloriseerd in het ecosysteem van de Brightlands Smart Services Campus, en is waar mogelijk ondersteunend voor de ontwikkelopgaven van de andere campussen (zie paragraaf 10). De focus van BISS ligt bij het verantwoord, effectief en efficiënt gebruik van data in de context van gezondheid, maatschappij en slimme (digitale) diensten en met oog voor juridische, ethische en maatschappelijke aspecten.
- het ontwikkelen en bieden van onderwijs aan professionals op het gebied van digitale en data-gedreven innovaties;
- stimuleren van innovatie door diverse vormen van kennis-deling en innovatie-activiteiten in het ecosysteem van de BL campussen
- Kennismakelaarsrol binnen BSSC en tussen de Brightlands campussen op de verbindings-as “data en digitalisering”.

Voorbeeld innovatie ontwikkeld door BISS-onderzoekers: een app, die door AI-analyse van een foto ervoor zorgt dat runderen niet meer op stressvolle en tijdsintensieve wijze gewogen hoeven te worden voor transport. De app kan het gewicht zeer betrouwbaar inschatten. Ontwikkeld door BISS-onderzoekers in samenwerking met KPN, BeefSelect, en B00.

Voorbeeld innovatie ontwikkeld op de BSSC samen met BISS en nu toegepast bij DELA: een tool, die organisaties ondersteunt in het bepalen van hun Digitization Readiness, en helpt barrières in het digitaliseringsproces te doorbreken. Zodat bedrijven optimaal gebruik kunnen gaan maken van technologische mogelijkheden. Ontwikkeld binnen het Techruption programma.

2. Center for Actionable Research Open Universiteit (CAROU; Open Universiteit Heerlen)

Centraal staat de opbouw van CAROU tot een regionaal valorisatiecentrum op de BSSC met toegepast wetenschappelijk onderzoek, innovatie en samenwerking in de regio. CAROU is in 2019 gestart als een onderzoeksgroep en valorisatieplatform van de Open Universiteit (OU), gevestigd op de Brightlands Smart Services Campus (BSSC) in Heerlen. Samen met partners binnen en buiten deze innovatiecampus voert de Open Universiteit multidisciplinair onderzoek uit om met data gedreven en digitale technologie komen tot oplossingen voor maatschappelijk relevante vraagstukken. De visie van CAROU is kort en kracht*ig: actionable (toegepast)* wetenschappelijk onderzoek voor

organisaties en maatschappij.

Totale kosten:	€ 5.383.613
Baten:	
- Gevraagd subsidie:	€ 548.800[13]
- Eigen bijdrage OU:	€ 1.500.938
- Baten tweede/derde geldstroom	€ 3.333.875[14]
Looptijd:	2020 tot en met 2023

Verduurzaming:
De Open Universiteit geeft aan CAROU als regionaal valorisatiecentrum duurzaam in te bedden in de eigen organisatie en de BSSC. De subsidie van de Provincie Limburg wordt ingezet om CAROU op te bouwen en additionele geldstromen te verwerven die de rol van de opbouwfinanciering overnemen (tweede en derde geldstomen via fondsen, subsidies en opdrachten).

Kernactiviteiten:

- het uitvoeren en valoriseren van wetenschappelijk onderzoek passend binnen de inhoudelijke focus van de BSSC, met impact voor bedrijfsleven en samenleving in Limburg, in het bijzonder toegepast en innovatiegericht onderzoek met bedrijven en publieke instellingen.
  Het onderzoek wordt geïnitieerd, uitgevoerd, toegepast en gevaloriseerd in het ecosysteem van de Brightlands Smart Services Campus, en is waar mogelijk ondersteunend voor de ontwikkelopgaven van de andere campussen.
  De focus van CAROU ligt bij de onderzoekdomeinen ”Data Wetenschap & Artificiële Intelligentie”, Data Wetenschap & Sociale Innovatie” en “Data Wetenschap & Business Analyse” in de context van gezondheid en zorg, veiligheid en energietransitie.
- stimuleren van innovatie door diverse vormen van kennis-deling en innovatie-activiteiten in het ecosysteem van de BL campussen.

Voorbeeld van CAROU onderzoek naar de toepassing van digitale technologie in de energie transitie: Deep Solaris, met behulp van data science en AI-technieken is een methode ontwikkeld om zonnepanelen en hun eigenschappen te herkennen op satellietbeelden en daarmee de beschikbare capaciteit aan duurzame (zonne)energie in kaart te brengen en voorspellende modellen te bouwen, uitgevoerd binnen een Eurostat subsidie

[13] Met name voor kosten van management en kernteam onderzoekers van CAROU (5,9 fte)

[14] Opbrengsten i.v.m. uitvoering contractonderzoek en onderzoek i.k.v. andere fondsen

Voorbeeld van toegepast onderzoek naar de toepassing van artificiële intelligentie om menselijke interactie te verbeteren: VERA (Voice Emotion Recognition Assistant; Stem en emotie herkenning). Ontstaan binnen een Techruption use case, uitgegroeid tot een onderzoekslijn ('Emotion Analytics') binnen CAROU gericht op experimenteren met het gebruik van AI om menselijke interacties te verbeteren. Inmiddels zijn er werkende prototypes die emotie kunnen detecteren in audio. VERA is een co-creatie project waar inmiddels meerdere partners aan bijgedragen hebben, waaronder: APG, Van Lanschot, PGGM, Cebiq en Contexta.

3. Expertise Centrum Data-intelligence (ECD; Zuyd Hogeschool)

Centraal staat het uitbouwen en verduurzamen van het Expertise Centrum Data-intelligence van Zuyd Hogeschool op de BSSC**.**
Zuyd Hogeschool richt zich op kort cyclisch praktisch onderzoek waarbij studenten samen met docenten en lectoraten, werken aan oplossingen voor concrete vragen van bedrijven in de regio rondom gebruik van data en digitale technologie, de zogenoemde use-cases. Deze aanpak is intensief omdat maatwerk geleverd wordt aan bedrijven, gewerkt wordt aan steeds nieuwe vraagstellingen die thematisch opgepakt en georganiseerd worden. Op jaarbasis gaat het om 60 nieuwe use-cases in samenwerking met de BSSC en met inzet van 100-150 studenten ICT die het 3e en 4e schooljaar op de BSSC zijn. Steeds vaker weten ook andere studenten van Zuyd Hogeschool hun weg te vinden naar de BSSC, de toepassing van data en digitale technologie wordt ook in andere vakgebieden steeds relevanter. Om de BSSC geschikt te laten zijn voor studenten zijn aanpassingen in de huisvesting en begeleiding nodig.

Zuyd Hogeschool bouwt het nieuwe lectoraat data-visualisatie en het onderzoeksportfolio uit in lijn met de ambities van BSSC, zodat deze expertise op niveau beschikbaar is voor gezamenlijke innovatie-activiteiten en onderzoeksprojecten. Zuyd Hogeschool beschikt over een ruim netwerk van MKB (stage)bedrijven dat zij verbindt met de BSSC en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de gewenste aansluiting van de BSSC met het MKB. Voor de ontwikkeling van de BSSC is de actieve betrokkenheid van studenten ICT, maar ook van studenten vanuit andere disciplines cruciaal. Samen met docenten en lectoraten helpen zij Limburgse bedrijven met data gedreven innovaties.

Totale kosten	€ 1.900.000
Baten	
- Gevraagd subsidie	€ 550.000 [15]
- Eigen bijdrage Zuyd	€ 704.000
- Bijdrage derden	€ 646.000[16]
Looptijd subsidie	2020 tot en met 2023

Verduurzaming
De activiteiten van Zuyd Hogeschool op de BSSC zullen na afloop van de provinciale

[15] Met name voor de kosten van 2 PHD's (doorloop afspraken uit BISS 1.0), extra kosten voor huisvesting en begeleiding use-cases op de BSSC en opbouw Datavisualisatielab op BSSC

[16] Rijksbijdrage PHD, APG, bedrijven/partners learning community

subsidie duurzaam ingebed zijn. Het Datavisualisatielab inclusief het in 2019 gestarte lectoraat en kenniskring Datavisualisatie, zijn dan fysiek en inhoudelijk ingebed op de BSSC en in de eigen onderzoekportefeuille van Zuyd Hogeschool. De use-cases zullen dan volledig kunnen draaien op bijdragen van derden en basisfinanciering van Zuyd.

Kernactiviteiten:

- uitvoeren van praktijkgericht onderzoek in de context van de BSSC;
- Innovaties ontwikkelen en toepassen bij bedrijven via use-cases samen met de BSSC;
- uitbouwen van kennispositie Datavisualisatie op de BSSC;
- stimuleren van innovatie door diverse vormen van kennis-deling en innovatie-activiteiten in het ecosysteem van de BL campussen.

Voorbeeld van een project van Zuyd Hogeschool samen met BSSC, UM en I-lab van de politie Follow the Money: met slim ontwikkelde algoritmes wordt internet doorzocht ("scraping methodiek") waardoor financiële "niet geoorloofde" informatiestromen worden blootgelegd. In een ander project met het I-lab zijn met behulp van het datavisualisatielab innovaties ontwikkeld in meetmethodieken bij gebruik van sensoren. Deze 'slimme'informatie helpt de opsporing van criminele activiteiten en geeft toegang tot geheel nieuwe onderzoeksmethodieken voor de Nationale Politie.

Voorbeeld expertise datavisualisatie op de BSSC: Zuyd Hogeschool heeft in 2020 samen met haar partners APG Groeifabriek, CBS, Techruption, Larkinfolab, Customer Service Valley, het internationale Dataviscamp 2020 georganiseerd. Onderzoekers, professionals uit het bedrijfsleven en studenten komen samen om via workshops en presentaties de mogelijkheden van datavisualisatie te verkennen en te delen. Dataviscamp is bezocht door meer dan 300 mensen.

Toetsing aan provinciale beleid

De kennisinstituten sluiten aan bij de missie-gedreven doelen van de Provincie Limburg met betrekking tot innovatie, talent en economische aantrekkelijkheid (Missiegedreven Economisch Beleidskader; thema "Brightlands en de campussen" als kernen van het innovatie ecosysteem in Limburg; paragraaf 3.1. pagina 49).
De voorstellen zijn in lijn met de vastgestelde herijking voor de Brightlands Smart Services Campus Herijking Strategie 2020 en de daarin benoemde rol van de kennisinstellingen in relatie tot de campusorganisatie BSSC. Dit blijkt mede uit de afstemming die heeft plaatsgevonden tussen de nieuwe campusdirecteur en de kennisinstellingen in januari van dit jaar, resulterend in een afgestemd overzicht van relevante KPI's voor de kennisinstituten in relatie tot de BSSC (zie bijlage 1 en 2).

Met kennis, talentontwikkeling, innovatie-activiteiten en aantrekkelijke open lab faciliteiten op de BSSC, dragen de kennisinstellingen bij aan de groei en impact van de BSSC.

De projecten sluiten aan bij de kaders die Provinciale Staten hebben gesteld bij de inzet van beleidsintensiveringsmiddelen Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt (MEB pagina 35):
- er sprake is van cofinanciering door de aanvragers;
- de projecten leveren een concrete bijdrage aan de inhoudelijke focus van de BSSC;
- de kennisinstellingen inzetten op cofinanciering vanuit landelijke en Europese fondsen voor de uitvoering van de onderzoeksprojecten;
- de thematiek past bij belangrijke transities als digitalisering;
- niet gesubsidieerd wordt in regulier onderwijs;
- sprake is van een reëel perspectief op verduurzaming op termijn via het verwerven van fondsen en bijdragen van derden voor de uitvoering van onderzoeken, studentprojecten en innovatie-activiteiten.

De drie instituten BISS, CAROU en ECD vormen samen een robuuste kennisinfrastructuur voor de BSSC, waarin sterktes elkaar aanvullen en versterken. BISS richt zich in de breedte op onderzoek en projecten die gaan over het op verantwoorde wijze toepassen van data gedreven innovaties in de samenleving en bedrijven (smart society), in aansluiting bij landelijke en Europese coalities en fondsen. CAROU legt de focus op toegepast onderzoek, het inzetten van data en digitale technologie als oplossing voor vraagstukken van bedrijven en organisaties. Zuyd Hogeschool richt zich met name op praktische projecten van studenten en bedrijven rondom toepassing van data-intelligence en digitale technologie.
Het samenwerken aan impact staat in de nieuwe constellatie van de BSSC en kennisinstellingen voor alle partijen voorop. Om deze ambitie te borgen is een kennismakelaarsoverleg ingesteld van BSSC en de kennisinstituten. Kennisinstellingen werken samen om initiatieven voor Limburgse bedrijven - zoals het MKB Datalab en de aansluiting bij de landelijke AI Coalitie - tot een succes te maken.

In de keuze van het soort onderzoeksprojecten, activiteiten en talentontwikkeling laten de kennisinstituten zich ook leiden door de provinciale missiegedreven doelen: duurzaam/circulair, gezond/brede welvaart, talentontwikkeling en de toekomstbestendigheid van ondernemingen. Zo zijn er bijvoorbeeld in euregionaal verband initiatieven in voorbereiding om digitale technologie toe te passen in het kader van circulair bouwen, het verduurzamen van productieprocessen en het ondersteunen van burgers om duurzamer en energiezuiniger te gaan wonen[17]. Speciale aandacht binnen CAROU gaat uit naar digitalisering in de zorg, samen met het Zuyderland ziekenhuis. Een ontwikkeling die belangrijk is om oplossingen te bieden voor oplopende zorgkosten en personeelstekorten.

[17] Als voorbeeld een projectvoorstel (Interreg EMR) waar blockchain technologie wordt ontwikkeld voor het tussen burgers en bedrijven verhandelen van duurzame energie.

Zo heeft de OU onlangs prof. dr. ir. Daan Dohmen benoemd tot bijzonder hoogleraar Digitale Transformatie in de Zorg[18].

Waar het gaat om talentontwikkeling is ook gekeken naar de verbinding van het Middelbaar Beroeps Onderwijs (MBO) met de BSSC. Hoewel geen onderdeel van deze subsidieverzoeken, is het relevant te vermelden dat er de nodige initiatieven zijn om ook de MBO (ICT) opleidingen te verbinden aan de BSSC.
Vista heeft met het door het Rijk gehonoreerde project "Digiwise" - waarin de vernieuwing van de MBO ICT opleidingen centraal staat - de mogelijkheid om te experimenteren met innovatieve studentprojecten en doorlopende leerlijnen en de doorstroom vanuit het MBO naar het HBO vorm te geven. Digiwise is een vierjarig project van Vista en Gilde (ICT) samen, in het kader van de zogeheten "Regionaal Investerings Fonds MBO". Het Rijk heeft onlangs een bedrag van € 717.000 daarvoor beschikbaar gesteld. Zuyd Hogeschool en BSSC participeren in Digiwise en langs deze weg wordt de verbinding tussen de BSSC en het MBO versterkt.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf

In het Missiegedreven Economisch Beleidskader, is aangegeven dat de ontwikkeling van de BSSC een langjarig commitment vraagt en ook deze collegeperiode zal vragen om investeringen en bijdragen van de Provincie. Het gaat daarbij om investeringen en bijdragen in de campusorganisatie zelf (Statenvoorstel G-20-071 besluitvorming in PS op 11 en 18 december 2020), alsook voor de drie kennisinstellingen die zorgdragen voor de kennisinfrastructuur van de BSSC, via onderzoek/kennisontwikkeling, talentontwikkeling en kennisdeling (onderhavige voorstel).

De UM, OU en Zuyd Hogeschool geven aan de participatie in het innovatie ecosysteem van de BSSC van strategisch belang te vinden. De door-ontwikkeling van de kennisinfrastructuur binnen het expertisegebied van de BSSC vraagt om een gerichte en additionele inzet van de kennisinstellingen. De instellingen vragen daarbij ondersteuning van de Provincie Limburg. Verduurzaming van de participatie van de kennisinstellingen in het ecosysteem van de BSSC wordt door hen voorzien middels het verwerven van tweede en derde geldstromen voor onderwijs en onderzoek, het benutten van subsidiefondsen en door prioritering binnen de eigen organisatie. De verwachting is dat de samenwerking binnen het BSSC ecosysteem resulteert in betere voorstellen en sterker wervend vermogen naar landelijke en Europese fondsen.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De Brightlands Smart Services Campus is onderdeel van het programma 1.2 Innovatiekracht van de Programmabegroting 2021, product 1.2.4 Services & Brightlands Smart Services Campus. Zoals vermeld in het Missie gedreven Economisch Beleidskader (MEB) (PS 29-6-2020) worden de resterende middelen van de beleidsintensivering 'Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt' ad.

[18] Dohmen is wetenschapper, zelf ondernemer en CEO van Luscii healthtech en maatschappelijk actief als lid van de Raad voor Volksgezondheid en Samenleving. Hij zal een sturende en stimulerende rol spelen in ontwikkeling van onderzoek naar en kennis over de effecten en implementatiemethoden van digitale zorg binnen CAROU en het BSSC ecosysteem.

€ 20.900.000 ingezet worden voor lopende projecten in het kader van Brightlands en Kennis-As Limburg (2e tranches). Voor de aanwending van deze middelen is afgesproken dat deze middelen aangewend worden middels separaat besluit van Provinciale Staten op basis van concrete subsidievoorstellen.

Totaal gevraagd subsidie Provincie Limburg	€ 2.198.800[19]
Eigen Inbreng:	€ 3.304.938
Bijdragen derden:	€ 5.174.875
Totaal kosten/baten	€ 10.678.613

In dit voorstel wordt gevraagd om een bedrag van € 1.895.643 beschikbaar te stellen voor de kennisinstituten. Samen met een reeds hiertoe geoormerkt restant bedrag uit de eerste tranche middelen (€ 303.157, Begroting 2021 product 1.2.4 Brightlands Smart Services Campus) is er in totaal € 2.198.800 beschikbaar voor subsidie aan de kennisproposities.
Dit bedrag komt overeen met het totaal van de gevraagde subsidies.

Gedeputeerde Staten zullen vervolgens de subsidies in de lijn van dit Statenvoorstel beschikken en Provinciale Staten informeren over de voortgang via de reguliere voortgangsrapportages van de campus binnen de Regeling Grote Projecten.

9. Juridische aspecten – deregulering

Niet van toepassing.

10. Verbindingslijnen en andere visies

De Brightlands Smart Services Campus (BSSC) is een van de vier Brightlands campussen in Limburg die samen de pijler vormen van het missie gedreven innovatie beleid. De focus binnen de BSSC is “smart services”, product- en diensteninnovaties die door het effectief, verantwoord en innovatief gebruik van informatie en data, een bron zijn van economische en maatschappelijke meerwaarde voor organisaties en hun klanten.
Tegelijkertijd is de BSSC ook ondersteunend bij de ontwikkelopgaves van de andere campussen, zoals in Venlo (gezonde voeding en future farming) en Sittard-Geleen (transitie naar circulaire chemie en materialen). Het gebruik van (big) data en digitale technologie zal in toenemende mate van belang zijn om in deze clusters missie gedreven innovaties te realiseren.

De propositie van de UM vormt onderdeel van het huidige Kennis As partnerschap (zie ook MEB pagina 42). In 2013 is het partnerschap Kennis As gestart waarmee een impuls is gegeven aan de onderzoekinfrastructuur in Limburg en meer specifiek op de vier Brightlands campussen.

[19] UM, OU en Zuyd Hogeschool samen; eerder in het voorstel zijn de gegevens per instelling aangegeven

11. Relatie met aanpak coronacrisis

De coronacrisis laat zien dat digitalisering en data gedreven innovaties cruciale ontwikkelingen zijn, welke in de komende periode en in landelijke en Europese herstelfondsen dan ook centrale thema's zijn. Dat vergroot de mogelijkheden op het verwerven van onderzoeksgelden en fondsen en maakt de thematiek actueel voor bedrijven en organisaties.
De coronacrisis kan tegelijkertijd ook effect hebben op de uitvoering van de projecten van de kennisinstellingen op de BSSC, met name het maken van een switch van locatie-gebonden activiteiten op gebied van innovatie en onderwijs naar online activiteiten. Mogelijk dat activiteiten en projecten vertraging oplopen en samenwerking met bedrijven moeilijker verloopt.
De organisaties zullen wij verzoeken om in de voortgangsrapportages in te gaan om de impact van de coronacrisis.

12. Verdere planning, procedure en uitvoering

Nadat de middelen beschikbaar zijn gesteld door uw Staten zullen Gedeputeerde Staten de subsidieverzoeken afwikkelen en de uitvoering daarvan monitoren.

13. Periodieke informatie/sturingsinformatie

- ☐ **Via Jaarstukken en Begroting**
  - ☐ Paragraaf Projecten
  - ☐ Paragraaf Financieringen
  - ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
  - ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
  - ☐ Programmaverantwoording
- **X Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten**

14. Evaluatie

Resultaat- en inspanningsverplichtingen worden in subsidiebeschikkingen vastgelegd, onder andere de verplichting om tussentijds en via een eindevaluatie te rapporteren over de stand van zaken en behaalde resultaten/KPI's. Wij verzoeken de kennisinstellingen om daarin ook toe te lichten op welke manier de activiteiten en projecten die zij uitvoeren bijdragen aan de twee centrale missies: energiek en gezond.
Mede op basis van deze rapportages zal de uitvoering via de afgesproken KPI's gemonitord worden en daarover zullen wij uw Staten rapporteren via de voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten.
Voor de projecten van OU en Zuyd Hogeschool zijn de reguliere subsidieregels van de Provincie Limburg van toepassing. Voor het project BISS van de UM gelden voorts de bestuurlijke governance afspraken Kennis As.

15. Communicatie

Niet van toepassing.

16. Meegezonden bijlagen

1. Schema KPI's projecten kennisinstellingen: kwalitatieve toelichting
2. Schema KPI's projecten kennisinstellingen: kwantitatief (cumulatief) per jaar, per instelling
3. Projectvoorstel UM d.d. 14 januari 2021
4. Projectvoorstel OU d.d. 15 december 2020
5. Projectvoorstel Zuyd Hogeschool d.d. 1 februari 2021

provincie limburg

ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

No: G-21-005

Onderwerp:

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 9 februari 2021

besluiten:

- In te stemmen met het beschikbaar stellen van een bedrag van € 1.895.643 voor de tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus (2020-2023) voor de initiatieven: Brightlands Institute Smart Society (BISS), Center for Actionable Research Open Universiteit (CAROU) en Expertise Centrum Data-intelligence (ECD);
- Het bedrag ten laste te brengen van de beleidsintensiveringsmiddelen 'Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt'.
  De financieel technische verwerking van dit voorstel worden geëffectueerd in de 1e Afwijkingenrapportage 2021.

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 9 april 2021.

De heer mr. A.O.J. Pregled, griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter

Bijlage 1
KPI's projecten kennisinstellingen BSSC; kwalitatieve toelichting

KPI **"BSSC met IMPACT door kennis, talentontwikkeling en innovatie"**	**Achterliggende doelen**	**Toelichting en voorbeelden**
Kwaliteit community BSSC (kwalitatief) Stages en trainees actief op/ bij de BSSC (aantal)	Stimuleren data gedreven innovaties Nieuwe data gedreven bedrijvigheid	Kennisinstellingen verbinden hun MKB netwerk, kenniskringen, lectoraten, onderzoeksgroepen, studenten en onderzoekers aan de BSSC Voorbeeld: Studenten van MBO tot WO actief met vraagstukken van het MKB
Events (aantal)	Kennis breed delen met MKB en samenleving Versterken reputatie en community BSSC	Kennisinstellingen organiseren of dragen bij aan BSSC events en/of meet-up sessies Voorbeelden: -Inkom Zuyd Hogeschool op de BSSC -Presentatie use-cases Inhoudelijke -Thema sessies over bijvoorbeeld cybersecurity in het MKB
Experimenten Techruption (aantal)	Bewustwording kansen en stimuleren van data gedreven en digitale innovaties in samenwerking met bedrijven en organisaties die participeren in het BSSC programma Techruption	Exploratie vraagstellingen + op kleine schaal experimenteren met data gedreven oplossingen binnen de BSSC Techruption community Deze innovatie activiteiten kunnen leiden tot bredere onderzoeksprojecten en innovatie initiatieven met bedrijven en organisaties waarmee impact en bereik in Limburg versterkt wordt Voorbeeld: AI inzetten voor emotieherkenning en het interpreteren van menselijk gedrag in het kader van fraude aanpak de politie, KvK en de Koninklijke Notarissen Bond (KNB) hebben hier interesse in;
Co-creatie Buiten Techruption (aantal)	Idem hierboven	Voorbeeld: ICT studenten van Zuyd werken in hun minoren vraaggericht aan steeds weer nieuwe use-cases van Limburgse MKB in de context van de BSSC en met inzet van kennis van docenten en lectoraten; gemiddeld 60 use cases per jaar

Subsidieaanvragen onderzoek (aantal)	Kennis (focusgebied BSSC) ontwikkelen en valoriseren Versterken wervend vermogen van BSSC als AI Hub Zo mogelijk verdienmodellen o.b.v. IP opbrengsten [20] Bedrijven helpen met innovatie	Voorbeeld: Proof of concept om data rondom armoede op individueel niveau aan elkaar te koppelen in lijn met de AVG (TNO, CBS, Nibud, Gemeente Heerlen) -> mogelijk doorgroei naar propositie voor ELSA lab in kader NL Landelijke AI Coalitie In het Statenvoorstel en de projectvoorstellen staan meer voorbeelden.
Onderzoekoutput (aantal)	Kennisdeling Versterken reputatie en aantrekkingskracht BSSC	Presentaties, conferenties en wetenschappelijke publicaties
Onderzoekers PHD (aantal)	Talentontwikkeling, Kennisontwikkeling, Kenniswerkers boeien en binden	Promovendi die bijdragen aan voor BSSC relevante kennis en verankerd zijn in de regio
Innovatie initiatieven (aantal)	kennis ontwikkelen en vooral ook toepassen in de praktijk	Voorbeelden: technologie toepassen in het I-partnerschap met de I-lab van de politie op de BSSC; Strategische samenwerking met Zuyderland op gebied van data(technologie) in de zorg
Onderwijs aanbod voor professionals (aantal) en deelnemers (aantal)	Talentontwikkeling op gebied van data-gedreven en digitale innovaties Digitale- en datavaardigheid in de samenleving neemt toe	Voorbeelden: Data science bootcamp Training “Fundamentals of Data; Science voor dokters; Trainingen datavisualisatie voor APG
Samenwerken aan kansen voor de regio (kwalitatief)	Versterken wervend vermogen, kennis niveau en aantrekkingskracht van de regio op het gebied van data-gedreven en digitale innovaties	Samenwerking van BSSC + kennisinstellingen binnen het kennismakelaars overleg Fundingstrategie Voorbeeld: samen verkennen en benutten van kansen in kader van Nationale AI coalitie

[20] Tot nu toe komt naar voren dat IP geen grote rol speelt in dit type project en die verwachting is er ook niet voor de toekomst. Niettemin is in het kader van Kennis-as via de IP overeenkomst formeel wel afgedekt dat de Provincie hier dan in deelt.

Bijlage 2
KPI's projecten kennisinstellingen UM, OU en Zuyd Hogeschool[21]
Kwantitatief per jaar ingaande 2020 cumulatief, het totaal voor de kennisinstellingen samen
(tussen haakjes = de uitsplitsing voor BISS (UM) + CAROU (OU) + EDC (Zuyd Hogeschool)

KPI BSSC **Kwantitatief [22])**	**Jaar 2020**	**Jaar 2021**	**Jaar 2022**	**Jaar 2023[23]**
Events (per jaar)	24= (14+4+6)	34= (14+8+12)	44= (14+12+18)	40 = (0+16+24)
Stages en Trainees	38= (2+0+36)	76= (4+0+72)	118= (6+0+112)	156= (6+0+150)
Experimenten Techruption	8= (5+2+1)	14 = (8+4+2)	21= (12+6+3)	25= (12+9+4)
Co-creatie projecten buiten Techruption	88= (18+10+60)	168 = (35+13+120)	241= (45+16+180)	305= (45+20+240)
Subsidie aanvragen Onderzoeken	27= (18+6+3)	48= (30+12+6)	69= (40+20+9)	82= (40+30+12)
Onderzoek output	97= (57+15+25)	170 = (100+20+50)	257= (150+32+75)	290= (150+40+100)
Onderzoekers PHD's	10= (0+8+2)	14= (0+10+4)	16= (0+12+4)	18= (0+14+4)
Innovatie initiatieven	26= (12+12+2)	53= (25+24+4)	79= (35+38+6)	93= (35+50+8)
Onderwijs programma's professionals	12= (4+0+8)[24]	22= (6+0+16)	32= (8+0+24)	40= (8+0+32)
Deelnemers programma's onderwijs professionals	409= (259+0+150)	800= (500+0+300)	1100= (650+0+450)	1250=(650+0+600)

[21] Zoals afgesproken in het overleg tussen directeur BSSC en de kennisinstellingen januari 2021. Deze KPI's zijn opgenomen in de afzonderlijke projectvoorstellen en vormen de basis voor resultaatafspraken in de individuele beschikkingen.

[22] Events is jaartotaal, overig is cumulatief.

[23] Voor UM: KPI's opgenomen tot en met 2022 (in lijn met de governance periode voor dit kennis-as project).

[24] OU verzorgt regulier opleidingen voor professionals; via OU Academy; niet in dit project meegenomen

Maastricht University

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Limburg
Cluster Economie & Innovatie
T.a.v. mevrouw C.W.M. Coolen
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

College van Bestuur

uw kenmerk	*ons kenmerk*	*doorkiesnummer*	*Maastricht*
	21.10.0014-MvE	06-34381034	14 januari 2021

Betreft: Aanvraag Kennis-As subsidie BISS 2.0

Geacht College,

Met brief 19.10.0669 hebben wij in 2019 een businessplan voor BISS 2.0 ingediend voor de periode 2019-2022. Met subsidietoekenning 2019/83684, gedateerd op 19 november 2019, is door u een subsidie toegekend voor het kalenderjaar 2019. Met brief 2020/7018, gedateerd op 13 februari 2020, is de looptijd verlengd met een half jaar tot 1 juli 2020.

Voor het vervolg van BISS 2.0 vragen wij een Kennis-As subsidie aan voor een bedrag van € 1.100.000 voor de periode 1 juli 2020 t/m 31 december 2022.

Onze aanvraag is gebaseerd op de originele business case die we in 2019 hebben aangeleverd met dien verstande dat de begroting in de huidige aanvraag de begroting uit het businessplan vervangt.

Het plan voor BISS 2.0, zoals in 2019 ingediend, is nog steeds de basis voor de ontwikkeling van het instituut. Er is veel potentieel voor de geïntegreerde, interdisciplinaire aanpak van BISS. Partijen kijken steeds verder dan alleen techniek en stellen ook randvoorwaarden. Gebleken is dat het invullen van de knowledge broker rol door BISS, de verantwoordelijkheid die hoort bij de rol van primaire kennisinstelling in de interactie met CM&D en overige (potentiële) partners effectief is, maar ook aanzienlijke capaciteit vraagt.

De activiteiten zullen in het tweede deel van de tweede tranche niet wezenlijk wijzigen ten opzichte van het ingediende businessplan. Wel wordt een ruimer deel van de capaciteit direct ingezet voor ontwikkeling van de campus (in de rol van knowledge broker) in de samenwerking met de campusorganisatie. Externe financiering groeit wat langzamer dan eerder voorzien en de verwachting voor de omvang van het instituut in de beschouwde periode is daardoor ook teruggebracht.

Bezoekadres
Minderbroedersberg 4-6
6211 LK Maastricht

Postadres
Postbus 616
6200 MD Maastricht
Nederland

T +31 43 388 2222

Rekeningnr.: 065.76.18.705
IBAN: NL05 INGB 0657 6187 05
BIC: INGBNL2A
BTW identificatie EU
NL0034.75.268.B01

www.maastrichtuniversity.nl

KvK nr.: 50169181

Financiën
De begroting van het tweede deel van de tweede tranche BISS 2.0 ziet als volgt uit:

Kosten & Opbrengsten (x € 1.000)	2020-H2	2021	2022	Totaal	*2023*
Subsidiabele kosten					
Afschrijvingen	10,0	30,0	-	40,0	-
Personele lasten (zonder de opslag voor de indirecte kosten)	385,0	820,0	-	1.205,0	-
Totale indirecte kosten	290,0	580,0	-	870,0	-
Overige directe kosten	15,0	70,0	-	85,0	-
Subtotaal	**700,0**	**1.500,0**	**-**	**2.200,0**	-
Niet-subsidiabele kosten					
Afschrijvingen			30,0	30,0	*30,0*
Personele lasten			570,0	570,0	*320,0*
Kosten 2e en 3e geldstroom	370,0	825,0	1.145,0	2.340,0	*1.415,0*
Subtotaal	**370,0**	**825,0**	**1.745,0**	**2.940,0**	***1.765,0***
Totaal	**1.070,0**	**2.325,0**	**1.745,0**	**5.140,0**	***1.765,0***
Opbrengsten					
Co financiering PL	350,0	750,0	-	1.100,0	-
Eigen bijdrage	350,0	750,0	600,0	1.700,0	*350*
2e en 3e geldstroom	370,0	825,0	1.145,0	2.340,0	*1.415,0*
Totaal	**1.070,0**	**2.325,0**	**1.745,0**	**5.140,0**	***1.765,0***

Zoals uit bovenstaande begroting blijkt, is de looptijd van de nieuwe fase 2,5 jaar, lopende vanaf 1 juli 2020 t/m 31 december 2022. Voor een doorkijk naar de toekomst is de begroting van 2023 hieraan toegevoegd.

De provinciale subsidie wordt in 1,5 jaar door BISS 2.0 besteed. Dit betekent dat de financiële eindverantwoording van de subsidiabele kosten waarbij een controleverklaring van de accountant zal worden gevoegd ook over deze periode zal gaan.

Resultaat- en inspanningsverplichtingen
In de aanvraag zijn ook de resultaat- en inspanningsverplichtingen opgenomen. Deze zijn reeds afgestemd met de behandelend ambtenaar van de provincie Limburg en met onze counterparts van OU, Zuyd en de Brightlands Smart Services Campus (BSSC) te Heerlen.

Commitment Campus en Raad van Advies
Door de directeur van de BSSC is een brief afgegeven waaruit blijkt dat de BSSC haar steun uitspreekt voor BISS. Aangegeven wordt dat het partnerschap tussen de BSSC en BISS van strategische meerwaarde is voor zowel de UM als de andere aandeelhouders van de BSSC. Deze brief is als bijlage bijgevoegd.

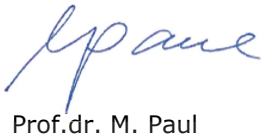
Ook de Raad van Advies heeft haar steun uitgesproken voor de plannen van BISS. De Raad van Advies constateert dat de plannen aansluiten op de eerder gegeven adviezen. Het advies van de Raad van Advies is ook bijgevoegd bij deze aanvraag.

Maastricht University

Met deze brief vragen wij een bedrag van € 1.100.000 aan Kennis-As subsidie, bij een totaalbedrag aan subsidiabele kosten van € 2.200.000.

Indien u nog vragen heeft over deze aanvraag dan kunt u voor antwoorden terecht bij Dr. Judith Kamalski, managing director BISS (judith.kamalski@maastrichtuniversity.nl).

Hoogachtend,
namens het College van Bestuur
van de Universiteit Maastricht,



Prof.dr. M. Paul
Voorzitter

Bijlage

BISS – aanvraag 2e tranche KennisAs subsidie

Januari 2021

Duiding

Dit document geeft de onderbouwing van de aanvraag van de tweede tranche van de KennisAs subsidie voor BISS - Brightlands Institute for Smart Society. Deze aanvraag betreft subsidieperiode 01.07.2020 – 31.12.2021, projectperiode 01.07.2021- 31.12.2022, en subsidiebedrag k€ 1.100.

De basis is nog steeds het businessplan uit 2018 dat door Provincie Limburg is goedgekeurd en waarop de beschikking [SAS-2019-00061] voor een eerste tranche is afgegeven, met dien verstande dat de begroting in de huidige aanvraag de begroting uit het businessplan vervangt. De ontwikkelingen tot nog toe worden kort toegelicht, de eindrapportage over de eerste tranche geeft een uitgebreider beeld, en er wordt met name vooruitgekeken naar de invulling van de tweede periode. Belangrijke actualiseringen ten opzichte van het businessplan betreffen zoals benoemd de begroting en de te beschouwen subsidieperiode.

Ontwikkeling BISS en BSSC

De Brightlands Smart Services Campus heeft sinds de start een aantal ontwikkelingsfases doorgemaakt. Dat geldt voor de campusorganisatie en eveneens voor de inzet van de kennisinstellingen op de campus. Er was aanvankelijk het consortium BISS dat breed was in de samenwerking van 3 kennisinstellingen, maar smal in de scope van activiteiten. Daarnaast was er een CM&D dat een onvoldragen taakopvatting had en matig interacteerde met de kennispartijen.

Door de aandeelhouders van campusorganisatie CM&D is ingezet op een reset, welke merendeels samenviel met de gestarte herschikking in de aanwezigheid en werkwijze van de kennisinstellingen en het vormen van BISS als UM-instituut. Dat creëerde een situatie waarin BISS en CM&D ook gezamenlijk en met resultaat aan die benodigde vernieuwing en samenhang hebben gewerkt.

Na de reset is er een gerationaliseerd CM&D ontstaan, vanaf september 2020 onder nieuwe leiding. CM&D en BISS hebben in de voorbije periode een nieuw evenwicht voor samenwerking met een betere taakverdeling gevonden. De kosten bij CM&D zijn gedrukt. In belangrijke mate door niet meer voor eigen risico capaciteit in te kopen, maar erop in te zetten dat ieder de eigen kerntaken uitvoert en ook verantwoordelijkheden bij BISS te beleggen.

Er is een efficiëntieslag gerealiseerd in de samenwerking van de kennispartijen door de geïnstitutionaliseerde samenwerking te verbreken en op inhoud elkaar op te zoeken. Het nieuwe BISS van UM heeft hierbij de rol op zich genomen van kennis-broker tussen de kennisinstellingen onderling en tussen de kennisinstellingen en andere strategische partijen, een en ander in nauwe samenwerking en afstemming met CM&D, waarvan de taak herschikt en verduidelijkt is.

Deze rol, gericht op versterken van synergie en cohesie, kan alleen maar toenemen nu de besturen gesprekken over gemeenschappelijke strategie tussen UM en Zuyd (en UM en OU) hebben geïntensiveerd, met als doel in het komende jaar een nieuwe propositie voor te leggen. Hiermee zal langzamerhand ook een constellatie ontstaan die zich beter leent voor een grotere betrokkenheid van het MBO op deze campus.

Vanaf 2019 is een nieuw BISS door UM verwezenlijkt. Het betreft nu één kennisinstelling, maar dan wel in de volle breedte van de aanwezige kennis van de UM. Wetenschappers uit elke faculteit zijn op meerdere niveaus aanwezig in BISS, middels staf (van hoogleraar tot postdoctoraal onderzoeker) die daartoe verkozen is vanuit de kundigheid en focus op de combinatie van het facultaire aandachtsgebied, digitalisering en impact. Daarmee beschikt BISS over eigen capaciteit uit elk van die velden én is directe toegang tot alle experts uit die achterliggende faculteiten geborgd. BISS biedt zo ook integraliteit en multidisciplinariteit die essentieel is voor duurzame innovatie en impact. De organisatie van het instituut binnen de UM levert de vereiste slagkracht wel. De betekenis van instituut en campus kan hiermee alleen maar toenemen.

BISS en CM&D, nu ze op nieuwe leest zijn geschoeid, zijn beter dan voorheen in staat om een rol te spelen in verbinding met en op de andere campussen van Brightlands. Zeker ook ten dienste van uiteenlopende partijen in onze samenleving, die onder invloed van Covid-19 sneller digitaliseert dan iemand voorzien heeft.

Eerste tranche subsidie BISS

In 2019 heeft UM een doorstart gemaakt op de BSSC met een nieuw, breder, interfacultair kennisinstituut dat de naam BISS voortdraagt. Deze naam staat sindsdien voor Brightlands Institute for Smart Society.

Voor deze doorstartperiode is in 2018 een KennisAs subsidie aangevraagd van k€ 2.000 voor een periode van 4 jaar om dit instituut te kunnen opstarten. Het onderliggende businessplan en het aanvullende jaarplan 2019 zijn goedgekeurd. Er is op basis van de resterende middelen voor de eerste tranche van het oorspronkelijke consortium die tot en met 2019 liep, een 1e tranche van de subsidie voor 2019 toegekend. Samenhangend met de voortgang van de afhandeling van de consortium subsidie, is van de jaarlaag 2019 van k€ 600 in de aanvraag, een bedrag van k€ 485 voor 2019 toegekend.

Door de volledig nieuwe inrichting van het instituut, nodig om ook bij de regionale behoeften en de reset van de campus aan te sluiten, heeft het eerste jaar in het teken gestaan van de opbouw van het team en herijking van de strategie en uitvoering op de campus, samen met de campusorganisatie CM&D. Het aantrekken van 7 nieuwe mensen voor het interdisciplinaire team en het opstarten van projecten, ook met CM&D, heeft meer tijd gekost dan vooraf verwacht, waardoor de looptijd van de eerste tranche is verlengd naar 1,5 jaar.

Het plan voor BISS zoals in 2018 ingediend, is nog steeds de basis voor de ontwikkeling van het instituut. Er is veel potentieel voor de geïntegreerde, interdisciplinaire aanpak van BISS, partijen kijken steeds verder dan alleen techniek en stellen ook randvoorwaarden. Gebleken is dat het invullen van de knowledge broker rol door BISS, de verantwoordelijkheid die hoort bij de rol van primaire kennisinstelling in de interactie met CM&D en overige (potentiële) partners effectief is, maar ook aanzienlijke capaciteit vraagt. Het opbouwen van het nieuwe team, een stevig portfolio van projecten en show cases en een stabiele stroom aan externe financiering heeft tijd nodig. De groeifabriek, de innovatiehub van APG op de campus, heeft in 2019 en begin 2020 ook een forse herpositionering ondergaan. Onzekerheid over de ontwikkeling van de campus, basisfinanciering uit KennisAs, strategie APG en de COVID-19 crisis heeft het groeiscenario wat vertraagd. Het omschakelen kost tijd en capaciteit én er ontstaat nu druk op innovatie- en ontwikkelbudgetten.

Bij de afsluiting van de eerste subsidieperiode per 1 juli 2020 heeft de Raad van Advies haar grote waardering uitgesproken over hetgeen BISS al bereikt heeft. De Raad heeft aangedrongen op het werven van substantiële, stabiele financiering waarvan de basis in de regio moet worden gevonden, van waaruit ook een aanzienlijke subsidiestroom uit diverse programma's en in grotere samenwerkingsverbanden moet worden geworven. In de komende jaren zou die scale-up ingezet moeten worden.

In de outlook voor de komende periode zijn de eerste effecten van die ambitie meegenomen, terwijl ook rekening is gehouden met het feit dat groei van reputatie en wervingskracht tijd kost. Er staat een goede basis die ook gedurende 2020 en 2021 nog focus op de opbouw vraagt.

Daarnaast heeft Provincie Limburg aangegeven dat de middelen voor de vier regionale kernpartners op de BSSC, de campusorganisatie CM&D, de groep Carou van OU, BISS van UM en Zuyd (ICT minoren/ lector DV), beperkter zijn dan eerder verondersteld.

De combinatie van deze factoren leidt tot een gewijzigde begroting en timing voor de aanvraag van de tweede tranche ten opzichte van het businessplan.

Invulling tweede tranche

De activiteiten wijzigen niet wezenlijk ten opzichte van het ingediende businessplan, wel wordt er een ruimer deel van de capaciteit direct ingezet voor ontwikkeling van de campus in de samenwerking met de campusorganisatie. Externe financiering groeit wat langzamer dan eerder voorzien en de verwachting voor de omvang van het instituut in de beschouwde periode is daardoor ook teruggebracht. Op een aantal punten wordt de balans iets gewijzigd, mede naar aanleiding van de resultaten uit de eerste tranche (zie Rapportage BISS – 1-1-2019/ 1-7-2020).

Staf en ecosysteem

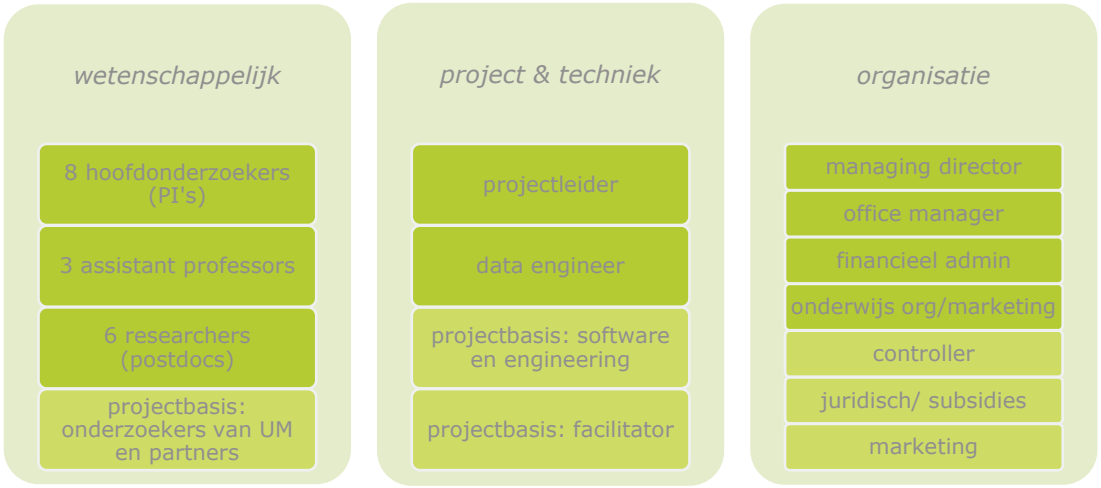
BISS heeft in de afgelopen 1,5 jaar veel capaciteit en energie besteed aan de reset van de campus en het opbouwen van de relatie en samenwerking met de campusorganisatie. Daarin heeft BISS ook een belangrijke rol op zich genomen richting alle partners op de campus, en in het bijzonder ook richting de kennisinstellingen. Meer dan enig ander heeft BISS verantwoordelijkheid genomen en zich opgesteld zoals past bij de rol van dragende kennisinstelling op de campus.

Om goed invulling te kunnen geven aan de functie van knowledge broker én de interactie met de campus in het zowel aanbod als vraag gestuurd met potentiële, nieuwe en bestaande partners in het ecosysteem aan de slag gaan, is een van de PI's voor een grotere omvang op BISS aangesteld (+0,2 fte opbouwfinanciering) dan aanvankelijk voorzien. Deze rol wordt ingevuld door Prof. Dr. Lisa Brüggen. Lisa heeft het voorzitterschap van het knowledge broker overleg op strategisch én dat op tactisch niveau op zich genomen, neemt deel aan het zogenaamde innovatie overleg met de grootste partners op de campus, maakt deel uit van het kernteam campusorganisatie-BISS dat tweewekelijks de reset en nu ontwikkeling van de campus op zich heeft genomen en is eerste aanspreekpunt bij het opzetten van de inhoudelijke introductie van nieuwe leads. Met de komst van Dr. Judith Kamalski als Managing Director wordt aan het voorzitterschap van deze overleggen door Judith en Lisa gezamenlijk invulling gegeven.

BISS wil ook een sterke rol blijven invullen richting reguliere onderwijsprogramma's waar sprake is van projectonderwijs of mogelijkheden voor stages die aansluiten bij de focus van BISS en de BSSC. Deze activiteiten dragen niet direct bij aan de output van BISS of aan financiële dekking, maar versterken wel de banden met UM en maken het eenvoudiger voor campus en partners om met studenten in contact te komen en geven bedrijven en studenten mogelijkheden om aan elkaars ontwikkeling bij te dragen en relaties op te bouwen. Daar waar BISS staf zelf betrokken is in regulier onderwijs liggen ook mogelijkheden. Het capaciteitsbeslag en de bijkomende kosten worden vanuit de opbouwfinanciering gedekt.

Met inachtneming van de feedback van de Raad van Advies zal BISS, ook samen met de campusorganisatie, sterk inzetten op het verbinden van relevante spelers in de regio. Het initiatief om de KennisAs-instituten bijeen te brengen en zowel synergie als cross-overs te bevorderen zal worden geïmplementeerd en er wordt ingezet op het realiseren van de regionale "innovatie-tafel" met gebundelde steun van de primaire stakeholders. BISS wil een instituut zijn dat door alle gelederen van UM én Brightlands verbindt.

Staf actief in BISS, vast verbonden en flexibele inzet



Met de reset van de campus wordt nu naar de fase toegewerkt waarin hiervan de vruchten worden geplukt. Daaraan vooraf gaat nog een heel seizoen van zaaien en bloeien waarin het hele systeem weer op gang moet worden gebracht en de nieuwe aanpak wordt uitgetest en waar nodig bijgesteld. COVID-19 maakt dat zeker niet eenvoudiger, door verlegde focus naar dagelijkse operaties en druk op budgetten, maar de gedwongen snelle digitaliseringsslag die veel bedrijven hebben doorgemaakt gaat ook kansen bieden. Dit betekent nog wel een langere periode van voor-investeren.

Technische infrastructuur

Investeringen in technische infrastructuur uit de basisfinanciering worden beperkt, hiervoor worden wel subsidies geschreven. Oorspronkelijk werd ook rekening gehouden met investeringen in het Datavisualisatie lab (ook wel Human Interaction Lab genoemd). Deze door BISS gehuurde ruimte wordt intensief door Zuyd gebruikt, maar de capaciteit bij Zuyd is beperkt beschikbaar voor gezamenlijk innoveren en experimenteren op dit vlak, waardoor dit nog minder interessant is voor anderen. De kosten voor dit lab worden gedeeld door Zuyd, Carou en BISS. Het voornemen is nog steeds het gezamenlijk gebruik en toegevoegde waarde voor de campuslocatie te vergroten. BISS heeft recentelijk een SWOL-beurs verkregen om verder te investeren in de aanwezige infrastructuur op het gebied van Virtual reality en biomedische sensoren. Tevens wordt bij werving van nieuwe staf gezocht naar specifiek relevante expertise op het gebied van datavisualisatie.

De projectruimtes en het SIN-lab worden steeds intensiever ingezet voor projectwerk en samenwerkingen met het groeiend aantal activiteiten. Waar mogelijk wordt hier ook met studenten (samen)gewerkt. In deze ruimtes zullen wel enige investeringen nodig zijn omdat uit het consortium overgebleven apparatuur op licenties van Zuyd draaiden en na beëindigen daarvan niet meer functioneren. Met het meer (gemengd lokaal en) digitaal op afstand werken is beschikbaarheid van dit type faciliteiten extra belangrijk.

Op de BSSC wordt een nieuwe verbinding met UM gerealiseerd zodat voor UM-staf het werken op deze campus qua dataverbinding niet meer afwijkt van andere UM-locaties en beter wordt ondersteund. Dit opent ook meer mogelijkheden voor data-intensief werken.

Exploitatiekosten

De financiële ruimte voor onderzoekgerelateerde exploitatiekosten is teruggebracht. Bijvoorbeeld datasets, soms een snel-starter voor een project, moeten uit samenwerkingen komen of extern worden gefinancierd. Dit maakt het voor de onderzoekers soms wel wat ingewikkelder een traject te starten, maar noopt ook tot creativiteit en partnerships.

Voor typische ecosysteem activiteiten gericht op versterking van banden, reputatie en aantrekken nieuwe partijen zijn wel enige middelen gereserveerd in deze opbouwfase. Voorbeelden hiervan zijn verbindende ontmoetingen, themadagen, conferenties en bijdragen aan campusinitiatieven, de MIKADO-dag voor KennisAs instituten. Ook wil BISS hiermee de komst van studenten naar de

campus stimuleren. BISS zal op dit type activiteiten ook in de komende periode sterk blijven inzetten vanuit het brede campusbelang.

Uitgangspunten begroting subsidiabele kosten en bijdragen

Systematiek

De KennisAs begroting is conform richtlijnen gebaseerd op de full cost tarieven. De full cost opslag voor de UM wordt periodiek door de extern accountant vastgesteld en de actuele opslag is geactualiseerd ten opzichte van die ten tijde van het opstellen van het businessplan in 2018.

Duur en omvang

Waar in de eerste begroting de KA-opbouwfinanciering al in 2021 deels werd teruggebracht (60-80% van de maximale capaciteit in de subsidiabele kosten), is nu 2021 nog een jaar van volle opbouw waarin de basis wordt gelegd voor de daaropvolgende periode. Er moet voldoende staf (flexibel) beschikbaar zijn om in te zetten op die opbouwactiviteiten voor BISS zelf en voor de campus als geheel. Acquisitie, verkenningstrajecten, uitbouw netwerk en show cases, verbindingen in Brightlands consolideren in gezamenlijke projecten, zijn alle essentieel in deze periode.

Uitgaande van beperktere middelen vanuit de provincie en de inzet die in 2021 nodig is, wordt daarom de 2e tranche van de subsidie afgeroepen in de eerste 18 maanden (H2 2020 en 2021), waarmee de subsidieperiode in de praktijk wordt teruggebracht tot 2019-2021. In 2022 zal de subsidie afgerekend worden via accountscontrole en inhoudelijke rapportage. De nadrukkelijke wens vanuit de Provincie Limburg om bestuurlijk de verduurzaming/uitvoering BISS te monitoren in 2022, zal via de kennis-as structuur middels rapportage 2022 (jaarplan en voortgangsrapportage) plaatsvinden. UM zal, naast de eigen bijdragen in de subsidieperiode, in de periode 2022 en daarna nog een aanzienlijke eigen bijdrage in de opbouwkosten financieren in de overgang naar een duurzaam instituut.

Actualiseringen ten opzichte van business plan

De begroting wijkt op een aantal punten af van de oorspronkelijke begroting in het business plan. Externe financiering groeit wat langzamer dan eerder voorzien. Factoren die hierbij een rol hebben gespeeld zijn onzekerheid over de ontwikkeling van de campus, over basisfinanciering uit KennisAs, en over strategie APG. Het aantrekken van nieuwe mensen voor een interdisciplinair team heeft meer tijd gekost dan verwacht, en tot slot heeft de COVID-19 crisis het groeiscenario verder vertraagd. De verwachting voor de omvang van het instituut in de beschouwde periode is daardoor ook teruggebracht. Op een aantal punten wordt de balans iets gewijzigd, mede naar aanleiding van de resultaten uit de eerste tranche (zie Rapportage BISS – 1-1-2019/ 1-7-2020).

Personele kosten

In de KennisAs systematiek wordt alleen wetenschappelijk en specifiek personeel in de begroting opgenomen. Voor BISS zijn de volgende functies opgenomen in de subsidiabele kosten:

Personele kosten kernstaf in basisfinanciering

rol	fte
Principal Investigators	6 * 0,2
Voorzitter MT & knowledge broker	1 * 0,2
Researchers (postdocs)	6 * 1
Research support staff: data engineer & projectleider	1 * 0,5 + 1 * 1
Managing director	1 * 1 fte

De salarislasten zijn conform de afgesproken systematiek (gebaseerd op de CAO-schalen en inclusief werkgeverslasten, zoals vastgelegd in de UM systemen).

Indirecte kosten

Deze worden bepaald door de door de extern accountant vastgestelde full cost opslag en alleen toegepast op het wetenschappelijk personeel (afhankelijk van uren). De opslag is in 2019 opnieuw

vastgesteld en ligt hoger dan de opslag die ten tijde van het opstellen van de eerste totaalaanvraag gold.

Afschrijvingen

Gegeven de beperkte zekere financiering is hier uitgegaan van de huidige afschrijvingen in het gehuurde areaal en de geplande afschrijvingskosten van de dataverbinding met UM. De afschrijfduur van de inbouw is 10 jaar (periode huurovereenkomst).

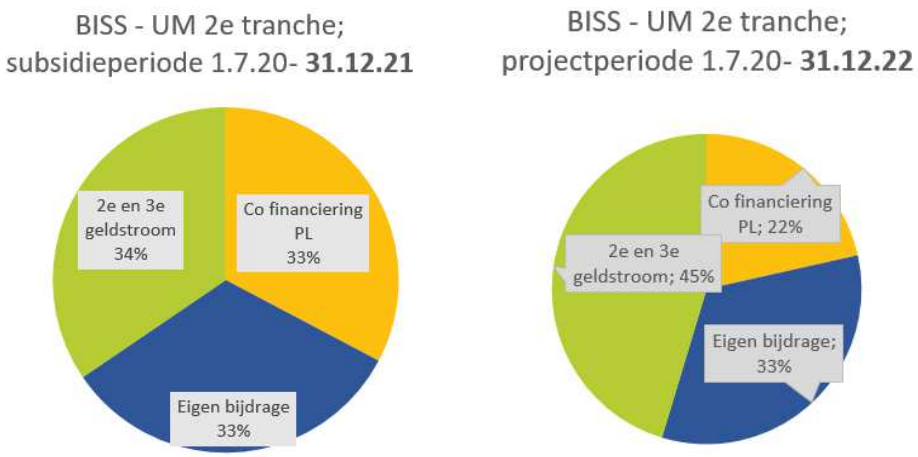
Overige directe kosten

De exploitatiekosten van deze infrastructuur, huurgerelateerde kosten voor de specifieke BISS project- en labruimtes (niet de kantoren) en de exploitatie van de genoemde verbinding. De begrote bijdragen van Zuyd en OU aan het DV-lab zijn in mindering gebracht. Daarnaast zijn enige kosten voor de genoemde eco-systeem activiteiten opgenomen.

Bijdragen

De bijdrage van PL en UM zijn elk 50% van de subsidiabele kosten. De verwachte 2e en 3e geldstroom ligt daar wat boven. Hierdoor ontstaat in de subsidieperiode de gebruikelijke verhouding Co-financiering PL 33%, eigen bijdrage UM 33%, overig (2e/3e geldstroom) 34%.

De verdeling tussen de drie geldstromen is in de subsidieperiode, H2 2020-2021, dus in evenwicht, zie linker figuur. De rechterfiguur toont de verdeling over de gehele projectperiode, H2 2020-2022. Hier wijkt de verhouding af met 22% cofinanciering PL, 33% eigen bijdrage en 45% 2e en 3e geldstroom in de realisatie. Ook in de eerste periode, 2019-H1 2020, was dit het geval met 21% cofinanciering PL, 46% eigen bijdrage en 33% 2e en 3e geldstroom in de realisatie.



De bijdrage van APG is in de begroting niet separaat weergegeven zoals in de originele business case, maar ondergebracht in 2e/3e geldstroom. Vanwege de herpositionering van APG en bijbehorende transitieperiode, wordt momenteel vooral ingezet op het uitvoeren van projecten met gezamenlijk belang, waarbij BISS een veelheid aan voorstellen heeft gedaan om met elkaar en andere campuspartners nieuwe vraagstukken op te pakken. Deze projecten zijn vergelijkbaar met projecten die voor anderen uitgevoerd worden en dus in één enkele categorie, 2e en 3e geldstroom, ondergebracht.

Begroting 2e tranche KennisAs

Hoewel de projectperiode H2 2020-2022 beslaat, valt uit onderstaand overzicht af te lezen dat de subsidie in volledigheid in subsidieperiode H2020-2021 afgeroepen zal worden.

Kosten & Opbrengsten (x € 1.000)	2020-H2	2021	2022	Totaal	*2023*
Subsidiabele kosten					
Afschrijvingen	10,0	30,0	-	40,0	-
Personele lasten (zonder de opslag voor de indirecte kosten)	385,0	820,0	-	1.205,0	-
Totale indirecte kosten	290,0	580,0	-	870,0	-
Overige directe kosten	15,0	70,0	-	85,0	-
Subtotaal	**700,0**	**1.500,0**	**-**	**2.200,0**	**-**
Niet-subsidiabele kosten					
Afschrijvingen			30,0	30,0	*30,0*
Personele lasten			570,0	570,0	*320,0*
Kosten 2e en 3e geldstroom	370,0	825,0	1.145,0	2.340,0	*1.415,0*
Subtotaal	**370,0**	**825,0**	**1.745,0**	**2.940,0**	***1.765,0***
Totaal	**1.070,0**	**2.325,0**	**1.745,0**	**5.140,0**	***1.765,0***
Opbrengsten					
Co financiering PL	350,0	750,0	-	1.100,0	-
Eigen bijdrage	350,0	750,0	600,0	1.700,0	*350*
2e en 3e geldstroom	370,0	825,0	1.145,0	2.340,0	*1.415,0*
Totaal	**1.070,0**	**2.325,0**	**1.745,0**	**5.140,0**	***1.765,0***

Indicatoren

In afstemming met BSSC, OU en Zuyd zijn de volgende overkoepelende doelen en KPI's vastgesteld.

Doel: Aanjagen bedrijvigheid community

Resultaat- en inspannings-verplichting	Omschrijving indicator	Realisatie 2019-2020 H1	**Einddoel 2021 (cumm)**	**Einddoel 2022 (cumm)**
Resultaatverplichtingen				
1	Initiatieven om innovatie te stimuleren	12	25	35
2	Subsidieaanvragen	18	30	40
3	Programmatische explorations of experimenten (Techruption)	5	8	12
4	Onderwijsprogramma's voor professionals (aanbod)	4	6	8
5	Output (onderzoek en diverse media)	57	100	150
6	Presentaties en conferenties	59	100	150
Inspanningsverplichtingen				
1	Projecten, co-creatie, innovatie en onderzoek	18	35	45

2	Deelnemers aan onderwijsprogramma's of trainingen	266	500	650
3	Community - # Partners (activiteiten)	31	45	55
4	Studenten verbinden aan ecosysteem en organisaties		Afronding van lopende studentprojecten; opzetten van voortzetting	Succesvolle studentbetrokkenheid bij ecosysteem
5	Wervend vermogen	k€ 780	k€ 2.000	k€ 3.000

Doelen: samenwerking & complementariteit in het ecosysteem; samenwerking andere Brightlands campussen en Kennis-As projecten; landelijke positionering BSSC

Resultaat- en inspannings-verplichting	Omschrijving indicator	Realisatie 2019-2020 H1	**Einddoel 2021**	**Einddoel 2022**
Inspanningsverplichtingen				
1	Samenwerking en complementariteit binnen ecosysteem BSSC	Leiden van (Strategische) Knowledge Broker Overleggen (SKBO/ KBO)	Bestaande opzet KBO geevalueerd Nieuwe structuur SKBO-KBO geimplementeerd	Nieuwe opzet SKBO-KBO geevalueerd Succesvolle samenwerking & kennisdeling tussen kennisinstellingen
2	Samenwerking andere Brightlands campussen en Kennis-As projecten		Gezamenlijke initiatieven met bv Brightsite, LIME, BISCI	Groei in gezamenlijke initiatieven en aantal partijen waarmee samengewerkt wordt
3	Landelijke positionering BSSC: inspelen op nationale ontwikkelingen		Leiden schrijfgroep ELSA-lab voorstel voor NL AI Coalitie Deelname aan werkgroep AI Hub Zuid	Indien gehonoreerd: opzet van ELSA-lab, participatie in ELSA-lab, participatie in AI Hub Zuid
4	Positionering BSSC: communicatie		Structureel in comunicatie BSSC onder de aandacht gebracht	Structureel in communicatie BSSC onder de aandacht gebracht

Doel: verduurzaming en stabilisering van BISS inkomsten

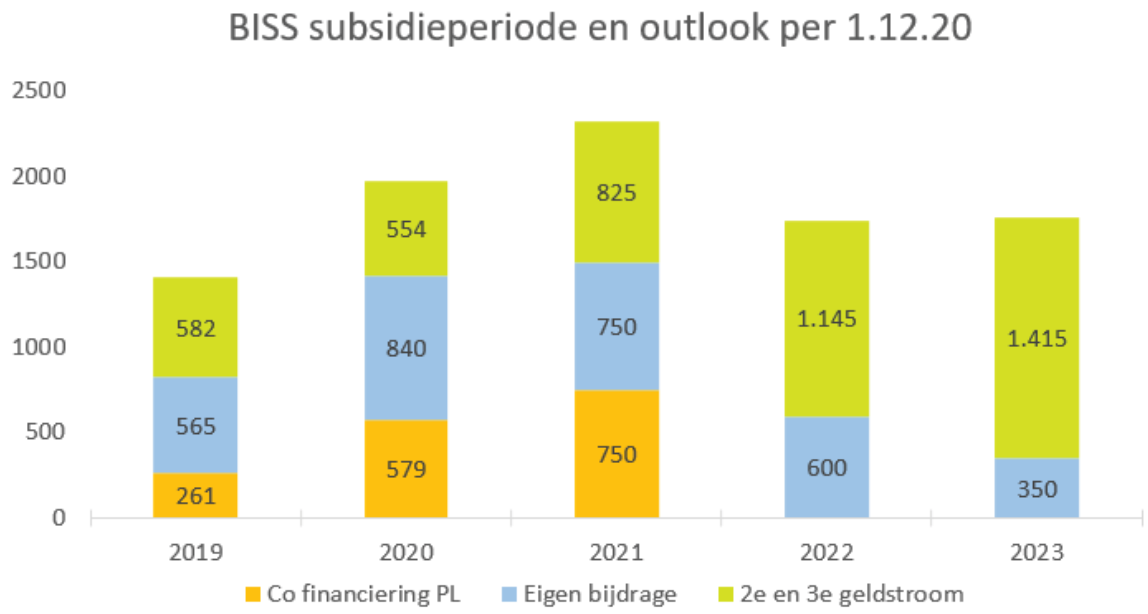
Resultaat- en inspannings-verplichting	Omschrijving indicator	Realisatie 2019-2020 H1	**Einddoel 2021**	**Einddoel 2022**
1	Fundingstrategie		Ontwikkelen en implementeren gediversifieerde fundingstrategie voor BISS	BISS inkomsten gebalanceerd vanuit verschillende bronnen

In de eerste subsidieperiode was een uitgebreide lijst kpi's opgenomen. In de praktijk bleek het onderscheid tussen de diverse categorieën niet altijd triviaal. In bovenstaande lijst is een nieuwe set opgenomen waarin de activiteiten en resultaten op een manier geclusterd zijn die beter aansluit. Een aantal vraagt nadere toelichting:

- Initiatieven om innovatie te stimuleren: Via workshops en andere ontmoetingen worden bedrijven en instellingen uitgenodigd om samen met BISS actuele en gedeelde vraagstukken aan te dragen, te identificeren en te verkennen. Voorbeelden zijn de Techruption ideations, de sessies (met CMD) voor (potentiële) campuspartners, workshop met (kennis)partijen ten behoeve van nieuwe initiatieven
- Programmatische explorations of experimenten (Techruption): BISS zet zich actief in voor (door CM&D gecoördineerde) programma's die belangrijk zijn voor de uitstraling van BSSC.
- Onderwijsprogramma's voor professionals (aanbod): BISS ontwikkelt een portfolio met ten minste 6 programma's in 2021, 8 programma's in 2022, die periodiek worden aangeboden, aangevuld met trainingen en/of specifieke (korte/ incidentele) cursussen. Het aantal deelnemers daaraan is uiteraard sterk afhankelijk van de ontwikkelingen rond het Corona virus.
- Projecten, co-creatie, innovatie en onderzoek: Opvolging gevend aan resultaten uit workshops, explorations en experimenten, vanuit behoeftes van partijen, vanuit het basaal onderzoek, en vanuit mogelijkheden die subsidieprogramma's bieden, definiëren we multidisciplinaire onderzoeksprojecten om verdere kennis te genereren, pilots op te zetten en innovaties tot stand te brengen.
- Community - # Partners (activiteiten): Het aantal partners in activiteiten is een maatstaf voor de omvang van de community (vanuit campus aangedragen).

Overzicht BISS, subsidieperiode en outlook

In onderstaande figuur is per jaar in beeld gebracht hoe de financiering van BISS is opgebouwd, voor de projectperiode plus een additioneel jaar doorkijk naar de verduurzaming. In de periode 2022 en 2023 zal UM nog steeds een aanzienlijke eigen bijdrage leveren die veel geleidelijker wordt afgebouwd dan de provinciale Kennis-As bijdrage.



Deze UM-bijdrage is dus hoger dan in het oorspronkelijke businessplan in kaart gebracht is. Dit komt mede doordat nu ook een aantal faculteiten bijdraagt (bijvoorbeeld SBE in cash en FSE in kind), vanuit centraal extra ondersteuning wordt geleverd (control, strategisch programma management) en UM ook opdrachten verstrekt aan BISS (bijvoorbeeld voor ontwikkeling van AI-toepassingen in het onderwijs) waarvan de capaciteit wordt vergoed. Daarnaast zal een aantal mensen ook betrokken worden bij regulier onderwijs, hetgeen tot financiële dekking leidt, maar zeker ook tot mogelijkheden studenten te betrekken.

De relatief hogere inkomsten in 2021 zullen gebruikt worden voor volle opbouw, zoals eerder vermeld. Er wordt toegewerkt naar een situatie waarin een stabiele vorm van financiering verkregen wordt BISS' participatie in BSSC's Techruption programma, vanuit NL AI Coalitie plannen rondom ELSA labs, vanuit interne UM projecten, en vanuit Professional Education programma's. De additionele financiering via subsidieprojecten en contractonderzoek is minder stabiel en meer marktgedreven. Per PI zal gemiddeld jaarlijks ~75k aan omzet van commerciële partijen geacquireerd moeten worden. Dit loopt in de opeenvolgende jaren op naar ~100k. Ter vergelijking, een project van grote omvang, zoals bijvoorbeeld de Ontology course voor DSM, brengt 80k aan inkomsten op. Iedere PI moet dus een groot, of meerdere kleine projecten acquireren, wat een realistisch doel is.

Op basis van diverse rapportages en gegevens is BISS' inschatting dat de markt hiervoor voldoende mogelijkheden biedt. De Europese Commissie voorspelt een kloof tussen vraag en aanbod op de data science-arbeidsmarkt van 769.000 openstaande vacatures in 2020[1], en UWV voorspelt een tekort aan ICT-ers in Limburg. Professional Education vanuit BISS biedt hier oplossingen voor. McKinsey beschrijft hoe "*the talent is not only to find data scientists but also to groom translators, who speak the language of business and the language of technology*"[2]. BISS is vanwege de multidisciplinaire opzet bij uitstek in staat om technologie en business te combineren, met daarnaast juridische, ethische en maatschappelijke aspecten. Tot slot spelen op nationaal niveau initiatieven als de NL AI Coalitie en het groeifonds. BISS is uitstekend gepositioneerd om hierop in te spelen.

In 2023 is de beoogde verhouding tussen financiering vanuit UM en financiering vanuit derden 20%-80%. Op deze wijze wordt een basis geboden door de UM als BISS' thuisinstituut, alsmede een duidelijke ambitie om financiering vanuit externen te betrekken.

Onderstaande ambitie realiseren is echter geen vanzelfsprekendheid. De BSSC als geheel zal zich krachtig moeten ontwikkelen en stakeholders zullen zich gezamenlijk hard moeten maken voor structurele betrokkenheid van cruciale regionale spelers.

[1] Final Results of the European Data Market Study, EC May 2017
[2] Analytics comes of age, KcKinsey 2018

From:	Prins, M (Marcel)
To:	"Wolfgang Wahlster"; Kamalski, Judith (BU)
Cc:	Wahlster Office
Subject:	RE: [reply requested by Friday morning:] formal agreement with BISS proposal 2nd period
Date:	donderdag 7 januari 2021 17:45:54

Dear Judith,

As a starter: best wishes for 2021! It has been a strange year with still a lot of uncertainty going forward to a new normal.

It has been a pleasure reading the BISS proposal "Aanvraag 2e tranche KennisAs subsidie".

As a starter I would like to echo part of Wolfgang's remarks:
The funding proposal is in complete agreement with the management ambition and previous recommendations.
Key elements:
- transition to 'Brightlands Institute for Smart Society'
- simplification of the governance and further alignment with the other Brightlands initiatives
- emphasizing the potential of your geographical location
- explicit ambition to actively engage in (cross border) AI & data initiatives
- focus on larger 3rd party funding proposals for a longer term in consortium projects

All these elements are for me indicators of a start up in transition to a next level of maturity: getting ready for growth. A compliment for the management group!

I reckon that some targets might be ambitious, e.g. the growth in 3rd party funding. That being said, I think that this is the right approach because prioritizes this in the action agenda.

In conclusion, I also fully support the proposal. I wish you success in your discussion with the province of Limburg. Let me know if I can be of any further help in this process.

Next to step, I would appreciate if we could have a digital cup of coffee to reconnect and hear more details of your current portfolio. Would it be ok if I have my assistant reach out to you?

Warm regards,

Marcel

-----Original Message-----
From: Wolfgang Wahlster <wolfgang.wahlster@dfki.de>
Sent: donderdag 7 januari 2021 10:41
To: Kamalski, Judith (BU) <judith.kamalski@maastrichtuniversity.nl>
Cc: Prins, M (Marcel) <marcel.prins@apg-am.nl>; Wahlster Office <wahlster-office@dfki.de>; Wolfgang Wahlster <Wolfgang.Wahlster@dfki.de>
Subject: Re: [reply requested by Friday morning:] formal agreement with BISS proposal 2nd period

Dear Dr. Kamalski,

Thank you very much for sending me the BISS proposal "Aanvraag 2e tranche KennisAs subsidie".

As a member of the BISS Advisory Board I have studied your proposal in detail and compared it with our previous advice and our concrete recommendations.

I can declare that the funding proposal is in complete agreement with our recommendations.

The multidisciplinary approach to innovations for a Data-driven Smart Society is a very timely agenda for the new BISS.

Data-driven innovation is one of the most promising side-effects of digitalization. The new BISS can become

one of the key entities to support the implementation of the new European Strategy for Data in the Netherlands. BISS could try to become a member of the EUHubs4Data initiative of the EU, which is the reference federation in Europe for Big Data cross-border experimentation and innovation, providing a complete pan-European catalogue of data sources and services to foster data driven societal innovation at the local and regional level. The big GAIA-X initiative of the French and German governments for a European federated data infrastructure that is supported by the most important European IT players could also be joined by the new BISS as a Dutch satellite, so that a sustainable financial basis by third-party funding on the European level will be guaranteed for BISS.

The new leadership has made clear, that the link with the other higher education institutions remains crucial in the ecosystem, even if they are no longer directly involved in BISS.
This was one of our central
recommendations.

I was very pleased to read that the new BISS leadership together with the campus has committed to play a leading role in positioning the 'South' in the NL AI Coalition. I think that the combination of data analytics and AI methods for the smart society of the future is a very important topic for the future of Limburg. The training of ICT specialists who are experts in AI and data science, but speak also the language of business, government and law is a very important goal of BISS.

The relaunch of the data visualization lab is of key importance for a trustworthy and certifiable use of data-driven AI technologies.

The proposal clearly followed our advice to actively become a key player as a driver of national and international initiatives, such as the ELSA labs and the AI South Hub.

This is also in line with our advice to focus on larger 3rd party funding proposals for a longer term in consortium projects to provide more sustainability for the budget of BISS.

I strongly support the goal of the new BISS management to diversify in income stream, with a balance between the income from campus partners, income from the UM organization, income from third party industrial contracts and from grants. This is reflected in the outlook on the future, as well as in the KPI's presented in the proposal.
Although the target to
achieve 1,3 MEUR of third-party funding in 2023 compared to 554 KEUR in 2020 is very ambitious, I am convinced that it can be achieved given the level of excellence of the PIs, the team spirit at BISS and the professional management.

In conclusion, I fully support the proposal and urge the province of Limburg to accept it with the proposed subsidy for the second phase of the new BISS.

Sincerely,

Prof. Dr. rer. nat. Dr. h.c. mult. Wolfgang Wahlster Founding Director and CEA of DFKI Member of the German National Academy of Sciences, Leopoldina Honorary Doctor at Maastricht University

The information contained in this e-mail is confidential and may be privileged.
It may be read, copied and used only by the intended recipient.
If you have received it in error, please contact the sender immediately by
return e-mail; please delete in this case the e-mail and do not disclose its
contents to any person. We don't accept liability for any errors, omissions,
delays of receipt or viruses in the contents of this message which arise as a
result of e-mail transmission.

APG Asset Management N.V. is registered with the trade register in The Netherlands no. 58476369.

Brightlands
Smart Services Campus

Knowledge crossing borders

Gedeputeerde Staten
Limburglaan 10
6229 Maastricht

Heerlen, 5 januari 2021

Onderwerp: Letter of support BISS

Geachte heer, mevrouw,

Middels deze brief spreekt de Brightlands Smart Services Campus (BSSC) haar steun uit voor BISS- Brightlands Institute for Smart Society.

BISS is het interfacultair instituut van Maastricht University (UM) op de Brightlands Smart Services Campus. De kennisinstituten zijn onmisbare aanjagers van de Brightlands Campussen. BISS heeft zich in het verleden reeds een belangrijke partner in de campusontwikkeling getoond, en draagt daar nog steeds substantieel aan bij. Waar BSSC zich richt op verbinden en het vergroten en onderhouden van het ecosysteem, levert BISS een betekenisvolle inhoudelijke bijdrage aan het realiseren van de doelen van de campus. Een voorbeeld hiervan is de leidende rol die BISS op zich neemt in het Kennis Broker Overleg waarin de kennisinstellingen op de campus inhoudelijk afstemmen, of BISS' bijdrage aan de doorontwikkeling van het op de campus gevestigde datavisualisatielab van BISS, Zuyd en OU.

BISS levert een sterke inhoudelijke bijdrage aan het co-creatie-programma van de campus, Techruption, bijvoorbeeld in de Armoede casus: een project met TNO, CBS, Nibud en de gemeente Heerlen, waarbij een Proof of Concept ontwikkeld wordt om data rondom armoede op individueel niveau aan elkaar te koppelen (bijv. het inkomen, betalingsachterstanden en wel/geen bijstandsuitkering), zonder de data zelf te delen en volledig in lijn met de AVG. Dit voorbeeld laat ook zien waarom het voor de hand ligt dat BISS nu een leidende rol neemt in het ontwikkelen van een voorstel voor een ELSA-lab op de BSSC binnen de NL AI Coalitie, een project dat de komende maanden hoge prioriteit heeft voor zowel BSSC als BISS.
Een ander voorbeeld betreft een onderzoek dat wordt uitgevoerd met subsidie vanuit de Regiodeal, waarbij een methodologie wordt ontwikkeld om veilig data te delen over de Nederlands-Duitse grens heen, om werkzoekenden en werkgevers met elkaar in contact te brengen, en daarmee vraag en aanbod over de landsgrenzen heen te verbinden.

Bezoekadres
Smedestraat 2
6411 CR Heerlen
Nederland

Postadres
Smedestraat 2
6411 CR Heerlen
Nederland

www.brightlands.com

Campus Heerlen Management & Development BV
Kamer van Koophandel nummer
(NL) 63843838

Voor de toekomst van BSSC is BISS van groot belang, en voor de toekomst van BISS is BSSC van groot belang. Dit partnerschap heeft strategische meerwaarde voor de Universiteit Maastricht, voor de andere aandeelhouders van BSSC, en voor Limburg.

Hoogachtend,



Dr. Astrid Boeijen
CEO Brightlands Smart Services Campus

Knowledge crossing borders

College van bestuur

College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

17 december 2020
Subsidieaanvraag CAROU

uw kenmerk: 2020/32513
ons kenmerk: U2020/5576

Geacht College,

Als Open Universiteit maken wij sinds de start van de Brightlands Smart Services Campus in 2016 deel uit van de community waarin kennis op het vlak van digitalisering en data wordt ontwikkeld, om Limburg economisch vitaal te houden en zorg te dragen voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Sinds 2019 doen wij dit onder de vlag van CAROU (Center for Actionable Research of the Open University), voorheen onder het gezamenlijke initiatief BISS (UM, OU en Zuyd).

Onder verwijzing naar het gevoerde overleg met de Open Universiteit (i.c. prof. dr. Gerard Mertens en Martine Hermans) doen wij u hierbij de aangepaste (vervolg)subsidieaanvraag voor CAROU 2020-2023 toekomen. In dit businessplan wordt ingegaan op maatschappelijke uitdagingen en de wijze waarop CAROU hier, passend binnen het economisch beleid van de provincie Limburg en de doorontwikkeling van de Brightlands Smart Services Campus, een bijdrage kan leveren met het ontwikkelen van relevante kennis die door partners in het economische veld kan worden toegepast.

Volledigheidshalve vermeld ik dat op 17 december een overleg heeft plaatsgevonden met de Brightlands Smart Services Campus, waarbij de prestatie-indicatoren op hoofdlijnen met elkaar zijn afgestemd. Op initiatief van Astrid Boeijen zal hierover begin januari een vervolgoverleg plaatsvinden met vertegenwoordigers van de Brightlands Smart Service Campus en alle kennisinstellingen.

Met vriendelijke groeten,

Prof. dr. Theo J. Bastiaens
rector magnificus

C.c. C.G.M. van der Weijden
F.R.E. Rasenberg-Laumen
C.W.M. Coolen

bezoekadres: Valkenburgerweg 177 Heerlen
postadres: Postbus 2960 6401 DL Heerlen
T 045 - 576 22 22

Open Universiteit
www.ou.nl

Open Universiteit



BUSINESSPLAN
CAROU
2020-2023

Voorwoord

CAROU is in 2019 van start gegaan en heeft in het eerste jaar bewezen een toegevoegde waarde te hebben in het ecosysteem van Brightlands. CAROU is het Center for Actionable Research of the Open University. De term actionable staat hoog in het vaandel in het center. Uitgangspunt is dat er wordt gewerkt op basis van uitdagingen die partners in het werkveld ondervinden. De resultaten leiden tot een oplossing voor onze partners en met de bevindingen uit de onderzoeken worden tegelijkertijd papers gepubliceerd in hoogwaardige (wetenschappelijke) tijdschriften. Hiermee toont CAROU aan dat het creëren van business value en academische waarde prima samengaan in innovatie experimenten. In het eerste jaar is er, naast hard werken aan projecten die vanuit BISS 1.0 mee zijn gekomen, tijd genomen om na te denken over de toekomst van het center.

Deze gedachten hebben de basis gevormd voor het plan dat nu voorligt. CAROU wil in de toekomst, op basis van het dna van de Open Universiteit, een toegevoegde waarde hebben in het zoeken naar oplossingen voor de maatschappelijke uitdagingen. Dit wordt enerzijds gedaan door onderzoek samen met de expertises die binnen de OU aanwezig zijn. Anderzijds geven CAROU docenten ook online onderwijs aan professionals op het gebied van data science. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de employability van de werknemers in Limburg en ingespeeld op de steeds toenemende behoefte aan op maat gemaakt onderwijs.

De maatschappelijke uitdagingen en de wijze waarop de OU hier, met CAROU een bijdrage aan wil leveren zijn in dit plan uitgewerkt. Termen als arbeidspotentieel (employability), zelfredzaamheid en digitalisering worden in verband gebracht met de maatschappelijke uitdagingen die zowel op nationaal als provinciaal niveau zijn omschreven in het meerjarig missie gedreven economisch beleid.

Tenslotte, CAROU zoekt de verbinding op met bedrijfsleven, organisaties en andere kennispartners in de regio. CAROU is van mening dat in verbinding, nieuwe en sterkere krachten kunnen voortkomen om een bijdrage te leveren aan de maatschappelijke uitdagingen en te zorgen dat Limburg economisch vitaal blijft.

Prof. dr. Gerard Mertens, decaan faculteit Managementwetenschappen, OU

Prof. dr. Marko van Eekelen, decaan faculteit Bètawetenschappen, OU

december 2020

Managementsamenvatting

Het Center for Actionable Research of the Open University (CAROU) is per 1 januari 2019 van start gegaan en is een krachtenbundeling van onderzoekers en medewerkers die voorheen bij BISS 1.0 en de OU zelf werkzaam waren. In 2019 heeft CAROU haar bestaansrecht aangetoond en hebben de medewerkers samen nagedacht over de doorontwikkeling vanaf 2020. Uitgangspunt hierbij is dat binnen CAROU wordt gewerkt op basis van een innovatievraag van een partner, uit het private of publieke domein. De oplossing waaraan CAROU samen met haar partners werkt geven de partners input voor hun verdere ontwikkeling. Anderzijds verschaft de data die uit het ontwikkelingstraject voortkomt waardevol materiaal waarmee publicaties in toonaangevende (wetenschappelijke) tijdschriften kunnen worden geplaatst. Op deze wijze gaan economische ontwikkeling en toegepaste wetenschap hand in hand.

De rode draad en de basis van alle CAROU projecten is data. CAROU heeft drie onderzoeksdomeinen gedefinieerd: (1) Data Science & Artificial Intelligence, (2) Social Innovation & Data Science en (3) Business Analytics. Vanuit deze drie onderzoeksdomeinen wordt, veelal op multidisciplinaire wijze, toegevoegde waarde geleverd met onderzoek en ontwikkeling binnen de maatschappelijke uitdagingen die genoemd zijn in zowel de nationale meerjarig missie gedreven innovatieprogramma's en het missie gedreven economisch beleid van de Provincie Limburg. Vanuit het nationale en provinciale beleidskader zijn themalijnen benoemd waarbinnen projecten kunnen worden opgezet: (1) Sleuteltechnologieën, (2) Gezondheid en Zorg, (3) Veiligheid, (4) Klimaatverandering en energietransitie, en (5) Maatschappelijk verdienvermogen. Projecten die niet binnen een van deze thema's passen dan wel geen gebruik maken van data als basis 'grondstof' voor het vinden van een oplossing, vallen buiten de scope van CAROU.

Samen met partners, uit zowel het private als het publieke domein, die innovatievragen hebben wordt gezocht naar kansrijke uitdagingen om een gezamenlijk project op te zetten. Dit kan een-op-een, in de vorm van een Techruption use case of middels de vorming van een breder consortium. Deze laatste variant wordt ingezet als er sprake is van een systeeminnovatie waarbij op multidisciplinaire wijze kennis dient te worden ontwikkeld. Deze trajecten verlopen doorgaans volgens de lijn: ideation, uitwerken projectplan (inclusief financieel arrangement) en na goedkeuring het starten van de uitvoering waarbij gewerkt wordt op basis van een consortium of collaborative research agreement.

CAROU opereert vanuit de Brightlands Smart Services Campus en heeft de ambitie uitgesproken om in komende jaren ook samen te willen werken met de andere Brightlands campussen om zodoende een bijdrage te kunnen leveren aan kennisontwikkelingsprojecten die alle tezamen zorgdragen dat de Limburgse economie en maatschappij vitaal en veerkrachtig kan blijven. Binnen CAROU wordt gewerkt vanuit een platte organisatie, met een hoogleraar van de OU als wetenschappelijk directeur en twee projectmanagers die zorgdragen voor het mede initiëren, coördineren en ondersteunen van de onderzoeksprojecten. Een kernteam van hoogleraren, universitair (hoofd)docenten, promovendi en onderzoeksassistenten, aangevuld met wetenschappers uit de verschillende faculteiten, zorgt gezamenlijk met partners voor het opzetten en uitvoeren van onderzoek.

Executive summary

The Center for Actionable Research of the Open University (CAROU) started on January 1st 2019 and is a research group consisting of researchers and employees who previously worked at BISS 1.0 and the OU itself. In 2019, CAROU demonstrated its added value and employees thought about the further development from 2020 onwards. CAROU works in a demand driven fashion, which means taking innovation challenges from a partner (from the private or public domain) as starting point for all projects. The solution on which CAROU works together with its partners provide the partners with input for their further development and (business) success. On the other hand, the data resulting from innovation experiments provides valuable material with which scientific papers and articles can be published in leading (scientific) journals. In this way, economic development and applied science go hand in hand.

The common thread and the basis of all CAROU projects is data. CAROU has defined three research domains: (1) Data Science & Artificial Intelligence, (2) Social Innovation & Data Science and (3) Business Analytics. These three research areas provide added value, often in a multidisciplinary manner, with research and development within the societal challenges mentioned in both the national multi-year mission-driven innovation programs and the mission-driven economic policy of the Province of Limburg. Several themes have been identified within the national and provincial policy framework within which projects can be set up: (1) Key technologies, (2) Health and Care, (3) Security, (4) Climate change and energy transition and (5) Social earning capacity. Projects that do not fit within one of these themes or that do not use data as a basic "raw material" for finding a solution are outside the scope of CAROU.

Together with partners (from both the private and the public domain) who have innovation questions, opportunities are sought to set up a joint project. This can be done one-on-one, in the form of a Techruption use case or through the formation of a broader consortium. The latter is used if there is a need for a system innovation in which knowledge must be developed in a multidisciplinary manner. These processes usually follow the line: ideation, developing project plan (including financial arrangement) and, after approval, start the execution. For each project a consortium or collaborative research agreement is agreed upon with all partners.

CAROU operates from the Brightlands Smart Services Campus and has the ambition to also work with the other Brightlands campuses in the coming years in order to contribute to knowledge development projects that ensure that the Limburg economy and society can be vital and resilient. CAROU has a flat organizational structure, with a full professor of the OU as scientific director and two project managers who take care of co-initiating new projects, coordination and support of the research projects. A core team of professors, university (senior) lecturers, doctoral candidates and research assistants, supplemented by scientists from the various OU faculties, jointly ensure that research is set up and carried out.

Inhoudsopgave

1. Inleiding 11

2. CAROU 13

2.1 Herijking uitgangspunten CAROU 13

2.2 Onderzoeksdomeinen CAROU 17

2.2.1 Data Science & Artificial Intelligence 17

2.2.2 Social Innovation & Data Science 18

2.2.3 Business analytics 20

3. Projecten in de maatschappelijke uitdagingen 22

3.1 Sleuteltechnologieën 23

3.2 Gezondheid en Zorg 24

3.3 Veiligheid 26

3.4 Klimaatverandering en energietransitie 28

3.5 Maatschappelijk verdienvermogen 30

3.6 Toekomstige projecten 33

4. Onderwijs vanuit OU op BSSC 35

5. Partners en klanten 36

5.1 Huidige partners 36

5.2 Nieuwe partners 38

5.2.1 Alignment met alle Brightlands campussen 38

5.2.2 Bedrijven en organisaties B2B 38

6. Organisatie en governance 40

7. Activiteitenplanning 2020-2023 43

8. Financiën 44

9. Prestatie-indicatoren en monitoring 53

10. Risicomanagement 57

Bijlage 1 Letter of Support Zuyderland 58

1. Inleiding

Data is een digitale grondstof. Een grondstof waarmee nieuwe economische kansen kunnen worden gecreëerd waarmee het bedrijfsleven vitaal kan blijven. Deze kennis is reeds op grote schaal doorgedrongen, maar nog niet in alle relevante werkvelden. De verzilvering van kansen kan pas slagen als bedrijven weten welke data ze hebben en wat ze ermee kunnen. Data is inter-afhankelijk met personen (natuurlijke of rechtspersonen). Met andere woorden: wat mensen en/of bedrijven doen, willen, kopen, vinden, kennen, aanbidden, verafschuwen, etc. Om deze reden is de koppeling van de menselijke kant (sociale innovatie en gedragswetenschappen) aan computerwetenschappen en artificiële intelligentie een wezenlijke verbinding. CAROU heeft deze verbinding intrinsiek in haar team verankerd.

CAROU is in 2019 ontstaan nadat de partners van het Business Intelligence & Smart Services Institute (hierna BISS 1.0) besloten hebben individueel door te gaan. Voor 2019 was het belangrijk om CAROU op eigen benen te laten landen, reeds gemaakte afspraken door OU-medewerkers onder BISS 1.0 na te komen en onderzoek te doen naar de wijze waarop CAROU de komende jaren vorm en inhoud kan gaan krijgen. Verder zijn nieuwe projecten geïnitieerd. Simultaan hieraan is onderzoek gedaan naar de wijze waarop CAROU zich de komende jaren wil ontwikkelen en een bijdrage wil leveren aan een vitale Limburgse en nationale economie. De maatschappelijke uitdagingen van Limburg staan omschreven in het meerjarig collegeprogramma 2019-2023 “Vernieuwend Verbinden” van juni 2019. De input hiervan is gebaseerd op meerdere documenten waaronder de Limburg Agenda 2030 van maart 2018 en regiodeal bidbook ‘Limburg maakt Nederland groter’.

Dit plan gaat in op de wijze waarop CAROU met actionable research een bijdrage kan leveren aan oplossingen voor maatschappelijk relevante vraagstukken. Na de inleiding (H1) en de omschrijving van CAROU (H2) wordt ingegaan op zowel de onderzoeksactiviteiten (H3) en onderwijs (H4). Daarna wordt ingegaan op wie de klanten & partners zijn van CAROU (H5) en hoe CAROU zich gaat organiseren (H6). Er wordt een planning omschreven waarop de komende jaren wordt gefocust (H7) en hoe dit gefinancierd kan worden (H8). Als laatste worden de prestatie-indicatoren beschreven en de manier waarop de vinger aan de pols wordt gehouden (H9) en de wijze waarop wordt omgegaan met potentiële risico’s (H10).

2. CAROU

CAROU staat gelijk aan 'handen uit de mouwen' en werken aan echte vraagstukken die in de maatschappij spelen. CAROU is een onderzoeksgroep van de OU die is ondergebracht bij de faculteit Managementwetenschappen en voert samen met partners onderzoek uit om oplossingen te vinden voor maatschappelijk relevante vraagstukken. De kern van CAROU projecten bestaat uit data; CAROU projecten zijn altijd data gedreven. CAROU docenten geven ook online onderwijs op het vlak van data en computer science. De OU is dé leverancier van afstandsonderwijs in Nederland en Vlaanderen met een lang trackrecord, waardoor CAROU kan profiteren van de binnen de OU aanwezige onderwijskundige expertise en infrastructuur om innovatie en talentontwikkeling te faciliteren. CAROU voert echter geen reguliere onderwijstaken uit.

De OU is gevestigd in Heerlen met in totaal 17 studiecentra waarvan 10 in Nederland en 7 in Vlaanderen. De OU heeft een landelijke focus, de studenten komen uit geheel Nederland en Vlaanderen. Naast deze landelijke focus voelt de OU een nadrukkelijke regionale verbondenheid. Gelegen in een Euregionaal gebied, met aan beide zijden van de grens forse investeringen in kennisinfrastructuur (Kennis-as gelden, Maastricht, Luik, Hasselt, Genk en Aken), zijn er voor de toekomst veel kansen aanwezig om relevant onderzoek en onderwijs uit te voeren om een bijdrage te leveren aan het vitaal houden van organisaties in het maatschappelijke werkveld.

2.1 Herijking uitgangspunten CAROU

Nadat in 2018 het besluit werd genomen om BISS 1.0 te ontbinden heeft de Open Universiteit bij de start van CAROU (in 2019) lessen proberen te trekken uit de ervaringen van BISS 1.0. Dit heeft op een aantal punten geleid tot een herijking van de uitgangspunten, te weten:

- CAROU is als een platte organisatie georganiseerd met enkel projectmanagers in een coördinerende rol en ter ondersteuning van veel inhoudelijke medewerkers op de werkvloer. De inhoudelijke inzet van de onderzoekers op de werkvloer bepaalt het succes van het onderzoekscentrum. Zij hebben nauwe contacten met (business) partners en staan het dichtst bij de maatschappelijke uitdagingen;
- De thematische aanvliegroutes voor onderzoeksonderwerpen dienen herkenbaar(der) te worden gelinkt aan organisaties uit het werkveld van de Campus, maar ook daarbuiten. Belangrijk daarbij is dat CAROU de innovatiebehoefte van organisaties goed begrijpt om daarmee ook commitment te verkrijgen om samen onderzoek op te kunnen pakken. Daarmee versterkt CAROU het wervend vermogen van de Brightlands Services Campus als geheel.
- Binnen CAROU wordt gekozen voor een focus op een aantal themalijnen en daaraan gekoppelde heldere onderzoeksthema's en methoden. Op deze wijze ontstaat er commitment bij de onderzoekers en heeft het resultaat een hogere toegevoegde waarde.
- De geformuleerde focusgebieden 'Smart Interaction, Smart Support en Smart Business Models' dienen nader te worden geconcretiseerd. Daaruit zal blijken wat dit betekent voor innovatie-activiteiten binnen de maatschappelijke en provinciale thema's op het gebied van zorg, veiligheid, energietransitie, etc.

- De toegevoegde waarde van het onderzoek dat wordt uitgevoerd door CAROU dient zowel maatschappelijke meerwaarde op te leveren, als ook een bijdrage te leveren aan de wetenschap. Het streven is er op gericht een goede balans tussen beide doelstellingen tot stand te brengen.
- CAROU is een onderzoeksinstituut dat fysiek gevestigd is op de campus en onderdeel uitmaakt van het Brightlands ecosysteem. Om optimaal te kunnen presteren in dit ecosysteem is een heldere rolverdeling tussen CAROU en de campusorganisatie (CM&D) van belang. Daarnaast is succes van CAROU mede afhankelijk van de samenwerking met andere kennisinstellingen & instituten. Een goede interactie en het streven naar een level playing field van alle kennisinstellingen op de campus is randvoorwaardelijk voor een succesvolle en duurzame doorontwikkeling van CAROU.
- Bij de start van CAROU is een fundamentele keuze gemaakt om de Brightlands Smart Services Campus in Heerlen onvoorwaardelijk te steunen en op een gedreven en gecommitteerde wijze te werken aan onderzoek en onderwijs waarmee de gehele community wordt versterkt.

CAROU

De bovenstaande uitgangspunten hebben ervoor gezorgd dat CAROU op een andere manier dan BISS 1.0 haar thematische keuzes heeft gemaakt en ook op een andere manier haar bedrijfsvoering daarop heeft afgestemd. Hierbij is ook gekeken naar andere succesvolle kennisAs-projecten. Met de directie van Aachen Maastricht Institute for Biobased Materials (hierna: AMIBM) zijn gesprekken gevoerd over deze onderwerpen. Daarnaast zijn diverse gesprekken gevoerd met mensen uit het bedrijfsleven, de regionale overheid, zorginstellingen, etc. om de innovatiebehoeftes op te halen. Op grond van deze inventarisatie is er een inhoudelijke keuze gemaakt die verder is uitgewerkt in Hoofdstuk 3.

CAROU is een interessante kennispartner omdat het centrum expertise heeft over de omgang met een van de meest besproken en waardevolle resources van elke organisatie op dit moment: data. Dit is de rode draad door alle projecten heen en maakt dat er binnen veel thema's en sectoren een toegevoegde waarde geleverd kan worden. Hiertoe wordt PhD-onderzoek uitgevoerd, maar ook innovatieprojecten samen met partners in Europese en nationale programma's. Vanwege de kennis en expertise op sleuteltechnologieën en data science kan zowel met grote bedrijven (PhD en groot onderzoek) als met MKB (met name onderwijsactiviteiten) worden gewerkt. Afhankelijk van de vraag van een partner uit het werkveld wordt bepaald welke invulling wordt gegeven aan het gezamenlijk vinden van de oplossing.

Er zijn drie onderzoeksdomeinen binnen CAROU waarin multidisciplinair wordt samengewerkt. Deze drie onderzoeksdomeinen zijn: (1) Data Science & Artificial Intelligence, (2) Social Innovation & Data Science en (3) Business Analytics. Afhankelijk van de specifieke vraag van een partner uit het maatschappelijke veld kan er specifieke kennis in de OU-organisatie aangesproken worden. Hierbij is de vraag leidend en niet het aanbod aan kennis dat aanwezig is. Door de focus op toegepast wetenschappelijk onderzoek binnen de in Limburg geformuleerde transities zorgt CAROU voor een linking pin tussen rein wetenschappelijk onderzoek en toegepast onderzoek waarmee de impact op de samenleving in Limburg optimaal wordt vergroot.

De visie van CAROU is:

Actionable wetenschappelijk datagedreven onderzoek voor organisaties en maatschappij.

De missie van CAROU is:

Bevordering van technische en sociale innovatie op basis van maatschappelijk relevante uitdagingen van organisaties door onderzoek te initiëren en erin deel te nemen.

CAROU is opgezet als een valorisatieplatform voor de OU en haar onderzoeksprogramma's. Binnen dit platform wordt communicatie tussen wetenschappelijke onderzoekers en andere campusbewoners bevorderd. CAROU richt zich vanaf 2020 in toenemende mate op alignment met campusbewoners van alle Brightlands campussen. De wederzijdse communicatie komt ten goede aan zowel de partners (omdat zij voortdurend gevoed worden met actuele wetenschappelijke kennis) en de universiteit (onderzoeksprogramma's worden voortdurend geïnformeerd over relevante en maatschappelijke uitdagingen). De komende tijd wordt de integratie van het onderzoeksprogramma LIRS (Learning and Innovation in Resilient Systems) verder doorgezet in gezamenlijke projecten met wetenschappelijke, maatschappelijke en industriële partners op de Brightlands campussen. Hierbij worden bestaande samenwerkingsverbanden optimaal benut, maar ook nieuwe verbanden gebouwd.

De doelstellingen van CAROU zijn:

1. Beschikbare onderzoeksexpertise die aanwezig is bij de OU-onderzoeksprogramma's wordt nadrukkelijk met de vier Brightlands campussen verbonden. Dit geldt voor alle zes faculteiten van de OU;
2. Gestreefd wordt naar het opzetten van co-creatie c.q. samenwerkingen met bedrijven en organisaties. Doel hierbij is om wederzijdse, effectieve en vroegtijdige communicatie tussen wetenschap en bedrijfsleven te garanderen;
3. Voortbouwen op en optimaal gebruik maken van reeds bestaande relaties en gerealiseerde resultaten met en voor de campus partners, teneinde het potentieel op de campus maximaal te benutten;
4. Opzetten van onderwijsprogramma's op maat die voorzien in de innovatie- en talentontwikkelingsbehoefte van bedrijven (grote bedrijven en MKB) en maatschappelijke organisaties, altijd samen met de verschillende OU faculteiten en via het OU centrum voor post-initieel onderwijs, Your Academy.

2.2 Onderzoeksdomeinen CAROU

CAROU kent momenteel drie onderzoeksdomeinen: (1) Data Science & Artificial Intelligence, (2) Social Innovation & Data Science en (3) Business Analytics. CAROU projecten vallen zelden binnen slechts één onderzoeksdomein. Wetenschappers binnen deze domeinen werken daarom veelvuldig samen aan deze multidisciplinare projecten.

2.2.1 Data Science & Artificial Intelligence

De onderzoekers binnen dit domein (DSAI) dragen met onderzoek bij aan technologische innovaties en het aanpassen van organisaties aan de technologische uitdagingen die op hen afkomen. De belangrijkste studiegebieden van het perspectief data science en artifical intelligence zijn: machine learning, cloud computing, natural language processing, computer vision, time series analyses, crowd sourcing, process mining, text mining, multi-media information retrieval, reinforcement learning and deep learning. CAROU voert onderzoek uit in verbinding met haar partners (co-creatie). Hiermee wordt een kennisoverdracht gegarandeerd.

Veel organisaties bezitten meer relevante data dan ze met hun huidige infrastructuur kunnen verwerken. Om waardevolle data te analyseren ontbreekt het in organisaties vaak aan kennis over de mogelijke manieren om kennis te ontsluiten uit deze data. CAROU kan ondersteunen bij het ontwikkelen van technieken en methodes om data-analyse in te zetten.

De onderzoekers in CAROU hebben in de lopende projecten ervaren dat bedrijven en organisaties die het potentieel van hun data benutten veelal behoren tot de top van hun sector. Deze bedrijven en organisaties werken samen met wetenschappers, bijvoorbeeld bij de analyse van de verzamelde data, het maken van voorspellingen met deze data en het formuleren van voorstellen voor organisatorische, strategische en personele besluiten. CAROU zorgt voor kennisoverdracht en draagt zorg voor het leveren van Data Science programma's voor zowel binnen als buiten de Brightlands Smart Services Campus om de expertise op dit vlak binnen de provincie te vergroten.

CAROU ontwikkelt constant haar kennis op het vlak van data-analyse methodieken om voor de huidige en toekomstige partners een geschikte kennispartner te zijn. De focus van de CAROU-onderzoekers ligt hierbij op het definiëren van algoritmes en diensten die relevante events voorspellen in de levenscyclus van bedrijven en organisaties in relatie tot de datastromen waar deze bedrijven en organisaties toegang tot hebben.

CAROU team:

- Prof. dr. Marko van Eekelen (decaan faculteit Bètawetenschappen, hoogleraar software technology): cyber security, privacy, formal software verification (proving model checking), energy consumption analysis of software controlled sytems;
- Associate Prof. dr. Stefano Bromuri: artificial intelligence, big data, data science;
- Dr. Deniz Iren: artificial intelligence, big data, data science, crowd sourcing;
- Dr. Lyana Curier: artificial intelligence, data science, signal processing;
- Dr. Karima Kourtit: data analytics en smart cities;
- Daniele Di Mitri: multi-modal learning, artificial intelligence, data science.

In aanvulling op het permanent aanwezige kernteam op de Brightlands Smart Services Campus zullen ook andere OU-onderzoekers bijdragen aan dit onderzoeksgebied:

- Prof. dr. Tanja Vos (hoogleraar Software Engineering - BW-INF): automated testing, automated graphical user interface testing;
- Dr. ir. Martijn van Otterlo, UD BW-INF: reinforcement learning, responsible AI, adaptive control of systems. Martijn maakt op dit moment de nieuwe master in AI;
- Dr. Harald Vranken (Universitair Hoofddocent Software Security BW-INF): cybersecurity, block chain energy consumption, botnet detection;
- Dr. Bastiaan Heeren (Universitair Docent BW-INF): software technology for intelligent feedback in education;
- Dr. Arjan Hommersom en Dr. Twan van Laarhoven (Universitair Docent BW-INF): big data, bayesian artificial intelligence, machine learning;
- Dr. Fabian van den Broek en Dr. Greg Alpar (Universitair Docenten BW-INF): attribute-based authentication in blockchain, cybersecurity and privacy.

2.2.2 Social Innovation & Data Science

Een wezenlijk aspect dat verankerd zit in CAROU is de wetenschap van en rondom 'de mens'. De interactie van mensen met artificial intelligence biedt kansen maar kan ook angst oproepen. Aspecten als veiligheid kunnen worden versterkt of afgeremd als er onderzoek wordt gedaan naar emotieherkenning en gedragsverandering. In het algemeen kan gezegd worden dat innovatie een zeer complex proces is met zowel technologische en vooral ook menselijke (sociale) aspecten.

De focus van het onderzoek binnen dit domein (SIDS) is de toepassing van socio-technologische perspectieven om innovatie (zowel technisch als bedrijfsmatig) te ondersteunen in organisaties en de maatschappij in het algemeen. De onderzoeksactiviteiten dragen bij aan de ontwikkeling van nieuwe producten, diensten, organisatievormen, etc. Bijzonder interessant zijn de samenwerkings-projecten met campus bedrijven waarin nieuwe producten of diensten worden ontwikkeld. Hierbij kan gedacht worden aan het gebruik van AI-applicaties om emoties te identificeren in digitale communicatie. Echter, aangezien technologie communicatie tussen grote groepen mogelijk maakt, kunnen de onderzoekers ook bijdragen aan bijvoorbeeld vraagstukken op gemeentelijk of regionaal niveau. Dit kan middels het ondersteunen van de ontwikkeling en implementatie van technologische instrumenten met als uiteindelijke doel het creëren van samenhangende en florerende gemeenschappen waarbinnen mensen gezond zijn, zich veilig en gekend voelen.

De multidisciplinaire samenwerking tussen de onderzoekers van alle domeinen wordt zichtbaar wanneer moderne Data Science methodieken toegepast worden in de stimulering van (business)-innovatie. Campus bedrijven kunnen aan de hand van onderzoek en ontwikkeling van AI-instrumenten nieuwe manieren ontwikkelen voor bijvoorbeeld het inhuren of trainen van medewerkers. Binnen het onderzoek wordt niet alleen gewerkt aan ontwikkeling maar ook aan het doen van experimenten. Op deze wijze kan er zowel kwalitatief en kwantitatief geëvalueerd worden om de ontwikkeling optimaal te faciliteren.

De OU wil, via de onderzoekers in SIDS, bijdragen aan de ondersteuning van personen en bedrijven m.b.t. hun leven lang ontwikkelen-doelen. De OU heeft als doelstelling te werken aan innovatieve oplossingen voor online-leren op afstand en pioniert met de nieuwste vormen van technologie om dit uit te voeren. Vanuit SIDS wordt kennis aangeleverd voor onderwijsprogramma's bijvoorbeeld leven lang ontwikkelen van individuen en organisaties.

CAROU team:

- Prof. dr. Petru Curseu (hoogleraar Organizational Behavior MW-ORG): strategic decision-making, collaborative innovation, social groups, organizational development;
- Dr. Alexander Henkel (Universitair Docent MW-ORG): innovation and marketing, emotions in digital environment.

In aanvulling op het permanent aanwezige kernteam op de Brightlands Smart Services Campus zullen ook andere OU-onderzoekers bijdragen aan dit onderzoeksgebied:

- Prof. dr. Gerard Mertens (hoogleraar Financial Management MW-A&F): governance, financial management, accounting, financial statement analysis, Data Science and innovation;
- Prof. dr. Judith Semeijn (hoogleraar Strategic HRM; MW-ORG): strategic HRM, resilience in employment relations;
- Prof. dr. Dave Huitema (hoogleraar Environmental Policy BW-Science): environmental governance, adaptive governance of water and climate, policy learning, innovation;
- Prof. dr. Stefan Dekker (hoogleraar Integrated Environmental Modelling BW-Science): water-energy-food nexus, eco-hydrology;
- Dr. Wilfried Ivens (universitair hoofddocent Environmental Science BW-science): energy transition, environmental sciences, modeling of emission of non-CO2 greenhouse gases;
- Dr. Angelique Lansu (universitair docent BW-Science): earth and environmental sciences, environmental aspects of soil and water, land use changes, learning for sustainable development;
- Dr. James Patterson (post-doc BW-Science): governance aspects of climate adaptation;
- Dr. Ansje Löhr (universitair docent MW-Science): climate change (education), aquatic ecology, marine litter;
- Dr. Frank de Lange (universitair hoofddocent International Strategy; MW-STR): Strategy, Innovation, Strategic Management.

2.2.3 Business analytics

Een van de leerpunten van contacten met partners in BISS 1.0 is dat er relatief veel organisaties zijn die niet goed raad weten met data die ze hebben ("Ik heb data, en wat nu?") of welke data relevant is om te verzamelen en hoe je Data Science projecten in goede banen leidt. Om de partners in het werkveld verder te kunnen helpen met onderzoek en daarmee de impact in het economische domein te vergroten is een derde domein aan CAROU toegevoegd ten opzichte van CAROU zoals dat in 2019 is gestart. Binnen dit domein wordt onderzoek gedaan naar de wijze waarop Data Science binnen bedrijven en organisaties wordt ingericht en aangestuurd zodat het leidt tot verbeteringen van de huidige business en het ontdekken van nieuwe economische kansen.

Omdat ondernemerschap aan de basis staat van gezonde economische groei, wordt vanuit dit domein gefocust op bedrijven (grote bedrijven en MKB) om hen te steunen in de optimalisatie van hun bedrijfsprocessen en strategische keuzes. Strategische besluiten zijn complexe processen waarbij economische, sociale, technische en in toenemende mate ook ethische factoren een rol spelen. Met name voor het MKB blijkt deze complexiteit een groeiend struikelblok, omdat het dikwijls ontbreekt aan gestandaardiseerde protocollen of ondersteunende beslissingssystemen. Op deze manier worden strategische beslissingen (te) grote uitdagingen met evenzo grote ondernemersrisico's. Vanuit dit domein worden advies en ondersteuningsprogramma's geleverd die bedrijven helpen met de complexiteit van strategische keuzes. Dit domein integreert de diverse expertises van bedrijfskunde, informatiekunde, informatica en rechten om complexe ondersteunende programma's te leveren die beslissingsprocessen met veel facetten aanpakken. Er is veel behoefte bij bedrijven om inzicht te krijgen in de wijze waarop digitalisering en data hun helpt bij het organiseren van de toekomstige activiteiten in hun bedrijf. Project stakeholders kunnen lokale overheden (gemeenten), MKB's alsook campusdeelnemers zijn. In samenwerking met de andere partners op de BSSC, heeft CAROU zich als doel gesteld services te leveren en kennis over te dragen aan het MKB op voornoemde terreinen. Deze op innovatie gerichte activiteiten dragen bij aan het wervend vermogen van de campus.

CAROU team:

- Prof. dr. Remko Helms (hoogleraar Informatiekunde, vice-decaan onderwijs Bètafaculteit): Data Science management, data safari, agile data analytics, data governance knowledge management, strategic management of ICT;
- Jeroen Baijens MSc (promovendus CAROU): Data Science, data analytics governance;

In aanvulling op het permanent aanwezige kernteam op de Brightlands Smart Services Campus zullen ook andere OU-onderzoekers bijdragen aan dit onderzoeksgebied:

- Dr. Rogier van de Wetering (universitair hoofddocent Informatiekunde): health IS/IT innovation, business-IT alignment, dynamic capabilities, complex adaptive systems, hospital information systems;
- Dr. Irene Vanderfeesten (universitair hoofddocent Informatiekunde): business process management, process mining, workflow management;
- Dr. Laury Bollen (universitair hoofddocent Informatiekunde): strategisch IT-management, informatiemanagement, IT governance, activated online learning;
- Dr. Litska Strikwerda (universitair docent Metajuridica): cybercriminaliteit, strafrecht in digitale samenleving, informatie privacy, ethiek;
- Drs. Jan Merkus (buitenpromovendus): data governance, data management, capability maturity models.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitdagingen die CAROU samen met haar partners heeft verkend. Hierbij worden de reeds lopende en ingediende projecten kort aangeduid, maar er wordt ook ingegaan op de wijze waarop toekomstige projecten gestalte kunnen krijgen.

3. Projecten in de maatschappelijke uitdagingen

Het onderzoek dat binnen CAROU wordt geïnitieerd en uitgevoerd is afgestemd op de behoeftes en uitdagingen in de maatschappij. Daarnaast wordt ook buiten de Brightlands campussen contact gelegd met partijen in het veld. In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op de wijze waarop het contact met partijen en klanten tot stand komt en wordt onderhouden.

De kerncompetenties van CAROU liggen op het vlak van een sleuteltechnologie (Data Science). Om deze reden is een constante verbinding met inhoudelijke partijen van cruciaal belang. Met andere woorden, de domeinkennis binnen specifieke thema's en sectoren wordt veelal ingebracht door partners uit het private of publieke domein. Een relevante vraag hierbij is om samen met de inhoudelijke partijen (bedrijven/organisaties) vast te stellen wat er allemaal mogelijk is met de data die zich binnen hun organisatie bevindt. De onderzoekers en medewerkers van de OU binnen CAROU en voorheen BISS 1.0 hebben de ervaring dat er vaker sprake is van een 'data awareness gap' zich uitende in opmerkingen als: 'nu heb ik data en wat kan ik er nu mee'. Awareness van data en de mogelijkheden hiervan voor economische kansen is een wezenlijk aspect in het samen bepalen van welk onderzoek, waarvoor nodig is om bedrijven en organisaties in Limburg sterk en vitaal te houden. CAROU zal hierbij zoveel als mogelijk streven naar het leggen van verbindingen tussen partijen met dezelfde vragen (bijv. zorgkosten beheersen in het health & care veld).

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige maatschappelijke uitdagingen die neergelegd zijn in het nationaal en provinciaal meerjarig missie gedreven economisch en strategisch kader. Het onderzoek dat CAROU de komende jaren gaat initiëren en uitvoeren ligt allemaal op het vlak van (1) Data Science & Artificial Intelligence, (2) Social Innovation & Data Science en (3) Business Analytics. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan de wijze waarop onderzoek wordt geïnitieerd, ontwikkeld en uitgevoerd om oplossingen te vinden voor uitdagingen. CAROU zet hierbij constant in op resilience (veerkracht). Veerkracht en het vermogen tot continue en effectieve verandering is een cruciale succesfactor voor bedrijven. Een wederzijds, vroegtijdige en effectieve kennisoverdracht tussen een kennisdrager en een bedrijf dat kennis nodig heeft, is essentieel voor de ontwikkeling van bedrijfsveerkracht en -vernieuwing. Het vermogen om nieuwe technologische oplossingen en bedrijfsprocessen te ontwikkelen is onlosmakelijk verbonden met veerkracht.

3.1 Sleuteltechnologieën

Data Science is een sleuteltechnologie die in vrijwel alle economische domeinen haar intrede heeft gedaan en op disruptieve wijze zorgt voor veranderingen die zo snel gaan, dat plannen via beleid of ondernemersplan, lastig kan zijn. Het Rijk definieert meerdere sleuteltechnologieën in haar Kamerbrief 'Naar Missiegedreven Innovatiebeleid met Impact'. Centraal over sleuteltechnologieën wordt aangegeven dat deze cruciaal zijn voor het verdienvermogen en het oplossen van maatschappelijke uitdagingen. In de toekomst is het noodzakelijk dat Nederland focus blijft houden op de ontwikkeling van sleuteltechnologieën om voldoende massa te kunnen blijven creëren in de ontwikkeling, diffusie en opschaling om concurrerend te zijn en te kunnen blijven ten opzichte van andere landen.

Het Rijk heeft 4 clusters gedefinieerd en binnen het cluster High-Tech zijn 5 categorieën sleuteltechnologieën geconcretiseerd:

1. Fotonica en lichttechnologieën
2. Nanotechnologieën en nanomaterialen
3. Quantumtechnologieën en quantum computing
4. High-tech:
    A. Digitale technologieën, artificiële intelligentie en security
    B. Geavanceerde materialen, dunne films en coatings
    C. Chemische technologieën en katalytische technologie
    D. Life science technologieën en industriële biotechnologie
    E. Engineering- en fabricagetechnologieën en robotica

CAROU focust zich met haar expertise met name op cluster 4, categorie A. Die focus wordt verder onderstreept door het data-gedreven onderzoek, waarin digitale technologie en artificiële intelligentie vrijwel altijd een sleutelrol vervullen in het vinden van een oplossing (zie ook de genoemde projecten en projectvoorstellen bij de overige thema's in dit hoofdstuk).

Nederlandse AI Coalitie

De Open Universiteit neemt deel in de Nederlandse AI Coalitie (NL AIC). De NL AIC is een publiek-private samenwerking, waarbij overheid, bedrijfsleven, onderwijs- en onderzoeksinstellingen en maatschappelijke organisaties samenwerken. De coalitie heeft als doel de Nederlandse activiteiten in AI te stimuleren, te ondersteunen en waar nodig te organiseren. Samen met de Brightlands Smart Services Campus organisatie en de overige kennisinstellingen verbonden aan deze campus wordt momenteel verkend op welke manier wij als consortium een bijdrage kunnen leveren aan de Nederlandse AI Coalitie.

De criteria die voor projecten worden gehanteerd zijn kansen op maatschappelijke en economische impact, positionering van Nederland (in de EU en in de wereld), krachtenbundeling, de potentie voor meerjarige samenwerking en het doorsnijdend karakter van sleuteltechnologieën en de multidisciplinariteit. Centraal staat de impact voor Nederland die kan worden gerealiseerd op de korte en lange termijn.

De provincie Limburg heeft sleuteltechnologieën verwerkt in haar economische structuur. Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuw meerjarig economisch kader, waar grote technologische en digitale veranderingen spelen, die zich gaan manifesteren en een belangrijke impact zullen hebben op toekomstige structuur van de Limburgse economie. Het vergroten van het adaptief vermogen van bedrijven, met onderwijs en onderzoek is belangrijk en CAROU heeft hierin een toegevoegde waarde.

3.2 Gezondheid en Zorg

Vitaal functionerende burgers in een gezonde economie is het credo van het recentelijk opgestelde landelijke innovatieprogramma voor gezondheid en zorg. De centrale missie is: in 2040 leven alle Nederlanders tenminste vijf jaar langer in goede gezondheid en zijn de gezondheidsverschillen tussen de laagste en hoogste sociaal-economische groepen met 30% afgenomen. De daar onderliggende missies zijn (bron: MMIP gezondheid en zorg):

1. In 2040 is de ziektelast als gevolg van een ongezonde leefstijl en ongezonde leefomgeving met 30% afgenomen;
2. 2030 wordt zorg 50% meer (of vaker) in de eigen leefomgeving (in plaats van in zorginstellingen) georganiseerd, samen met het netwerk rond mensen;
3. In 2030 is van de mensen met een chronische ziekte of levenslange beperking het deel dat naar wens en vermogen kan meedoen in de samenleving met 25% toegenomen;
4. In 2030 is de kwaliteit van leven van mensen met dementie met 25% toegenomen.

Het nationale programma stelt dat deze uitdagende missies alleen te realiseren zijn wanneer alle betrokken partijen een ingrijpende transitie doormaken in denken, doen en laten op vlak van gezondheid en zorg. Hiervoor zijn vele nieuwe concepten, producten en diensten nodig. Digitalisering speelt hierbij een belangrijke rol. Data awareness is nog niet volledig aanwezig. Niettemin zal de kennis uit de beschikbare en toekomstige data een wezenlijke rol spelen in de benodigde transitie. Deze transitie moet leiden tot meer gezondheid van burgers en vooral ook bijdragen aan hun 'meedoen' in de samenleving. Gezondheid en meedoen van burgers zijn een doel op zich, maar kunnen ook gezien worden als een belangrijk middel. Meedoen werkt namelijk preventief en biedt mensen sociaal en economisch perspectief. De accentverschuiving naar functioneren en meedoen betekent dat er nieuwe onderzoeksmethoden nodig zijn, met behulp van vergaande digitalisering. Voor een efficiënte transitie zullen producten en diensten sneller hun weg moeten vinden naar de eindgebruikers. Dat vraagt naast versterkte valorisatie en marktcreatie een nieuwe wijze van implementatie van strategieën. Uiteindelijk richt de transitie zich op het faciliteren van burgers om gezond mee te kunnen doen in hun eigen leefomgeving.

Feitelijk ligt de grote uitdaging echter in het beheersbaar houden van de kosten voor gezondheid en zorg in de toekomst. Dit vormt een van de belangrijkste drijfveren van innovatie binnen gezondheid en zorg. Een relevant aspect voor wat betreft big data en kostenefficiëntere gezondheid en zorg is data awareness. Met behulp van business analytics kunnen antwoorden gevonden worden op deze vragen, van waaruit innovatieprojecten kunnen worden aangezwengeld.

In het Limburgse collegeprogramma 2019-2023 is opgenomen dat het onderzoeks- en innovatiebeleid aansluit bij de nationale missie gezondheid en zorg (blz. 29, collegeprogramma 2019-2023) en de kracht van het Limburgse onderzoeks- en innovatiecluster. Hierbij geeft de provincie aan te streven naar het inrichten en onderhouden van een praktijkgericht provinciaal kennis- en actiecentrum met Limburgse gemeenten voor preventief en positief gezondheidsbeleid, maatschappelijke ondersteuning en jeugdzorg.

Met name de ouderenzorg zal de komende jaren fors in kosten toe gaan nemen. Naar verwachting neemt het aantal 90-jarigen (bron: bevolkingspiramide CBS) en mensen met dementie toe. Daar staat tegenover dat oudere mensen steeds langer thuis moeten blijven wonen waarmee ook aspecten als eenzaamheid een rol gaat spelen. In het collegeprogramma van Limburg staat dat Limburg vergrijst wat belangrijke gevolgen heeft voor de samenleving v.w.b. toenemende afhankelijkheid en eenzaamheid onder ouderen (blz. 27 collegeprogramma 2019-2023). Het biedt ook kansen zoals 'silver economy'.

Lopende projecten en projectvoorstellen

In 2019 is een aantal projectvoorstellen in nationale programma's ingediend. Niet alle projecten zijn op dit moment gehonoreerd, sommige projecten moeten nog worden ingediend.

- **Begeleiden van ideation sessies voor Adelante:** het verzorgen van de voorbereiding, begeleiding en samenvatting van een tweetal ideation sessies (in samenwerking met Service Science Factory, onderdeel van de Universiteit Maastricht), die bedoeld waren om waardevolle input van interne en externe experts voor het strategisch meerjaren document van Adelante te verzamelen. Na succesvolle afronding van deze workshops worden er op dit moment nieuwe projecten besproken met het kenniscentrum van Adelante.
- **Strategische samenwerking met Zuyderland:** de OU en Zuyderland zijn een strategische samenwerking aangegaan op het gebied van life long learning, wetenschappelijk onderzoek naar het gebruik van data, de inzet van informatietechnologie, (psychologisch) gedrag en de bedrijfseconomische aspecten van zorg. Nadat in september 2019 een eerste ideation sessie rondom deze thema's op de BSSC heeft plaatsgevonden is er begin dit jaar een letter of support getekend (zie Bijlage 1). In verband met de Covid-19 crisis werd de tweede ideation sessie verplaatst en zal deze in september 2020 plaatsvinden. In samenwerking met de afdeling orthopedie verkennen CAROU onderzoekers hoe het patiënten pad beter vorm gegeven kan worden als men op een slimme manier gebruik maakt van data.

3.3 Veiligheid

Nederland moet voor burgers een veilig land blijven om te wonen, te werken en te leven. Echter een veilige samenleving is niet vanzelfsprekend. Nederland staat de komende decennia voor complexe uitdagingen wat vraagt om een proactieve houding en een innovatieve aanpak om potentiële dreigingen tegen te gaan. In het veiligheidsdomein is een multidisciplinaire aanpak nodig om de uitdagingen aan te gaan. Een combinatie van nieuw technisch, digitaal, sociaal, maatschappelijk, juridisch, gedragswetenschappelijk, organisatorisch, sociaalpsychologisch en (geo)politieke onderzoek is hierbij cruciaal. Er dient gebruik gemaakt te worden van de nieuwste wetenschappelijke inzichten, sleuteltechnologieën en sleuteltoepassingen. Simultaan dient er aandacht te zijn voor ethische en maatschappelijke vragen inclusief fundamentele en structurele aspecten van veiligheidskwesties. De landelijke overheid wil in haar nationale innovatiebeleid voor veiligheid intensief samenwerken met overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen op landelijk als Europees niveau. Op deze wijze kunnen we als Nederland (potentiële) tegenstanders steeds een stap vóór blijven: "always ahead of the threat". (bron: Missiedocument thema Veiligheid, maart 2019).

Binnen de landelijke MMIP Veiligheid zijn 8 missies opgesteld:

1. Integrale aanpak van georganiseerde criminaliteit;
2. Maritieme hightech voor een veilige zee;
3. Veiligheid in en vanuit de ruimte;
4. Cyberveiligheid;
5. Genetwerkt optreden op land en vanuit de lucht;
6. Samen sneller innoveren voor een adaptieve krijgsmacht;
7. Data en intelligence;
8. De veiligheidsprofessional.

CAROU focust zich met haar expertise met name op missie 7. Denk hierbij ook aan de keerzijde van datagedreven en technologische ontwikkelingen op het gebied van veiligheid. Bijvoorbeeld issues op het vlak van privacy, surveillance, het verantwoord toepassen van techniek, uitlegbaarheid (explainable AI) en transparantie. Dit kan mogelijk leiden tot terughoudendheid bij adoptie van nieuwe data gedreven technologieën met een mogelijk negatief economisch en maatschappelijk effect tot gevolg.

In het collegeprogramma van de provincie Limburg is aangegeven dat de provincie door haar grensligging extra gevoelig is voor criminaliteit. Er wordt samengewerkt in RIEC (Regionale Informatie – en Expertise Centrum) op het vlak van ondermijnende criminaliteit. Binnen dit initiatief worden kennis en veiligheidsdata uitgewisseld tussen politie, Openbaar Ministerie, gemeenten en Belastingdienst. De provincie is convenantpartner. Daarnaast heeft de provincie de afgelopen jaren geïnvesteerd in het stimuleren van de leefbaarheid in bepaalde Limburgse wijken.

De provincie heeft de ambitie om samen met haar partners te werken aan veilige en leefbare wijken en buurten in de stad en dorpen in het buitengebied. Een aantal keuzes die de provincie maakt om deze ambitie invulling te geven zijn:

- Er wordt een nieuw Actieplan Veilig Limburg opgesteld waarbij de Brightlands Smart services campus en haar partners een belangrijke rol spelen op het vlak van data-uitwisseling en innovatie;
- De provincie zet in op een integrale en complementaire aanpak voor leefbaarheid in wijken. Nieuwe initiatieven om senioren langer thuis te kunnen laten wonen, nieuwe mantelzorgconcepten en alternatieve levensloopbestendige woonvormen worden gesteund om hiermee eenzaamheid te kunnen bestrijden.

Het hacken van de Universiteit van Maastricht in december 2019 laat de gevoeligheid voor cyberaanvallen zien. In de toekomst neemt het belang van beveiliging van digitale systemen toe voor zowel het bedrijfsleven als organisaties in het publieke domein. Het zou kunnen leiden tot faillissementen in het bedrijfsleven, wanneer bedrijven niet meer bij hun data kunnen of alle data kwijtraken. Als voorbeeld kan cybersecurity van offshore windparken worden genoemd.

Op de Brightlands smart services campus wordt gewerkt aan innovatie op dit vlak door de politie (iLab politie) en Defensie.

Lopende projecten en projectvoorstellen

- **Datavisualisatie en AI met iLab Politie:** de politie heeft een landelijk AI-centrum. Echter de combinatie van AI met datavisualisatie is er niet. Om relevante toepassingen op dit snijvlak te ontwikkelen heeft de politie een contract gesloten met CAROU en Zuyd Hogeschool.
- **NEXUS: Virtual Assistant for Police Officers:** een Techruption use case in de experiment fase waarbij een spraak gestuurde virtuele assistent wordt ontwikkeld die politieagenten moet helpen om een meer gedetailleerde briefing te krijgen over de huidige situatie in de stad. Uiteindelijke doel is een NEXUS-assistent die verbinding maakt met de politiedatabase en gepersonaliseerde aanbevelingen geeft aan politieagenten.

3.4 Klimaatverandering en energietransitie

Onze traditionele energievoorziening staat op gespannen voet met een CO2 vriendelijke toekomst. Energie is de motor van onze economie en daarmee zeer bepalend voor de kwaliteit van leven. Hoe maken we de transitie naar andere (betaalbare en betrouwbare) manieren van energievoorziening en -consumptie, en wat kan digitalisering daarbij betekenen, is een vraag waarop CAROU samen met partners in het werkveld, in diverse projecten antwoorden wil vinden.

Energietransitie kan niet zonder digitalisering, daarvan getuigt het programma digitalisering energietransitie en het feit dat er een separate directeur is van het Digitaliseringsprogramma binnen het nationaal MMIP energietransitie. Verder is energietransitie een van de leidende missies in het Meerjarig Economisch Beleidskader van de provincie Limburg. De transitie van olie, kolen en gas naar een schonere en CO2-emissie vriendelijkere energiemix op basis van water, warmte (aardwarmte en restwarmte), zon en wind gaat samen met het realiseren van energieopslag, slimme netwerken en flexibiliteit in het energiesysteem. Digitalisering vervult een sleutelrol in energietransitie. De technologische kennis van de duurzame energiebronnen is aanwezig. De uitdaging voor de komende jaren zit in de ontwikkeling van de benodigde digitale en financiële modellen om deze duurzame technologieën breed en betrouwbaar uit te rollen.

Los van benodigde digitalisering bij energietransitie hebben bedrijven in de energiesector dagelijks te maken met Data Science. Op basis van data kunnen nieuwe businessmodellen en proposities worden ontwikkeld die vervolgens met digitale tools in de markt kunnen worden gezet. Voor wat betreft de gebouwde omgeving geldt dat de ontwikkeling van 'connected homes', via Internet of Things sterk in opkomst is. Wezenlijk hierbij is wel standaardisatie en openheid van systemen.

In het Limburgs collegeprogramma 2019-2023 is de maatschappelijke opgave voor het energiebeleid omschreven. Onderwerpen zijn onder andere de verdere ontwikkeling van warmtenetten, energie efficiënte productieprocessen voor bedrijven, emissieloos transport en vervoer, investeringen in duurzame energie-installaties en dubbel ruimtegebruik alsmede duurzame energieopslag. Er zijn in Limburg twee energiestrategieën op basis waarvan de provincie een provinciale energiestrategie heeft opgesteld. De rol van digitalisering en menselijk gedrag in deze opgaves is groot.

Papers

- Curseu, P.L. & Schruijer, S.G.L. (2020). Participation and goal achievement of multiparty collaborative systems dealing with complex problems: A natural experiment, Sustainability, 12, 987; doi:10.3390/su12030987;
- Ooms, W., Marjolein C.J. Caniëls, Nadine Roijakkers, Dieudonnee Cobben (2020). Ecosystems for smart cities: tracing the evolution of governance structures in a Dutch smart city initiative; International Entrepreneurship and Management Journal.

Lopende projecten en projectvoorstellen

- **Deep Solaris:** met behulp van Data Science en AI-technieken wordt samen met CBS een methode ontwikkeld om zonnepanelen en hun eigenschappen te herkennen op satellietbeelden. Doel van het project is om de beschikbare capaciteit aan duurzame (zonne)energie in kaart te brengen en voorspellende modellen te bouwen die tijdig reageren bij tekorten of overschotten mogelijk maken. Dit project is uitgevoerd binnen een Eurostat subsidie.
- **MOBIUS** (modeling smart and safe MOBIlity for Urban Sustainability): dit project loopt binnen een OU-breed onderzoeksprogramma genaamd: 'de Veilige Stad'. Financiering komt geheel vanuit dit programma. Binnen dit project wordt een data-driven en crowdsourcing aanpak ontwikkeld om mobiliteitsgegevens te verzamelen van de gemeente Heerlen. Er wordt gewerkt aan een mobius-app, smart watch applicatie die automatisch mobiliteitsdata van inwoners verzamelt. Hiermee kan een basisclassificatie van de menselijke activiteit worden uitgevoerd om de gebruikte vervoersmiddelen te identificeren.
- **TIORC AI-Agent:** een projectvoorstel waarbij samen met de MKB-bedrijven in de coöperatie TIORC 3 afzonderlijke en 1 integraal product wordt ontwikkeld waarmee bewoners middels AI ondersteund worden in een duurzame lifestyle om constant zo optimaal mogelijk CO2-emissie te reduceren als gevolg van woongedrag. Voor TIORC is dit traject belangrijk om hun duurzaam renovatieconcept op de markt te zetten. Project loopt binnen het programma Digipro van Interreg Duitsland-Nederland.
- **PREEMAI:** een projectvoorstel in voorbereiding waarbij ontwikkelde algoritmes met behulp van machine learning getraind worden met de data uit het productieproces van PEF-plastics om te bereiken dat dit productieproces energie efficiënter wordt. Project wordt voorbereidt binnen een consortium van OU, UM, Zuyd en TUe als Nederlandse kennispartners en Universiteit van Luik, PXL en KULeuven als Belgische kennispartners. Daarnaast is een Nederlands, Waals en Vlaams bedrijf in het consortium aanwezig.
- **Blockchain4Prosumers:** projectvoorstel in voorbereiding waarin een blockchain technologie wordt ontwikkeld voor het tussen burgers en bedrijven verhandelen van duurzame energie. De OU is partner in dit project samen met partners uit de euregio. Dit project wordt doorontwikkeld met een nieuwe leadpartner voor de laatste call van Interreg EMR.
- **REMBRAND:** projectvoorstel geaccepteerd voor de tweede ronde binnen de regeling MOOI (Missiegedreven Onderzoek en Ontwikkeling en Innovatie energietransitie) met een consortium van Nederlandse partners om algoritmes en een bouwproduct te ontwikkelen voor woningen om bewoners te ondersteunen in hun duurzame lifestyle, zodat ze zonder schuldgevoel optimaal CO2-emissie reduceren.

3.5 Maatschappelijk verdienvermogen

Het thema 'Maatschappelijk Verdienvermogen' is ondersteunend aan de missiethema's (H 3.1 t/m 3.4) en aan de sleuteltechnologieën. Het stimuleert welvaart in de brede zin van het woord, zoals aangegeven in het rapport van de taskforce BEST (Brede economisch en sociale taskforce). De vraag die binnen dit thema centraal staat en waarvoor geld wordt vrijgemaakt voor onderzoek is: hoe kunnen innovatie-activiteiten en transitieprocessen worden versneld om binnen de gestelde tijdshorizon de missies feitelijk te realiseren? Met het missiegedreven beleid wordt sterk richting gegeven aan het proces om maatschappelijke veranderingen in een hoog tempo te realiseren. Vanuit dit thema ligt de focus op het begrijpen en ondersteunen van de versnelde diffusie van innovaties (uitrol of opschaling). De hoofdlijnen van dit nationale programma gaan over elementen die de dynamiek van missiegedreven innovatiesystemen bepalen:

- Probleemgericht in plaats van oplossingsgericht innoveren;
- Rollen, belangen en coördinatie;
- Governance.
- Mix van technologische en niet-technologische oplossingen;
- Gebiedsgericht ontwikkelen en inbedden;

Het Rijk is in 2017 gestart met een systeem van regio deals, waarmee innovaties minder centraal en meer regionaal zijn ingebed. Het Rijk ziet dat de regio's in Nederland verschillen waardoor er geen one-size-fits-all aanpak voor economische structuurversterking geldt. Het thema 'maatschappelijk verdienvermogen' gaat derhalve langs de lijn van de regionale blik aan de slag via 3 multidisciplinaire sporen:

1. Fundamenteel inzicht verwerven in de typische dynamiek van missie gedreven innovatiesystemen en het gedrag van innovatieve actoren, met onderzoek op de hoofdlijnen zoals hierboven omschreven;
2. Concrete inzichten verwerven alsmede werkwijzen en optimale interventiestrategieën ontwikkelen voor het versnellen en inbedden van missie gedreven innovaties en transities. Kennis wordt gevalideerd en doorontwikkeld in pilotprogramma's;
3. Stimuleren van de toepassing van kennis en methoden en concreet versnellen en opschalen in de regio.

Projecten en programma's die vanuit dit thema gaan lopen dienen de missies zoals omschreven in dit hoofdstuk te ondersteunen. De regionale aanpak vormt daarmee de testing ground en maakt dat het MKB en startups toegang krijgen tot nieuwe kennis en aan de ontwikkeling hiervan zelf kunnen bijdragen. Bedrijven worden gemobiliseerd om zelf nieuwe proposities te ontwikkelen en op te schalen.

Binnen het thema 'Maatschappelijk Verdienvermogen' zijn op dit moment 7 gebiedsgerichte programma's aangehaakt. Deze programma's worden de komende jaren ondersteund. Dit zijn:

- Making Smart Cities Shared
- Commit2Data
- Brainport Smart District
- Smart Campus MRA
- Safety Delta Nederland
- EBS-CC
- Brightsite

De provincie Limburg heeft in haar collegeprogramma diverse elementen omschreven die alle refereren aan maatschappelijk verdienvermogen voor Limburg. Dit is verwerkt in de hoofdstukken economische structuurversterking, de sociale agenda, mobiliteit, infrastuctuur, arbeidsmarkt & onderwijs, etc. Concreet is de provincie met het initiatief Brightsite aangehaakt bij het thema maatschappelijk verdienvermogen. Brightsite is een initiatief van UM, TNO en Sitech om Chemelot te verduurzamen. Gelet op het belang van data en datagedrevenheid van chemische processen (zie bijv. projectidee PREEMAI) zal CAROU hierin de aanhaking zoeken met Brightsite, maar ook de Brightlands Chemelot Campus zelf. Daarnaast heeft CAROU kennis in huis op het grensvlak van sociale innovatie en Data Science, waarmee er kennis kan worden ontwikkeld binnen dit thema.

Lopende projecten en projectvoorstellen

- **Emotion Detection in Consumer Pension Context:** een project dat valt binnen een NETSPAR-grant waarbij onderzoek wordt gedaan naar emotieherkenning met AI.
- **Data Analytics Assessment Tool:** een project waarbij een tool wordt ontwikkeld om te meten wat het niveau van digitalisering is bij MKB-bedrijven. De voorzet voor dit project is gemaakt in BISS 1.0 verband en CAROU ontwikkeld dit nu door binnen het project MKB-datalab.
- **Smart Service Interactions:** een projectvoorstel binnen Marie Curie, ingediend in januari 2020 met 11 partners uit verschillende EU-lidstaten (waaronder UM) en OU als lead partner, waarbij wordt onderzocht hoe digitale technologieën kunnen worden gebruik voor de interactie tussen bedrijf en klant om de klantervaring te verbeteren en nieuwe waarde te creëren. En hoe, als gevolg daarvan bedrijven hun bedrijfsprocessen moeten aanpassen om de prestaties te verbeteren en de concurrentie voor te blijven. Digitale processen, digitale bronnen en digitale waarde zijn kernbegrippen in dit projectvoorstel. Het doel van het project is kennis te ontwikkelen t.b.v. de grote technologische revolutie door, immers tegen 2030 zal 25% van de wereldeconomie gedigitaliseerd zijn. De manier waarop bedrijven zaken doen en hoe ze omgaan met hun klanten, feitelijk de kern van elke onderneming, zal drastisch gaan veranderen. Voorstel is begin juni '20 goed beoordeeld maar als gevolg van grote concurrentie niet gehonoreerd. In 2021 wordt het opnieuw ingediend waarbij er verbeteringen in de aanvraag plaatsvinden o.b.v. de beoordeling.
- **VERA:** het project Voice Emotion Recognition Assistant is een project dat ontstaan is uit het Techruption programma en door OU-medewerkers, meegegaan vanuit BISS 1.0, verder doorontwikkeld wordt binnen CAROU. Het is een co-creatie project waar inmiddels meerdere partners aan bijgedragen hebben, waaronder: APG, PGGM, Cebiq en BISS 1.0. Op dit moment vindt er een doorontwikkeling plaats van het project tussen CAROU, Van Lanschot, APG en start-up Contexta.

Papers

- Baijens and Helms (2019). Small Business, Big Data: An Assessment Tool for (Big) Data Analytics Capabilities in SMEs;
- Baijens and Helms (2019). Developments in knowledge discovery processes and methodologies: anything new?;
- Henkel, Alexander P., Stefano Bromuri, Deniz Iren and Visara Urovi (2020), "Half Human, Half Machine—Augmenting Service Employees with AI for Interpersonal Emotion Regulation," forthcoming in Special Issue on AI and ML in Service Management at Journal of Service Management, Impact Factor 2018: 3.230;
- Schroeder, Kai, Batoul Ajdadilish, Alexander P. Henkel and André Calero Valdez (2020), "The Effect of Presenting Visual Dimensions on Perceived Versus Measured Performance," forthcoming in CHI 2020. h5-index 2018: 87, #1 ranked publication in Human Computer Interaction;
- Niven, Karen, Alexander P. Henkel and Jennifer Hanratty (2019), "Prosocial versus Instrumental Motives for Interpersonal Emotion Regulation," Journal of Theoretical Social Psychology, 3(2), 85-96. Wiley Top Downloaded Article 2018 Award;
- Henkel, Alexander P., Johannes Boegershausen, JoAndrea Hoegg, Karl Aquino and Jos G.A.M. Lemmink (2018), "Discounting Humanity: When Consumers are Price Conscious Employees Appear Less Human," Journal of Consumer Psychology, 28(2), 272-292. Impact Factor 2018: 2.466, Financial Times Top 50 Research Journal Ranking, C.W. Park Young Contributor Award, 2019 for making an exceptional contribution to the field of Consumer Psychology;
- Henkel, Alexander P., Johannes Boegershausen, Anat Rafaeli and Jos G.A.M. Lemmink (2017), "The Social Dimension of Service Interactions: Observer Reactions to Customer Incivility," Journal of Service Research, 20(2), 120-134. Impact Factor 2018: 4.071, Journal of Service Research Best Paper Award 2018 Finalist;
- Henkel, Alexander P., Johannes Boegershausen, Robert Ciuchita and Gaby Odekerken-Schroeder (2017), "Storm After the Quiet: How Marketplace Interactions Shape Consumer Resources in Collective Goal Pursuits," Journal of the Association for Consumer Research, 2(1), 26-47.;
- Curseu, P.L., Semeijn, J. & Nikolova, I. (in press). Career challenges in smart cities: A systemic view on sustainable careers. Human Relations;
- Curseu, P.L. & Schruijer, S.G.L. (2018). Cross-level dynamics of collaboration and conflict in multi-party systems: An empirical investigation using a behavioral simulation. Administrative Sciences, 8(3), 26, doi:10.3390/admsci8030026.

3.6 Toekomstige projecten

CAROU wil de komende jaren haar expertise (data science & artificial intelligence, social innovation & data science en business analytics) proactief inzetten door het opzetten van innovatieprojecten met partners binnen de hierboven omschreven thema's. Dit kan middels het instellen van een aantal PhD-trajecten, een aantal grotere EU-projecten en nationale innovatieprojecten (o.a. regeling MOOI), maar ook met kleinere innovatieprojecten. Voor wat betreft PhD's wordt een tweesporenbeleid ingezet in die zin dat actief geworven wordt om industrial PhD's (mensen die een baan hebben en bij de OU willen promoveren) te werven maar ook reguliere PhD's met funding uit bijvoorbeeld NWO of EU-grants.

CAROU levert daarnaast een bijdrage aan het innovatieprogramma Techruption op de Brightlands Smart Services Campus, waar naar verwachting elk jaar een aantal nieuwe use cases uit voortkomen. Deze use cases dragen eveneens bij aan van het wervend vermogen van de Brightlands Smart Services Campus.

De onderwerpen van de onderzoeken die CAROU gaat aanzwengelen worden bepaald door de partners in het werkveld. Wanneer partners CAROU rechtstreeks benaderen, wordt in gezamenlijkheid bepaald hoe een kennistraject vormgegeven kan worden. Wanneer CAROU een ontwikkeling ziet en tegelijkertijd herkent dat bedrijven en organisaties de kansen of uitdagingen niet zien (data awareness gap), zorgt CAROU voor bewustwording en voor het opzetten van een traject om tot een project te komen (bijvoorbeeld middels een ideation workshop). Samen wordt gezocht naar financieringsmogelijkheden (vergroting wervend vermogen). De bemensing van het onderzoek wordt gedaan door onderzoekers binnen CAROU en de OU, PhD-studenten en studenten van de OU en andere onderwijsinstellingen (verbonden aan de Brightlands-campussen, maar ook daarbuiten). Op deze wijze wil CAROU een toegevoegde waarde hebben en de verbinding leggen tussen data science en Limburgse sleutelinnovaties op de in dit hoofdstuk toegelichte thema's.

Projecten die niet binnen een van de vijf themalijnen passen dan wel geen gebruik maken van data als basis 'grondstof' voor het vinden van een oplossing, vallen buiten de scope van CAROU.

4. Onderwijs vanuit OU op BSSC

Vanaf 2020 zijn de onderwijsactiviteiten, die daarvoor binnen CAROU werden uitgevoerd, ondergebracht in het nieuwe centrum voor postinitieel onderwijs binnen de OU: Your Academy. CAROU blijft wel betrokken bij het onderwijs vanwege haar specifieke expertise. Het Certified Professional Program Data Science, dat de OU onder de BISS 1.0-vlag heeft ontwikkeld, wordt daar vanaf 2020 voortgezet binnen Your Academy. Deze training is bedoeld voor data scientists die hun kennis en expertise willen verbeteren middels een praktische en diepgaande cursus bestaande uit 2 semesters. Het programma wordt sinds oktober 2019 volledig online verzorgd. Verder is een doorlopende leerlijn gecreëerd met het toevoegen van vakken op beginnersniveau. Naast dit programma is er een specialisatie Business Intelligence en Smart Services binnen de BPMIT-master gestart (Business Process Management in Information Technology), waar 293 mensen zich voor hebben ingeschreven (148 in begin 2019 en 145 nieuwe instromers in sept. 2019).

Het Ministerie van Onderwijs heeft aanvang 2019 aangegeven dat de speerpunten van onderwijs in combinatie met de aansluiting op het bedrijfsleven in AI en haar toepassingen gefocust dienen te zijn. De reeds ontwikkelde en in ontwikkeling zijnde niet-reguliere onderwijsprogramma's sluiten hier naadloos op aan. De OU heeft sinds begin 2020 een nieuw centrum opgezet voor post-initieel professioneel onderwijs (Your Academy). Binnen dit onderwijscentrum worden de reeds onder BISS 1.0 ontwikkelde programma's alsmede nieuwe onderwijsprogramma's ontwikkeld en verzorgd in nauwe samenwerking met de partners en klanten van CAROU.

CAROU is tevens partner in het project MKB-data lab. Zij zal zich daarbij vooral richten op specifieke onderzoeksvragen die binnen het project zijn gedefinieerd. Wanneer CAROU een onderwijsbehoefte ziet, wordt deze overgeheveld naar Your Academy of een van de andere kennisinstellingen die deelnemen in het project.

5. Partners en klanten

CAROU werkt met partners die enerzijds 'klanten' kunnen zijn maar ook organisaties die in consortia zitten waarmee onderzoek wordt gedaan. De partners van CAROU zitten allen in het B2B domein. In dit hoofdstuk wordt ingezoomd op de huidige partners van CAROU alsmede de nieuwe partners en de wijze waarop gezamenlijke projecten met hen kunnen worden opgebouwd. Daarmee beoogt CAROU het campus ecosysteem als geheel te versterken door middel van innovatiegericht onderzoek, waarmee het bijdraagt aan het wervend vermogen van de campus.

5.1 Huidige partners

DHL Express is een partner sinds januari 2019. Er wordt samen onderzoek gedaan op het vlak van Data Science en data analytics. Verder wordt op dit vlak onderwijs gegeven aan DHL-medewerkers wereldwijd. Twee van de CAROU research assistenten zijn in de loop van 2019 in dienst gekomen van DHL en zijn tegelijkertijd gestart met een PhD, die begeleid wordt vanuit de OU. Inhoudelijk wordt samen met DHL gewerkt aan het optimaliseren van routenetwerken, het optimaliseren van interne processen, het voorspellen van het gewicht van pakketjes, het voorspellen van gevaarlijke content van pakketjes en er wordt gewerkt aan een social netwerkanalyse.

De **Axel and Margaret Ax:son Johnson Foundation** is een particuliere stichting gevestigd in Zweden. Zij heeft als primair doel het bevorderen van wetenschap / wetenschappelijk onderzoek in het algemeen en stelt in die hoedanigheid financiering beschikbaar voor onderzoek op belangrijke thema's en aan veelbelovende wetenschappers. De Johnsson Foundation heeft in 2020 financiering beschikbaar gesteld voor onderzoek op het thema smart cities en data analytics ("the Future of Cities") door Dr. Karima Kourtit.

Tata Steel is een partner vanaf 2019 en voert samen met CAROU onderzoek uit naar predictive maintenance van bij Tata Steel aanwezige apparatuur. Gestart is met een klein project om daarmee inzicht te krijgen in de mogelijkheden om een groot project samen op te zetten.

Politie, ILab is partner sinds 2019. Het Innovatielab van de Politie is gevestigd op de Brightlands Smart Services Campus en OU verzorgt Data Science opleidingen voor de politie. Verder wordt momenteel verkend welke projecten er kunnen worden ontwikkeld op het snijvlak van data visualisatie en Artificial Intelligence in gezamenlijkheid tussen ILab politie, Zuyd en CAROU.

CBS is partner sinds 2017 (gestart onder de vlag van BISS 1.0). In 2017 is het project deep solaris gestart. Recentelijk is het voorstel REMSES ingediend als vervolg op dit project. CBS is partner in het UDC (Urban Data Center) en PDC (Provinciaal Data Center) dat op de Brightlands Smart Services Campus aanwezig is. Het PDC wordt betrokken bij de uitvoering van het project MKB-datalab waar CAROU partner is. Met het UDC wordt momenteel een samenwerking met en voor Gemeente Heerlen verkend op het thema smart mobility.

Appsforce is een start-up voortgekomen uit een van eerste start-up programma's op de Brightlands Smart Services Campus. Met dit bedrijf wordt sinds 2019 samengewerkt in het project Animus. Daarnaast is deze partner betrokken in de projectvoorstellen TIORC AI-Agent en PREEMAI.

ISIS-IC (Wesel, Duitsland) is partner sinds 2019. Het is een Duits bedrijf dat gespecialiseerd in digitale sensoren. Dit bedrijf is partner in het project Animus.

KPN is partner sinds 2016. Onder het meerjarig contract afgesloten onder BISS 1.0 vlag, wordt momenteel een project op het gebied van precisie landbouw voorbereid.

De partners **APG, Accenture, PGGM en Rabobank** zijn allen partner van CAROU (geweest) via het Techruption initiatief op de Brightlands Smart Services Campus. CAROU heeft concreet aan drie Techruption use cases gewerkt. Met PGGM, APG en Rabobank is gewerkt aan het project VERA dat gaat over emotion analytics. Dit project kreeg in 2019 een doorstart binnen een nieuw Techruption experiment onder de naam ALICE. Op dit moment vindt een herijking plaats om het project te continueren.

Met **APG, Accenture en Rabobank** heeft CAROU het IXO-project binnen Techruption uitgevoerd. Binnen dit project is onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van een matching tool op HR-vlak. Dit project is in 2019 afgesloten.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO) voert samen met CAROU een project uit om evidenced based meten van duurzaam opgewekte energie in Nederland gestalte te geven. Momenteel worden nog veel berekeningen gemaakt op basis van rekenmodellen van het Planbureau voor de Leefomgeving.

De **Van Lanschot bank** is recentelijk partner geworden om met resultaten van VERA aan de slag te gaan binnen hun eigen organisatie. Ook zijn zij samen met start-up Contexta en APG partner in het ALICE experiment.

UM en **Hogeschool Zuyd** zijn kennispartners waarmee CAROU meerdere projecten heeft aangevraagd in 2019 (Techruption projecten, PREEMAI en meerdere voorstellen, die allen nog worden beoordeeld).

RWTH Aachen is partner sinds 2019. Tezamen worden projecten verkend op het vlak van material sciences. Concreet wordt een project opgezet om het gedrag van staal te begrijpen op basis van microscopische beelden. Daarnaast is de RWTH-partner, via AMIBM in het projectvoorstel PREEMAI.

De partners KPN en Tata Steel zijn ook partner bij de initiatieven Amsterdam Data Science en JADS. Het is mogelijk dat er soortgelijk onderzoek als dat van CAROU bij deze initiatieven worden uitgevoerd, echter CAROU heeft op dit moment een duidelijk regionale focus.

5.2 Nieuwe partners

CAROU wil zich met meer partners verbinden, temeer om een gezonde basis te hebben van waaruit projecten kunnen worden ontwikkeld. Deze partners bevinden zich alle in het B2B domein. In onderstaande paragrafen is een onderverdeling gemaakt in domeinen waarin CAROU actief op zoek gaat naar partners en waarbinnen bestaande verbintenissen met partners worden onderhouden.

5.2.1 Alignment met alle Brightlands campussen

Brightlands is een kennisinfrastructuur in Limburg die partijen verbindt. Vanuit die verbindingen kan nieuwe kennis worden ontwikkeld die ertoe bijdraagt Limburg economisch vitaal te houden. Data speelt op alle Limburgse campussen een rol, van landbouw en food, in de gezondheidszorg tot de procesindustrie. CAROU heeft contact met alle Brightlands campussen om projecten op te zetten binnen de vragen die spelen op deze campussen. Er wordt kennis ingebracht vanuit de drie domeinen waarbinnen CAROU actief is (data science & artificial intelligence, social innovation & data science, business analytics).

5.2.2 Bedrijven en organisaties B2B

Er lopen diverse contacten met bedrijven en organisaties in het werkveld. De verbindingen om nieuwe contacten aan te gaan is een continue activiteit van CAROU. In het onderstaande is een beeld gegeven van de huidige activiteiten op dit vlak.

Met het bedrijf IOX GmbH uit Düsseldorf zijn drie projecten opgezet binnen Interreg Duitsland-Nederland, verzameld onder de naam TIORC AI-Agent. Bij deze drie projecten zijn ook de bedrijven EPM, Ubaghs Installatietechniek, SCX solar, IBC solar, satijnPLUSarchitecten en Habenu vd Kreeke betrokken. Deze laatste vormen samen de coöperatie TIORC U.A., een coöperatie van MKB-bedrijven in de regio.

Samen met bedrijven op de Chemelot-campus wordt verkend hoe data een rol kan spelen in het hanteerbaar maken van chemische productieprocessen wanneer deze gebaseerd zijn op biobased grondstoffen van altijd verschillende kwaliteiten in plaats van stabiele fossiele grondstoffen.

Met de proefboerderij Vredepeel/Wijnandsrade alsmede de Brightlands Greenport Campus Venlo worden gesprekken gevoerd om gezamenlijke projecten op te zetten op het vlak van precisie landbouw, smart farming, food & health alsmede onderwijstrajecten.

CAROU kan uiteindelijk niet alles oppakken en er zullen keuzes gemaakt moeten worden, welk onderzoek met welk bedrijf wordt uitgevoerd. Omdat het MKB kleiner is en in het algemeen lagere innovatiebudgetten ter beschikking heeft, is het werken met MKB afzonderlijk erg intensief. Om deze reden wordt middels co-creatie gewerkt om langs de clusteraanpak, zoals bijvoorbeeld bij de coöperatie TIORC, het MKB te voeden met onderzoek en onderwijs om economisch vitaal te kunnen blijven.

Organisaties in zorgdomein

Zuyderland is een van de grootste topklinische, niet academische ziekenhuizen in Nederland, waar veel onderzoek wordt uitgevoerd. Het is de grootste werkgever en de grootste zorginstelling in Limburg. De OU en Zuyderland gaan de komende jaren nauw samenwerken waarbij de OU gaat ondersteunen in onderwijs en onderzoek. De nieuwe OU-master gezondheidswetenschappen zal hierin een belangrijke bijdrage gaan leveren. De getekende intentieverklaring met Zuyderland is een eerste belangrijke stap in dit proces van samenwerking. CZ heeft een nieuw contract met Zuyderland gesloten voor een periode van 10 jaar, waarbij Zuyderland sterk gaat innoveren in de zorg.

Er zijn vele soorten projecten met data mogelijk met Zuyderland. De wijze waarop projecten kunnen ontstaan en met welke onderdelen van Zuyderland, zal de komende tijd worden verkend. Met Adelante worden projecten verkend op het vlak van augmented reality en herstelzorg. Daarnaast wordt samen gekeken waar een behoefte ligt voor onderwijs.

Organisaties in publiek domein

Wonen Zuid is een woningcorporatie met een zetel in Roermond en Heerlen met 14.000 sociale huurwoningen in haar bezit. De organisatie wil graag met CAROU samenwerken op het vlak van energietransitie en gedragsverandering en op het vlak van emotieherkenning voor het callcenter van Wonen Zuid. Hiervoor wordt de kennis van het VERA-project verder ontwikkeld.

De gemeente Heerlen is een partner van de OU waar regelmatig afstemming mee is. Gelet echter op de beperkte financiële slagkracht (mede als gevolg van de uitvoering van de WMO) worden er momenteel geen grote projecten opgezet. Dit geldt overigens ook voor andere gemeenten in het land. Los daarvan is CAROU benaderd om een bijdrage te leveren aan de Energy Cities Annual Conference die dit volgend jaar in Heerlen plaatsvindt (vanwege Corona verplaatst naar april 2021).

Verder loopt een initiatief om een opleiding duurzaamheid voor wethouders te ontwikkelen tezamen met de wethouders vereniging in Den Haag. De aanleiding hiervan is het besluit van het Ministerie van EZK om het stimuleringsgeld voor duurzame energie met name in te zetten voor grootschalige projecten zoals wind op zee en niet meer voor kleine projecten bij particulieren. De Minister heeft aangegeven dat hij verwacht dat de wethouders duurzaamheid van de Nederlandse gemeenten het contact blijven houden met de burgers en blijft werken aan draagvlak voor investeringen in verduurzaming. Tezamen met de afdeling leefbaarheid/duurzaamheid van de provincie Limburg zijn verkennende gesprekken gevoerd om onderzoek te initiëren naar de mogelijkheden om mensen te bewegen meer te investeren in verduurzaming van hun eigen woningen.

Netwerkorganisaties

CAROU is betrokken bij het project MKB-datalab. In dit project, maar ook in andere trajecten zijn er nauwe verbindingen met LIOF, LWV en MKB-Limburg. Met LWV wordt momenteel een pilot van een MKB-assessmenttool voorbereid. Deze tool, ontwikkeld met collega's van de UM, moet de volwassenheid van MKB-bedrijven in de omgang met data en op het gebied van business analytics in kaart brengen. En met een directe terugkoppeling van deze resultaten, MKB-bedrijven stimuleren én handvaten bieden om zich te verdiepen in en verder te ontwikkelen op digitaliseringsthema's. Met LIOF wordt gekeken of de hiervoor besproken MKB-assessmenttool na de pilot op grotere schaal kan worden ingezet. Verder wordt in 2020 contact gezocht met ESZL voor Zuid-Limburg, Techport voor midden-Limburg en het orgaan voor economische stimulering in Noord-Limburg.

CAROU is integraal onderdeel van de community van de Brightlands Smart Service Campus. Naast de partners buiten de BSSC blijft CAROU zich met volle kracht inzetten als actief lid van de community op de BSSC.

6. Organisatie en governance

CAROU bestaat op dit op moment uit een team van gedreven en gecommitteerde 'data-crazy' professoren, associate en assistant-professoren, onderzoekers, PhD studenten, research-assistenten en projectmanagers. Het centrum heeft groeipotentie en verkent hoe deze groei het beste tot stand kan komen. Een en ander hangt samen met de financiele middelen die ter beschikking staan en komen. Het betrekken van collega's en onderzoekers uit de faculteiten is een van de aspecten om CAROU breder te maken. Binnen de OU zelf wordt wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd, dat niet per definitie valorisatie-onderzoek is, zoals binnen CAROU wordt uitgevoerd. Het onderzoek binnen de OU en CAROU heeft in aanvulling op elkaar grote waarde en kan ook als zodanig georganiseerd worden. In het navolgende wordt ingegaan op de organisatie van de drie onderzoeksdomeinen en expertise van CAROU waarna wordt ingezoomd op de governance.

Prof. dr. Gerard Mertens, decaan van de faculteit Managementwetenschappen en hoogleraar financieel management is wetenschappelijk directeur van CAROU en stemt samen met de projectmanagers de dagelijkse bedrijfsvoering af en zorgt voor consistentie in het onderzoekskundig deel van CAROU.

Projectmanagement

Martine Hermans en Wiebke Eberhardt zijn de projectmanagers van CAROU. Zij worden vanuit de OU ondersteund voor wat betreft de administratie en stemmen de voortgang en strategie af met de decanen van de betrokken faculteiten. Dr. Wiebke Eberhardt is naast projectmanager ook onderzoeker en werkt een dag in de week aan onderzoek op het vlak van maatschappelijk verdienvermogen.

Governance CAROU

De wetenschappelijk directeur is eindverantwoordelijk voor CAROU. De dagelijkse bedrijfsvoering van CAROU is in handen van de projectmanagers. De ondersteunende organisatie is lean & mean gehouden. De secretariële en administratieve ondersteuning wordt geleverd door collega's binnen de reguliere OU-organisatie. De focus ligt op het doen van onderzoek en het leveren van een bijdrage aan oplossingen voor de maatschappelijk relevante thema's. De projectmanagers zijn verantwoordelijk voor de dagelijkse bedrijfsvoering en de afhandeling van alle operationele zaken. Iedere onderzoeker functioneert zelf als kennismakelaar en is verantwoordelijk voor het organiseren van onderzoek, het vinden of vormen van consortia inclusief de daarbij behorende financiële arrangementen. Hiervoor worden de daarvoor bestaande programma's op Europees, nationaal en regionaal niveau aangeboord.

Een CAROU-trekker verbindt zich met kennisdragers uit de rest van de OU-organisatie om onderzoek uit te voeren. De inzet van personeel wordt per project geregeld op basis van expertise en beschikbaarheid. De projectmanagers van CAROU coördineren en behouden het overzicht. De wetenschappelijk directeur en de projectmanagers van CAROU hebben intern bij de OU-overleg met de decanen en onderzoek coördinatoren van de zes OU-faculteiten. In dit overleg wordt over lopende en nieuwe projecten gesproken.

CAROU is verbonden aan twee faculteiten (Managementwetenschappen en Bètawetenschappen), maar is organisatorisch ondergebracht bij de faculteit Managementwetenschapen. Het kernteam van CAROU legt verantwoording af aan de wetenschappelijk directeur over de behaalde resultaten. Deze legt op zijn beurt verantwoording af aan het College van Bestuur aan de Open Universiteit, middels het aanleveren van een jaarlijkse begroting, halfjaarlijks realisatie overzicht, jaarverslag en eindafrekening.

Knowledge broker BSSC

CAROU is integraal onderdeel van de community van de Brightlands Smart Service Campus. Als kennisinstelling behoort de Open Universiteit tot een van de knowledge brokers binnen dit ecosysteem en is CAROU een van de vier kennisleveranciers binnen het Techruption innovatieprogramma. Op deze wijze wordt op een effectieve wijze gecommuniceerd waarmee de Brigthlands Smart Services Campus als geheel sterker kan worden voor wat betreft innovatie-activiteiten en vergroting van het wervend vermogen voor het aantrekken van financiële geldstromen voor uit te voeren projecten. Elke twee weken vindt er een knowledge broker overleg plaats, waarin alle kennisinstellingen en de BSSC organisatie nieuwe leads en lopende activiteiten (waaronder Techruption activiteiten) met elkaar bespreken. Eens per kwartaal vindt er een strategisch knowledge broker overleg plaats, waarin strategische doelen en nieuwe samenwerkingsinitiatieven worden besproken.

7. Activiteitenplanning 2020-2023

Vanuit de omschreven onderzoeksdomeinen wordt interdisciplinair gewerkt op de maatschappelijke uitdagingen van sleuteltechnologiën, gezondheid & zorg, veiligheid, klimaatverandering & energietransitie en maatschappelijk verdienvermogen. Binnen de sleuteltechnologieën en maatschappelijk verdienvermogen wordt gewerkt aan kennis om uiteindelijk weer sterker in de maatschappelijke uitdagingen onderzoek te kunnen doen.

Welke projecten er daadwerkelijk worden opgepakt en uitgevoerd, en binnen welke van de hierboven genoemde thema's deze vallen is grotendeels afhankelijk van de partners en de behoefte aan kennisontwikkeling bij deze partners. Zeker gezien de huidige omvang van de onderzoeksgroep is het waarschijnlijk dat de komende jaar op enkele (en niet op alle) thema's projecten worden geïnitieerd. Afhankelijk van de partner, de vraag en het soort uitdaging wordt een onderzoek gegoten in een PhD-traject, een groot innovatieproject of een kleiner valorisatieproject.

Wekelijks wordt er een agile stand-up meeting gehouden waarbij de onderzoekers en projectmanagers elkaar bijpraten over de lopende projecten. Periodiek wordt een multidisciplinair overleg gehouden waarin de professoren van diverse richtingen, onderzoekers en projectmanagers aanwezig zijn. In dit overleg wordt de verzamelde informatie van de behoeftevragen van de organisaties waarmee CAROU in verbinding staat besproken en worden nieuwe kansen voor onderzoek en onderwijs besproken.

In 2020 en 2021 wordt de basis gelegd om CAROU actief te verbinden met de andere Brightlands campussen. Het doel hiervan is een bijdrage te leveren aan het ontwikkelen van kennis op het vlak van data science, artificiële intelligentie, sociale innovatie & data science en business analytics. Allereerst is het zoeken van de vragen die bij organisaties leven belangrijk om de juiste innovatie-activiteiten te ontplooien. Vervolgens is het bouwen van een relatie relevant om hiermee het vertrouwen te winnen zodat bedrijven en organisaties hun innovatievragen, die vaak voortkomen uit problemen, willen delen. Daarna kan gezocht worden naar vormen van funding (in casu het vergroten van het wervend vermogen) om projecten te bouwen waarmee antwoorden gevonden kunnen worden op de vragen.

In de periode 2022 en 2023 wordt verder gebouwd op hetgeen er in de 2 voorgaande jaren is uitgevoerd. Ook in deze jaren groeit CAROU op verstandige en gezonde wijze door.

Voor het bouwen van projecten wordt enerzijds aansluiting gezocht bij bestaande consortia om deze te versterken met data-kennis. Daarnaast worden ook zelf projecten gebouwd waarbij OU optreedt als lead-partner. Gestreefd wordt naar de ontwikkeling van een aantal grotere en meerdere kleinere projecten op jaarbasis.

8. Financiën

Voor de uitvoering van de beschreven activiteiten zet de OU vanaf januari 2020, een CAROU kernteam in. Het doel is om te groeien, en deze groei op een verstandige manier aan te pakken. Vanuit een basis financiering, die gevoed wordt vanuit de OU en waarvoor van de provincie een bijdrage wordt gevraagd, is een kernteam gebouwd. Dit kernteam legt verbindingen met andere collega's binnen de OU en met (business) partners buiten de OU om projecten te bouwen waarmee resultaten worden gerealiseerd die antwoorden geven op maatschappelijke relevante vraagstukken. Het kernteam bestaat uit projectmanagement en onderzoekers (professoren, researchers, post-doc's, PhD-studenten, research assistenten, etc.).

Momenteel zijn voor de CAROU-medewerkers twee kantoorruimtes inclusief aanwezige IT-infrastructuur gehuurd op de Brightlands Smart Services Campus. Fysieke aanwezigheid van het onderzoeksteam op de Brightlands Smart Service campus is cruciaal voor het goed functioneren binnen het campus ecosysteem, voor een effectieve kennisuitwisseling tussen organisaties en voor een optimale coördinatie en communicatie met alle campuspartners.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de formatie van het CAROU-kernteam. Ook is er een meerjarenbegroting opgesteld.

Onderstaande PhD's werken vanuit CAROU aan actionable onderzoek en worden door OU-professoren begeleid. Het merendeel van deze PhD's zijn industrial PhD's wat betekent dat het mensen betreft die reeds een baan hebben bij een van de partners van CAROU. Dit zijn:

PhD kandidaat	Werkzaam bij	begeleider	promotor	Start PhD
Jeroen Baijens	OU	Remko Helms	Rob Kusters, Remko Helms	maart 2017
Jan Merkus	Veth Propulsion	Remko Helms	Rob Kusters, Remko Helms	juli 2017
Weiwei Wang	APG	Stefano Bromuri	Michiel Dumontier, UM	mei 2017
Koen Weterings	APG	Stefano Bromuri	Marko van Eekelen	mei 2017
Andreas Schuderer	APG	Stefano Bromuri	Marko van Eekelen	november 2018
Erik Cremers	APG	Petru Curseu	Petru Curseu	januari 2019
Francesco Gibellini	DHL Express	Stefano Bromuri	Marko van Eekelen	oktober 2019
Xi Chen	DHL Express	Stefano Bromuri	Marko van Eekelen	maart 2020

Het CAROU-kernteam voor de periode 2020-2023

	naam	FTE
Management		
Wetenschappelijk directeur	Mertens, G.M.H.	0,25
Projectleider	Eberhardt W.	0,5
Projectleider	Hermans, M.J.M.E.	0,5
Business developer	Liedekerken M.	0,25
Business analytics		
Hoogleraar	Helms, R.W.	0,2
Universitair docent	vacature	1,0
Social innovation & Data Science		
Hoogleraar	Curseu, P.L.	0,4
Universitair docent	Henkel, A.P.	0,5
Data Science & Artificial Intelligence		
Universitair hoofddocent	Bromuri, S.	0,8
Universitair docent	Iren, Y.D.	1,0
Onderzoeker	Curier L.	0,5
Totaal onderzoekslijnen		**4,4**
Totaal kernteam		**5,9**

In de loop van 2021 wordt een projectmanager aangesteld die als taak heeft regelmatig op de andere Brightlands campussen te zijn en daar CAROU te vertegenwoordigen. Hiermee wordt een sterkere alignment bewerkstelligd tussen CAROU dat fysiek op de Brightlands Smart Services Campus aanwezig is en de andere campussen. Wanneer de exploitatie het op termijn toelaat en er een grote behoefte is aan een fysieke aanwezigheid op andere campussen zal op dat moment een calculatie hiervoor worden gemaakt en een besluit worden genomen.

De personen die in bovenstaande tabel zijn opgenomen hebben alle een andere taak en vormen samen het CAROU-team. In het onderstaande wordt een korte beschrijving gegeven van hetgeen deze personen binnen CAROU doen.

Projectmanager

Projectmanagers zijn verantwoordelijk voor de interne coördinatie en organisatie van CAROU, met als kerntaken het mede-initiëren, opzetten en begeleiden van multidisciplinaire projecten. Hierbij houden zij oog voor het grote geheel; alle projecten samen moeten een logisch geheel vormen, passen binnen de strategische doelstellingen en de thema's uiteengezet in dit businessplan en, waar mogelijk, complementair zijn aan elkaar. Projectmanagers zijn ook verantwoordelijk voor het managen van toegekende subsidieprojecten die door CAROU als (lead) partner zijn ontwikkeld. CAROU wil graag een goede mix bewerkstelligen tussen projecten waarbij er geen sprake is van lead-partnerschap maar deelname aan een consortium en lead partner zijn.

Full professor

Full professoren of hoogleraren zijn verantwoordelijk voor het coördineren en aantrekken van nieuwe projecten en partners, alsmede het initiëren van nieuwe consortia voor onderzoeksvoorstellen op hun vakgebied. Met hun netwerk en uitgebreide kennis op specifieke topics dragen zij bij aan de groei van CAROU. Ook fungeren zij als promotor voor PhD-studenten binnen en buiten CAROU.

Associate professor

Associate professoren of universitair hoofddocenten combineren een coördinerende rol binnen het CAROU-team met een inhoudelijke bijdrage aan projecten. Door de inhoudelijke samenwerking met partners initiëren zij nieuwe projecten en schrijven mee aan onderzoeksvoorstellen op basis van vragen uit de praktijk. Ook begeleiden zij aan CAROU verbonden PhD-studenten en sturen zij research assistenten aan.

Assistent professor

Assistent professoren of universitair docenten hebben een belangrijke inhoudelijke rol binnen projecten en het schrijven van onderzoeksvoorstellen. Ook het initiëren en definieren van nieuwe projecten, op basis van vragen van partners, is een belangrijke taak. Net als hun bijdrage in de tot stand komen van nieuwe onderzoek consortia. Daarnaast sturen zij research assistants op hun projecten aan en begeleiden zij aan CAROU verbonden PhD-studenten.

Researcher

Een researcher binnen CAROU is een niet wetenschappelijk functie, die in het bedrijfsleven als data scientist zou kunnen worden betiteld. Deze persoon levert een specialistische inhoudelijke bijdrage aan projecten. Werkzaamheden die strikt genomen niet tot academisch onderzoek behoren, maar wel noodzakelijk zijn voor het slagen van met name technische data science experimenten worden door deze persoon opgepakt (denk aan development werk, het configureren van IT-systemen of het installeren van softwareapplicaties).

Postdoc

Postdocs leveren een sterk inhoudelijke bijdrage aan projecten. Ze werken nauw samen met partners en zijn zodoende ook prima in staat om nieuwe kansen te spotten en nieuwe projecten te initiëren. Ook sturen zij research assistants aan en leveren zij een inhoudelijke bijdrage in onderzoeksvoorstellen en subsidieaanvragen.

PhD

PhD studenten binnen CAROU werken aan een specifiek topic gerelateerd aan een vraag of behoefte bij een van onze partners. Interne PhD studenten, veelal gefinancierd uit onderzoek subsidies, werken full-time aan hun PhD onderzoek. Externe of Industry PhD's zijn in dienst bij een van onze partners en krijgen 2 of meer dagen de tijd om binnen hun aanstelling aan een PhD onderzoek te werken onder begeleiding van OU professoren.

Research assistent

Research assistants zijn veelal master studenten die praktische taken uitvoeren op CAROU-projecten. Zij worden aangestuurd en begleid door CAROU-collega's. Hun werk bij CAROU geeft hen de mogelijkheid om de opgedane kennis in hun opleiding in de praktijk te brengen, nieuwe kennis op te doen en samen te werken met (business) partners. Allemaal activiteiten die hun kansen op de arbeidsmarkt na het afronden van hun opleiding aanzienlijk vergroten.

Meerjarenbegroting

CAROU totaal 2020-2023		Totaal	OU / projecten		Provincie	
Kernteam	Management	€ 568.277	€ 463.862		€ 104.415	
	Onderzoekslijnen	€ 1.735.739	€ 1.474.287		€ 261.453	
Opslag indirecte kosten kernteam		€ 1.152.008	€ 969.074		€ 182.934	
Totaal kernteam		**€ 3.456.024**	**€ 2.907.223**	**84%**	**€ 548.801**	**16%**
Overige researchers	Researchers	€ 1.045.060	€ 1.045.060		€ 0	
Materiële kosten overige researchers		€ 360.000	€ 360.000		€ 0	
Opslag indirecte kosten overige researchers		€ 522.530	€ 522.530		€ 0	
Totaal researchers		€ 1.927.590	€ 1.927.590	100%	€ 0	0%
TOTAAL KOSTEN CAROU		**€ 5.383.613**	**€ 4.834.812**	**90%**	**€ 548.801**	**10%**

CAROU inkomsten		
Eigen bijdrage OU	€ 1.500.938	
Bijdragen derden	€ 400.000	APG
Opbrengsten diverse projecten	€ 1.953.875	
Subsidie Europees	€ 480.000	O.a. Interreg projecten
Subsidie Rijk	€ 200.000	O.a. MKB-datalab
Subsidie Gemeente(n)	€ 300.000	O.a. Smart Hills
Subsidie provincie Limurg	€ 548.801	
Totaal inkomsten	**€ 5.383.613**	

Toelichting op de meerjarenbegroting

In onderstaande volgt een toelichting op de meerjarenbegroting waarbij wordt uitgelegd hoe de in de tabel opgenomen bedragen tot stand zijn gekomen.

Kostenbegroting CAROU

De activiteiten van CAROU vallen in de kostenbegroting uiteen in 2 delen:

1. Het kernteam van CAROU (met daarin het management en de kernteamresearchers).
2. De overige researchers. Dit team is van wisselende samenstelling, afhankelijk van de specifieke onderzoeksprojecten.

Ad 1) Kernteam

De personeelslasten vanaf 2020 zijn gebaseerd op het formatieplan (OBP en WP). De huidige medewerker s van CAROU werken (evenals in BISS 1.0) parttime, vanuit hun OU-dienstverband, aan CAROU-projecten en -activiteiten. De kosten voor deze medewerkers vallen onder het 'kernteam'.

Voor de begrote kosten in activiteit 1 (het kernteam) vraagt de OU een in omvang afnemende bijdrage. De gevraagde bijdrage in 2020 bedraagt 25%, voor 2021 20%, voor 2022 15% en voor 2023 nog 10%. Een uitzondering hierop wordt gevormd door de kosten van de leiders van de onderzoekslijnen. De OU neemt van deze medewerkers de kosten van één dag per week (0,2 FTE) volledig voor eigen rekening.

De kosten bestaan uit loonkosten, inclusief een opslag van 50% voor indirecte kosten.

Ad2) Overige researchers

Voor alle begrote kosten in activiteit 2 vraagt de OU in deze begroting geen subsidie van de provincie Limburg. Deze kosten worden ofwel uit de eigen bijdrage van de OU gefinancierd, dan wel uit projectopbrengsten.

Inkomsten CAROU

1st geldstroom (OU)

De OU levert een (grote) in kind bijdrage door haar bestuurlijke, administratieve en facilitaire apparaat ook aan CAROU ter beschikking te stellen.

2de en 3de geldstroom (contractonderzoek)

Projecten binnen het contractonderzoek kennen veel variëteit. Projecten worden gefinancierd uit gelden van (business) partners of middels subsidiegelden. Voor subsidieprojecten geldt dat er veel verschillende regelingen zijn met zowel hogere slagingskans als kleinere slagingskans op goedkeuring van een aanvraag. De subsidiepercentages per regeling kunnen echter sterk verschillen. Bij bijvoorbeeld NWO of het Erasmus plus-programma's in Europa geldt merendeels 100% financiering. Echter, meer en meer vraagt NWO een bijdrage van 10% als financiering van bedrijven. Dit vergt doorgaans veel afstemming met bedrijven, omdat zij het geduld moeten hebben om 4 jaar lang mee te lopen met onderzoek, anderzijds zouden onderzoekers zich niet volledig vrij kunnen voelen om het onderzoek op hun eigen wijze in te richten.

Bij andere regelingen variëren subsidiepercentages tussen 40% tot 80% voor uit te voeren onderzoek. In het onderwijs zijn uren 100% vergoed. Dat maakt dat deelnemen in onderzoeken waar slechts 50% subsidie voor wordt verstrekt (tegen een bepaald vaststaand uurtarief) tot een strategische keuze leidt van het soort projecten waaraan wordt deelgenomen. Bijdragen in de vorm van co-financiering vanuit de provincie, voor bijvoorbeeld Europese projecten maar ook cross-over thematieken, zorgen voor meer armslag van CAROU om onderzoek uit te voeren in meerdere (subisdie)regelingen. Vandaar dat de rol van de Provincie ook hier belangrijk is de doorontwikkeling van CAROU. Een ander voordeel hiervan is dat er meer onderzoek in het veld van de voor de Provincie relevante maatschappelijke uitdagingen kan worden uitgevoerd.

Bijdrage Provincie Limburg

Gedurende de totale looptijd wordt een bijdrage gevraagd van € 548K. De bijdrage per jaar is weergegeven in meerjaren begroting.

In 2019 is aan de OU gevraagd om 75% van de toegezegde bijdrage uit BISS 1.0 aan te vragen. Dit was een bedrag van € 255K voor het jaar 2019. In de periode 2020-2023 vragen wij, op basis van het opgestelde formatieplan en meerjaren begroting een bijdrage van €185K voor het 1e jaar, die afloopt tot €81k in 2023.

De onderzoekers in het kernteam zijn verantwoordelijk voor het initiëren van projecten waarmee 2de- en 3de-geldstromen binnenkomen. Om zorg te dragen dat zoveel als mogelijk regelingen kunnen worden benut wordt aan de provincie een toezegging gevraagd voor de mogelijkheid om extra gelden aan te vragen als matching voor die regelingen die niet voor volledige projectomvang subsidie verlenen. Deze bijdragen worden separaat (per project) aangevraagd op het moment dat een dergelijk project wordt toegekend door de subsidiegever.

Specificatie kosten per jaar

CAROU 2020		Totaal	OU / projecten	Provincie
Kernteam	Management	€ 142.069	€ 104.556	€ 37.513
	Onderzoekslijnen	€ 399.881	€ 314.025	€ 85.856
Opslag indirecte kosten kernteam		€ 270.975	€ 209.290	€ 61.685
Totaal kernteam		**€ 812.925**	**€ 627.871**	**€ 185.054**
Overige researchers	Researchers	€ 100.526	€ 100.526	€ 0
Materiële kosten overige researchers		€ 90.000	€ 90.000	€ 0
Opslag indirecte kosten overige researchers		€ 50.263	€ 50.263	€ 0
Totaal researchers		€ 240.789	€ 240.789	€ 0
TOTAAL KOSTEN CAROU		**€ 1.053.714**	**€ 868.660**	**€ 185.054**

CAROU 2021		Totaal	OU / projecten	Provincie
Kernteam	Management	€ 142.069	€ 112.455	€ 29.614
	Onderzoekslijnen	€ 445.286	€ 367.123	€ 78.163
Opslag indirecte kosten kernteam		€ 293.678	€ 239.789	€ 53.888
Totaal kernteam		**€ 881.033**	**€ 719.367**	**€ 161.665**
Overige researchers	Researchers	€ 249.845	€ 249.845	€ 0
Materiële kosten overige researchers		€ 90.000	€ 90.000	€ 0
Opslag indirecte kosten overige researchers		€ 124.922	€ 124.922	€ 0
Totaal researchers		€ 464.767	€ 464.767	€ 0
TOTAAL KOSTEN CAROU		**€ 1.345.800**	**€ 1.184.134**	**€ 161.665**

CAROU 2022		Totaal	OU / projecten	Provincie
Kernteam	Management	€ 142.069	€ 119.613	€ 22.456
	Onderzoekslijnen	€ 445.286	€ 386.909	€ 58.377
Opslag indirecte kosten kernteam		€ 293.678	€ 253.261	€ 40.416
Totaal kernteam		**€ 881.033**	**€ 759.784**	**€ 121.249**
Overige researchers	Researchers	€ 314.845	€ 314.845	€ 0
Materiële kosten overige researchers		€ 90.000	€ 90.000	€ 0
Opslag indirecte kosten overige researchers		€ 157.422	€ 157.422	€ 0
Totaal researchers		€ 562.267	€ 562.267	€ 0
TOTAAL KOSTEN CAROU		**€ 1.443.300**	**€ 1.322.051**	**€ 121.249**

CAROU 2023		Totaal	OU / projecten	Provincie
Kernteam	Management	€ 142.069	€ 127.237	€ 14.832
	Onderzoekslijnen	€ 445.286	€ 406.230	€ 39.056
Opslag indirecte kosten kernteam		€ 293.678	€ 266.733	€ 26.944
Totaal kernteam		**€ 881.033**	**€ 800.200**	**€ 80.833**
Overige researchers	Researchers	€ 379.845	€ 379.845	€ 0
Materiële kosten overige researchers		€ 90.000	€ 90.000	€ 0
Opslag indirecte kosten overige researchers		€ 189.922	€ 189.922	€ 0
Totaal researchers		€ 659.767	€ 659.767	€ 0
TOTAAL KOSTEN CAROU		**€ 1.540.800**	**€ 1.459.967**	**€ 80.833**

9. Prestatie-indicatoren en monitoring

CAROU heeft ambities. In 2019 heeft het de toegevoegde waarde voor het ecosysteem op de Brightlands Smart Services Campus bewezen. In de toekomst wil het op een verstandige manier gaan groeien. Dit groeien gebeurt niet alleen op de Brightlands Smart Services Campus maar ook in aanhaking met de andere Brightlands campussen in Limburg.

De komende jaren worden, samen met partners diverse onderzoeken en projecten opgestart. De projectmanagers en wetenschappelijk directeur zullen constant monitoren welke onderzoeken er binnen komen en derhalve ook welk geld er binnenkomt. Het is echter nooit altijd van tevoren te voorspellen of een aanvraag voor een project ook feitelijk tot een financieel arrangement gaat leiden waarmee het project gestalte kan krijgen.

De prestatie-indicatoren voor CAROU voor de komende jaren zorgen ervoor dat een bijdrage wordt geleverd aan de Brightlands Smart Services Campus als geheel wordt geleverd, aan de maatschappelijke uitdagingen alsmede op een constructieve wijze aan CAROU als kennisplatform wordt gewerkt.

Graag wil CAROU samen met de provincie Limburg constant een vinger aan de pols houden voor wat betreft de prestatie-indicatoren. Hiertoe zal periodiek een overleg worden ingepland waarbij wordt aangegeven wat de stand van zaken is binnen CAROU, waaraan wordt gewerkt en welke maatschappelijke uitdagingen de provincie ziet waaraan CAROU mogelijkerwijs een bijdrage kan leveren aan het vinden van oplossingen voor deze uitdagingen. Hierbij staat de vrijheid van onderzoekers buiten kijf, maar er kan wel in de geest van co-creatie samen verkend worden waar Limburg beter van zou kunnen worden.

De indicatoren zijn ingedeeld in 7 categorieën. Het vastleggen van prestatie-indicatoren is van groot belang en anderzijds ook lastig, omdat op voorhand niet aan te geven is welke omgevingsfactoren allemaal een rol gaan spelen bij de uitvoering van de werkzaamheden binnen CAROU. In de nu volgende tabel worden de resultaatverplichtingen weergegeven. Aan elke resultaatverplichting zijn ook één of meer inspanningsverplichtingen gekoppeld, deze worden in de toelichting per prestatie-indicator nader toegelicht.

Resultaatverplichtingen CAROU (aantallen zijn cumulatief)

	2020	2021	2022	2023
CAROU meet-up sessies	4	8	12	16
Techruption projecten	2 use cases	4 use cases	6 use cases	9 use cases
Co-creatie projecten	10	13	16	20
Onderzoek output	15	20	32	40
Subsidieaanvragen (onderzoek subsidies)	6, waaronder minimaal 1 Europees subsidievoorstel	12, waaronder minimaal 2 Europese subsidievoorstellen	20, waaronder minimaal 3 Europese subsidievoorstellen	30, waaronder minimaal 4 Europese subsidievoorstellen
Initiatieven om innovatie te stimuleren/ initiëren en kennis over te dragen	12	24	38	50
Promotie-onderzoek (start aantal nieuwe actionable PhD onderzoeken per jaar)	+1 PhD student	+2 PhD studenten	+2 PhD studenten	+2 PhD studenten
FTE CAROU kernteam	5.9FTE	5.9FTE	5.9FTE	5.9FTE

Toelichting prestatie-indicatoren

CAROU meet-up sessies

CAROU meet-up sessies zijn informele bijeenkomsten met minimaal 25 bezoekers waarbij kennisdeling tussen academici en (business) partners centraal staat. Met deze meet-up sessies wordt eveneens invulling gegeven aan twee inspanningsverplichtingen van CAROU: een bijdrage leveren aan vergroting van innovatie-activiteiten van de campus wat het uiteindelijke wervend vermogen ten goede kan komen. De vorm kan per sessie verschillen, maar te denken valt aan lunch sessies waarbij een onderwerp vanuit zowel een wetenschappelijke bril als een business bril toegelicht wordt. Belangrijk tijdens iedere sessie is daarnaast ruimte om te verkennen hoe men elkaar kan versterken/kan samenwerken rondom deze onderwerpen.

Techruption projecten

CAROU levert een actieve bijdrage aan het Techruption innovatieprogramma van de Brightlands Smart Services Campus. Deze bijdrage varieert van bijdragen aan interne overleggen tot presentaties bij Techruption evenementen tot inhoudelijke inbreng (kennis en expertise) binnen ideation workshop en use cases. Gezien Techruption use cases de meest concrete resultaten voortbrengen m.b.t. onderzoek hebben we dit als prestatie-indicator opgenomen in dit businessplan.

Co-creatie projecten

Onder co-creatie projecten vallen vraag gestuurde projecten (niet zijnde Techruption use cases) in samenwerking met (business) partners om innovatie-activiteiten te ontplooien (inspanningsverplichting). Belangrijke voorwaarde is daarnaast dat deze projecten gefinancierd worden door (business) partners of onderzoek subsidies.

Onderzoek output

Onder research output vallen alle resultaten voortgekomen uit co-creatie en Techruption projecten. Hieronder vallen wetenschappelijke publicaties, industry papers, conference proceedings, (conference) presentaties, open data sets, ontwikkelde software en innovatieve applicaties/producten welke door partners in gebruik genomen zijn en een impact hebben op het economische en sociale domein in Limburg. Gekoppeld aan deze resultaatverplichting zijn de inspanningsverplichtingen om nieuwe kennis te dissemineren en daarmee het vergroten van de impact op de maatschappij.

Subsidieaanvragen

Onder subsidieaanvragen vallen alle ingediende voorstellen voor onderzoek subsidies (bijv. in regionale, nationale en Europese programma's) wat als direct wervend vermogen kan worden gezien. Subsidieaanvragen leveren tevens een belangrijke bijdrage aan twee inspanningsverplichtingen van CAROU. De voorstellen dragen op de eerste plaats bij aan het vergroting van innovatie-activiteiten, samen met partner binnen en buiten het campus ecosysteem. Consortiumpartners worden op deze manier indirect geïntroduceerd binnen en betrokken bij het campus ecosysteem.

Subsidievoorstellen kunnen sterk verschillen in vorm en omvang, echter is een belangrijke voorwaarde dat deze voorstellen geschreven worden in samenwerking met (business) partners. De inhoud van de voorstellen is gebaseerd op actuele uitdagingen van de consortiumpartners.

Initiatieven om innovatie te stimuleren/initiëren en kennis over te dragen

CAROU ziet het, naast haar onderzoek werkzaamheden, als haar taak om innovatie aan te jagen binnen het ecosysteem van de Brightlands Smart Services Campus en daarbuiten. Dit kan door te inspireren (awareness creëren), informeren en concrete hulp te bieden bij het formuleren van de juiste onderzoeksvragen/focus. Onder 'initiatieven om innovatie te stimuleren/initiëren en kennis over te dragen' vallen het organiseren van ideation workshops (incl. Techruption ideation workshops), bijdrage aan community events en presentaties/workshops voor het algemene publiek (bijv. tijdens open dagen, informatieavonden en events). Deze resultaatverplichting is nauw verbonden met de inspanningsverplichtingen om een bijdrage te leveren aan het vergroting van innovatie-activiteiten en nieuwe kennis te dissemineren binnen het ecosysteem en daarbuiten.

Promotieonderzoek

Middels promotieonderzoek wordt een structurele bijdrage geleverd aan het ontwikkelen van nieuwe kennis en oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen. De aan CAROU verbonden PhD studenten werken aan actionable onderzoek, dat wil zeggen dat deze onderzoeken een duidelijk toegepast karakter hebben. Dat is ook niet gek met de wetenschap dat veel promotieonderzoek bij CAROU uitgevoerd wordt door buitenpromovendi of industry PhD's. Deze buitenpromovendi zijn veelal PhD 'studenten' die werkzaam zijn bij een van de (business) partners van CAROU en hun promotieonderzoek uitvoeren binnen deze aanstelling. Feitelijk vormt deze vorm van PhD de meest directe vorm van valorisatie en impact binnen een bedrijf, doordat de kennis die een PhD-student/werknemer vergaart direct kan worden toegepast op de werkvloer. Een promotietraject duurt gemiddeld vier jaar.

10. Risicomanagement

Een innovatie-omgeving wordt gekenmerkt door onzekerheden. Door goed te monitoren kunnen risico's op tijd worden herkend. De risico's voor CAROU in dit plan houden verband met het niet halen van de afspraken met de partners en subsidiegevers én met het niet of onvoldoende functioneren van de Brightlands Smart Services Campus.

De projectmanagers van CAROU identificeren continue risico's die de gemaakte afspraken zoals neergelegd in dit plan in gevaar kunnen brengen en definiëren vervolgstappen om dit tegen te gaan. Een voorbeeld hiervan is het niet honoreren van Interreg of H2020-aanvragen, waarbij een interventie kan plaatsvinden om te achterhalen waarom de voorstellen zijn afgewezen. Met deze informatie kunnen hernieuwde voorstellen worden ingediend of kunnen nieuwe voorstellen in andere en mogelijk meer passende regelingen worden geschreven. Door het schrijven van uren wordt inzicht gecreëerd in besteedde uren en kan op tijd worden bijgestuurd indien deliverables of verantwoordingen in gevaar dreigen te komen.

De kern van het risicomanagement is dat het puur identificeren van de risico's slechts een klein deel is van het beheersbaar houden van risico's. Na de risicoanalyse start het werk voor de projectmanager. Risicomanagement is een dynamisch proces, risico's zijn immers niet statisch. Risico's kunnen veranderen als gevolg van diverse oorzaken zoals veranderingen in de projectomgeving, veranderingen in wetgeving, veranderingen in de economische situatie van partners of organisaties, etc. Er zijn risico's waarop CAROU zelf geen invloed heeft. Belangrijk is wel om risico's die verbonden zijn met de partners zoveel als mogelijk te spreiden. Om deze reden wil CAROU een grote pool hebben van partners om mee samen te werken. Hiermee wordt het risico van het wegvallen van een partner beperkt voor CAROU als geheel.

Bij de uitvoering van risicomanagement zal de projectmanager zich altijd afvragen of het risico te beïnvloeden is en door wie, of de risicomaatregel uitvoerbaar is, waar het risico het best kan worden gealloceerd, welke omgevingsfactoren de maatregel kunnen verstoren en het risico dat de nieuwe maatregel mogelijk opnieuw met zich mee gaat brengen.

Bijlage 1 Letter of Support Zuyderland

zuyderland

Open Universiteit
t.a.v. Professor dr. Th.J. Bastiaens (rector magnificus)
en professor dr. G.M.H. Mertens (dean Faculty of Management)
Postbus 2960
6401 DL Heerlen

Datum	:	10 februari 2020	Email	: rvb@zuyderland.nl
Kenmerk	:	20200210.02DJk	Doorkiesnr.	: 96440
Kopie	:	-		
Bijlage (aantal)	:	-		
Onderwerp	:	LOI		

Raad van Bestuur

Raad van Bestuur

Correspondentieadres
Postbus 5500
6130 MB Sittard

Locatie Sittard
Dr. van der Hoffplein 1
6162 BG Sittard-Geleen
Parkeergarage
Demystraat 1
6162 AP Geleen

Locatie Heerlen
H. Dunantstraat 5
6419 PC Heerlen

Ziekenhuislocaties
T 088 - 459 7777

www.zuyderland.nl
KvK 62375644

Geachte heren Bastiaens en Mertens, beste Theo en Gerard,

Afgelopen periode hebben wij overleg gehad over de mogelijkheden van samenwerking tussen Zuyderland en de Open Universiteit. Beide partijen zien kansen in en mogelijkheden voor samenwerking op het gebied van (1) life long learning alsmede (2) wetenschappelijk onderzoek naar het gebruik van data, de inzet van informatietechnologie, (psychologisch) gedrag en de bedrijfseconomische aspecten van zorg. De gevolgen van krimp, verplaatsing van zorg naar thuis, personeelstekorten en informatievoorziening aan patiënten/cliënten vormen daarbij actuele en relavante thema's.

Zuyderland en Open Universiteit spreken hierbij de intentie uit om hun samenwerking verder vorm te geven. Daartoe zal op korte termijn een samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld waarin de uitgangspunten van onze samenwerking verder worden uitgewerkt. Als besturen zullen wij het enthousiasme over onze samenwerking binnen onze organisaties uitdragen. Wij houden regelmatig contact over verdere mogelijkheden voor beide organisaties.

Zuyderland ziet uit naar een verdieping van onze samenwerking.

Met vriendelijke groet,
David Jongen, voorzitter RvB Zuyderland
Mede namens Karel Hulsewé, Voorzitter MSB Zuyderland

Drs. D. Jongen
Voorzitter Raad van Bestuur

.....

Professor dr. Theo J. Bastiaens
Rector magnificus

.....

Professor dr. Gerard M.H. Mertens
Dean Faculty of Management

.....



Status: Definitief
Datum: 20 januari 2021

Zuyd
Hogeschool

Business plan
Zuyd Hogeschool
-
Brightlands
Smart Services Campus
Heerlen

2020-2023

Inhoud

1. De kracht van Zuyd 3

2. Zuyd Hogeschool op de BSSC 5

3. Zuyd pijler onder het BSSC eco-systeem 8

4. Zuyd Programma BSSC 2020-2023: Expertisecentrum DataIntelligence 11

5. Meerjarenbegroting en financiering 14

6. Key performance indicators 2020-2023 15

1. De kracht van Zuyd

In de periode (2014-2018) participeerde Zuyd actief met lectoren en onderzoekers in het samen met de Universiteit Maastricht en de Open Universiteit opgerichte Business Intelligence en Smart Services Institute (BISS).

De bijdrage van Zuyd in het BISS richtte zich hoofdzakelijk op onderzoek op het gebied van Datavisualisatie, IoT (internet of things), AI (artificial intelligence), Procesoptimalisatie en Communicatie. Daarnaast heeft Zuyd zich sterk ontwikkeld op het thema Blockchain. Studenten van Zuyd waren slechts beperkt betrokken bij dit onderzoek.

Inhoudelijk heeft Zuyd zich op de Brightlands Smart Services Campus (BSSC) in de periode sinds BISS meer geconcentreerd op de terreinen AI, Datavisualisatie/Human Interaction en Software Engineering. Primair vanuit de Academie ICT.

In relatie tot de BSSC verbindt Zuyd daarbovenop steeds intensiever vanuit haar transitiethema's en de daaraan verbonden lectoraten en opleidingen meerdere relevante opleidingen en lectoraten aan specifieke Campus projecten en labs.
Een goed voorbeeld van een dergelijke ontwikkeling is de participatie van de opleiding Sociale Studies en de lectoraten Urban Redesign en Sociale Integratie in het Techruption/Elsa Lab rondom casus armoede.
Lectoraten en opleidingen hebben een breed netwerk binnen een specifieke context (in dit geval gemeenten, wijken, woningbouwcoöperaties, organisatie in het sociale domein, etc.).
De BSSC ontwikkelt hiermee niet alleen voor de theorie, maar kan direct met behulp van dit netwerk iets zichtbaars beteken voor de bewoner in Limburg.
De BSSC krijgt hiermee "boots on the ground".

Voornoemde heeft een sterke basis gelegd voor de uitbouw van de activiteiten van Zuyd Hogeschool op de BSCC.

Vanaf 2019 is het lectoraat Data Intelligence met twee lectoren en bijbehorende kenniskringen permanent verbonden met en aanwezig op de BSSC.
Dit geldt ook studenten. De 3de en 4de jaars studenten van de HBO-ICT opleiding maken sinds medio 2018 actief deel uit van de BSSC community. Met de aan de lectoraten verbonden minoren geven ze invulling aan praktijkopdrachten en praktijk onderzoek voor de bedrijven, instellingen en labs die verbonden zijn aan de BSSC alsmede ook voor het MKB uit de regio. Periodiek geven ze de resultaten hiervan terug aan de Campus Community middels inhoudelijk events zoals ZieDit en het DataViz Camp. Additioneel sluiten ook studenten van andere Zuyd opleidingen aan wanneer zij interesse hebben de opleidingsoverstijgende minoren die vanuit de opleiding HBO-ICT worden aangeboden.

Vanuit de BSSC participeert Zuyd in een aantal (eur)regionale projecten zoals QRM, Follow de Money en Train4SmartServices. Een aantal projecten zijn momenteel in aanvraag, zoals een AI-SWFI-Project en een I-Partnership met de Politie en Blockchain4Prosumers.
Zuyd heeft het MKB-Datalab als penvoerder onder haar hoede genomen. Samen met de andere kennisinstellingen op de BSSC werkt Zuyd vanuit dit lab aan digitale innovaties voor het MKB. Hierbij hoort tevens de actieve participatie van Zuyd in de MBO RIF Digiwise waardoor de betrokkenheid van het MBO bij de BSSC is vergroot.

Zuyd zoekt actief de samenwerking met partners op de BSSC als ook daarbuiten.
De samenwerking met de Smart Services Community partners komt tot uiting in de Datavisualisatie Lab, LIME, Techruption, I-lab en de APG Groeifabriek. Centraal staat hierbij de samenwerking in kort cyclisch praktijkonderzoeken mét studenten binnen minoren en (afstudeer)stages samen mét bedrijven en organisaties.

Bij projecten met partners buiten de BSSC community ligt de nadruk op projecten met het MKB. Een mooi voorbeeld hiervan is het IoT4MBK traject. Samen met het Liof, Regitel en een aantal IT/Techniek providers hebben we een 20 tal MKB Maakbedrijven op weg geholpen om de kansen van de toepassing van IoT te verzilveren. Daarnaast heeft Zuyd binnen het ICT domein een eigen netwerk van (MKB)bedrijven in de vorm van research partners en learning community partners. Hiermee vervult Zuyd een brugfunctie tussen de BSSC en het regionale bedrijfsleven, en in het bijzonder het MBK.

2. Zuyd Hogeschool op de Brightlands Smart Services Campus

2.1 Waar staat Zuyd voor?

Zuyd wil de vanaf 2019 ingeslagen weg voortzetten: *"Oog voor innovatie en samenwerking, continuïteit en betrouwbaarheid in de uitvoering".* Toepassingsgericht zoals van een HBO verwacht mag worden.

Voornoemde betekent dat we geen inhoudelijk nieuwe propositie ten opzichte van vorige subsidieperiode voorleggen. Wel hebben we geleerd en ervaringen opgedaan. Deze hebben we in onze nieuwe propositie verwerkt.

De kern van onze propositie is en blijft:

"Doel en bijdrage van de Brightlands Smart Services Campus voor de regio en voor Zuyd is het kort-cyclisch" verbinden van kennis/onderzoek op het terrein van Smart Services met het (regionale) bedrijfsleven en/of non-profit organisaties in combinatie met het bedrijfsleven, studenten en docenten/onderzoekers.

Dit betekent middels toegepast onderzoek, meestal uitgevoerd met studenten in/met en voor bedrijven en non-profit organisaties, op een snelle en laagdrempelige wijze nieuwe ontwikkelingen op het brede terrein van Smart Services toegankelijk maken voor de regio, maar ook (inter)nationaal met impact op de regio. Onderzoeksopdrachten, afstudeeropdrachten, stages, maar ook seminars en workshops vormen daarbij het hart van deze verbinding. Waar nodig ondersteund door infrastructuur en/of lab-achtige faciliteiten.

Bovenstaande sluit aan op de aangescherpte visie van Zuyd om enerzijds nadrukkelijk de verbinding onderzoek-onderwijs-praktijk te versterken en ánderzijds te kiezen voor een paar regionale transitie-thema's om deze verbinding én bijdrage aan de ontwikkeling van de regio zichtbaar te maken. "

2.2 Wat heeft Zuyd Gerealiseerd?

In 2019 (en 2020) heeft Zuyd op basis van de vorig jaar gepresenteerde Businesscase veel in praktijk gebracht:

1. Zuyd studenten participeren structureel in de BSSC community en zijn fysiek aanwezig en dragen hiermee bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen op de campus;

2. Zuyd brengt studenten, docenten, lectoren onderzoekers en bedrijven samen in kort cyclische programma's (use-cases in de minoren en afstudeer(stage)) en onderzoeken gericht op de ontwikkeling van een 'proof of concept', een advies naar de haalbaarheid of de ontwikkeling van een best practice. Dit alles gericht op een directe toepasbaarheid in de praktijk;

3. Zuyd is zichtbaar in en benaderbaar vanuit de labs (Datavisualisatie Lab/MKB Data Lab/Minoren Lab/I-Lab, LIME, Groeifabriek) waarin zij binnen de BSSC participeert en samenwerkt;

4. Zuyd heeft Datavisualisatie door middel van een lectoraat en een onderzoeksgroep body en zichtbaarheid gegeven op de BSSC;

5. Zuyd faciliteert de participatie van het MKB op en in de BSSC;

6. Zuyd legt de verbinding tussen het MBO, VO(Technasia) en het WO, resulterend in doorlopende leerlijnen, samenwerking in onderzoek alsmede een unieke profilering voor de BSSC ten opzicht van andere eco-systemen;

7. Zuyd heeft haar fijnmazig regionaal netwerk aan relaties met (MKB)bedrijven en non-profit organisaties in diverse bedrijfsdomein ontsloten voor projecten vanuit de BSSC.

2.3 Reflectie en vooruitblik

Zuyd heeft in haar propositie over 2019 een drietal te onderscheiden hoofd activiteiten benoemd.
Op hooflijnen wordt hieronder gereflecteerd op de behaalde resultaten én een doorkijk gegeven naar de ontwikkelingsrichting voor de periode 2020-2023.

I. Zuyd Praktijk Onderzoek

Vanuit de Smart Service Campus participeert Zuyd in een aantal (Eur)regionale projecten zoals QRM, Follow de Money, IoT4MKB en Train4SmartServices. Een aantal projecten zijn momenteel in aanvraag, zoals een AI-SWFI-Project en een I-Partnership met de Politie en Blockchain4Prosumers.
Zuyd heeft het MKBDatalab als penvoerder onder haar hoede genomen. Samen met de andere kennisinstellingen op de Campus werkt Zuyd vanuit dit lab aan digitale innovaties voor het MKB. Hierbij hoort tevens de actieve participatie van Zuyd in de MBK Rif Digiwise waardoor de betrokkenheid van het MBO bij de BSSC is vergroot.

Zuyd zal ook in de komende periode actief met partners op de BSSC blijven zoeken naar voor de regio en het onderwijs interessante projecten en financieringsmogelijkheden.

Meer aandacht zal uitgaan naar het verder aanhaken van meer opleidingen en lectoraten bij specifieke casussen die voor de valorisatie vragen om een specifiek netwerk van bedrijven en organisaties.
Hier moeten we wel realistisch blijven. Het HBO krijgt maar een fractie van de bekostiging voor onderzoek ten opzichte van een Universiteit. De mogelijkheden om subsidies te matchen zijn derhalve beperkt. Dit geeft ook een beperktere capaciteit om te participeren in toegepast onderzoek projecten op de BSSC. Daar tegen over staat dat wij onderzoek mét studenten samen uitvoeren. Dit geeft ook slagkracht.

Daar waar mogelijk zal Zuyd hierbij ook in beperkte mate promotie trajecten voor docent-onderzoekers proberen de realiseren. Een promotietraject is een uitstekende methode om onderzoekers en studenten over een langere periode aan een ontwikkeling binnen de BSSC, een bedrijf dan wel aan een organisatie te binden en derhalve over een langere

periode kennis te ontwikkelen en te borgen. Helaas zijn promotietrajecten voor het HBO erg duur omdat de promotie vergoeding uitsluitend ten goede komt aan de universiteiten terwijl de HBO instelling het merendeel van de kosten moeten dragen. De nog vanuit het BISS voortkomende promotie trajecten zullen worden gecontinueerd.

II. Zuyd Use Cases

Zuyd heeft samen de met de BSSC partners, haar eigen learning Community Partners/Research Partners, Rijksoverheid en Regitel Leden in 2019 in totaliteit 102 usecases gerealiseerd in 14 minoren. Een aantal minoren zijn meerdere kregen per jaar geprogrammeerd. De resultaten zijn ten goede gekomen aan de bedrijven en organisatie die in de minoren hebben geparticipeerd. Bovendien zijn resultaten via de ZieDit bijeenkomsten gepresenteerd aan de gehele BSSC community.

Binnen het minoren concept heeft Zuyd samen met het Liof, Regitel en een aantal IT/Techniek providers een 20 MKB Maakbedrijven met een businesscase op weg geholpen om de kansen van de toepassing van IoT te verzilveren. Hierbij zijn ook actief IT-bedrijven gekoppeld aan deelnemende Maakbedrijven om de valorisatie van de businessplannen handen en voeten te geven.

Samen met de BSSC is gewerkt aan het opstellen van een Business Case die ook zou moeten voorzien in de dekking van de additionele (niet uit de reguliere onderwijsbekostiging te dekken) begeleidingskosten voor de use cases en de kosten van de huisvesting van studenten voor onderwijsactiviteiten op de Campus. Geconstateerd moet worden dat dit nog geen sluitende business case heeft opgeleverd voor het geheel inclusief huisvestingskosten waardoor het verlengen van de huidige afspraken daarover van belang is.

III. Zuyd Datavisualisatie

Zuyd heeft binnen het lectoraat Data Intelligence een lector en een multidisciplinaire onderzoeksgroep datavisualisatie gevormd met een internationale relaties richting de RWTH/Fachhockschule en de Polytechnic University Sint Peter the Great in St. Petersburg. Zuyd heeft hierbij het Datavisualisatielab van de BSSC nationaal en internationaal op de kaart gezet. Ook wetenschappelijk hebben het lectoraat en APG met het Panoptes project nationaal en internationaal de aandacht getrokken.

De ontwikkeling van een master Datavisualisatie zal vooralsnog niet worden geoperationaliseerd. De focus zal de komende periode eerst worden gelegd om de versterking van de onderzoeksbasis en de invulling van de valorisatie behoefte bij de diverse campuspartners.

3. Zuyd pijler onder het BSSC Eco-Systeem

3.1 Ambitie

Onze gezamenlijke ambitie is een levendig en zelfvoorzienend ecosysteem van bedrijvigheid en innovatie op de BSSC. Zoals de afgelopen jaren is gebleken kan Zuyd Hogeschool daar met concrete activiteiten substantieel aan bijdragen. In deze businesscase presenteren wij de activiteiten die uit onze ervaringen het meeste bijdragen aan het ecosysteem van de campus.

Wij hebben bij het bepalen en inkleuren van deze activiteiten nadrukkelijk naar drie strategische doelen van de BSSC voor de komende tijd gekeken:
(i) artificial intelligence/datavisualisatie cluster zijn van nationale betekenis;
(ii) data(visualisatie)/AI facilitator zijn voor alle Brightlands campussen en campusthema's;
(iii) verbinder zijn van euregionaal MKB op het gebied van data.

Bij elk van de verderop beschreven Zuyd-activiteiten staan steeds de AI- en Datavisualisatie component, de aansluiting bij andere campussen/campusthema's en de betrokkenheid van het MKB centraal.

Met projecten als het MKB-datalab en LIME is al een concreet beeld van niet alleen onze inzet maar ook de inhoudelijke lading van de activiteiten. Voor de andere zaken is onze inzet in kwantiteit en kwaliteit helder maar zullen wij (net als in het verleden) binnen de genoemde doelen met de campuspartners, de andere campussen en het MKB de concrete invulling steeds kortcyclisch en vraaggestuurd invullen. Het doel is immers een levendig, innovatief en zelfvoorzienend ecosysteem. Wat dat betreft zien wij deze aanvraag als een natuurlijke opvolger van het succesvol afgerond BISS 2.0, aangescherpt vanuit onze ervaringen en de hierboven genoemde campusdoelen.

De gevraagde provinciale bijdrage is nodig om deze Zuyd activiteiten samen met anderen en in lijn met de genoemde ambities uit te kunnen voeren. Het is geen kwestie van reguliere Zuyd-activiteiten verplaatsen naar de campus. Bij elk van de activiteiten leggen wij de ambitie nadrukkelijk veel hoger. Bij de use-cases en praktijkonderzoek gaat het bijvoorbeeld om honderden real-life/real-time MKB-trajecten over meerdere jaren.
Dat vergt veel extra (en vaak domein overstijgend) tijd en faciliteiten van docenten, lectoren, begeleiders en ondersteuners.
Met een groep van 100-150 studenten in subgroepjes een aantal vooraf uitgewerkte jaarlijks terugkerende gelijkende (MKB-)casussen doornemen is voor Zuyd heel iets anders dan met diezelfde subgroepjes elk afzonderlijk aan de slag te gaan met verschillende real-life use cases uit verschillende domeinen gericht op een vraag van een (MKB) onderneming of maatschappelijke instelling. Deze casussen zijn ondergebracht in 12-15 inhoudelijk verschillende onderwijseenheden (minoren), waarvan er elke 10 weken een aantal worden aangeboden, met daarin meerdere uit te werken use cases én waarvan de resultaten na afloop van elke periode van 10 weken worden teruggekoppeld aan de gehele community van de BSSC en overige partners buiten de BSCC.

Datzelfde kan ook worden gesteld over datavisualisatie waar onze gezamenlijke inhoudelijke speerpunten op vooral zeer complexe thema's als 'brede welvaart', ‘veiligheid’,

‘gezondheidszorg’ en ’pensioen communicatie’ veel extra tijd van onze mensen vraagt als het gaat om het mobiliseren van de benodigde samenwerkingen en het verwerven van de betreffende gegevens. Voor onze regio en ook voor Zuyd zeer relevante en zelfs noodzakelijke activiteiten die wij helaas niet kunnen financieren uit onze reguliere onderzoeksmiddelen.

Dat wij deze activiteiten op de campus kunnen doen heeft vooral te maken met de lopende afspraken over de huur. Bij programma's met externe financiering wordt huur begroot en betaald. Voor onderwijs en aanverwante onderzoeksactiviteiten lukt dat helaas niet. Dit heeft vier samenhangende oorzaken: de bekostigingssystematiek HBO; beschikbaarheid van eigen vastgoed; de relatie met het MKB en de beperkte matchingscapaciteit van het HBO.

Tot slot zijn de praktijkactiviteiten die wij als HBO met onze studenten doen dusdanig van aard dat als wij die op basis van bijvoorbeeld contractfinanciering in de markt zouden zetten dat wij direct concurreren met de MKB-bedrijven waar wij mee samenwerken (stages/afstudeerders) en die wij juist willen helpen met onderzoek en het afleveren van praktijkgeschoolde professionals. Dit beperkt in hoge mate ons verdienvermogen. De beperkte matchingsmogelijkheden zijn in paragraaf 2.3.I reeds toegelicht.

Wij willen graag als Zuyd de activiteiten zoals hierboven genoemd structureel op de campus uitvoeren. Dat kan alleen als wij ook een structurele afspraak kunnen maken over de huurkosten in de wetenschap dat de problematiek rondom onderwijshuisvesting in (Zuid) Limburg de komende jaren nijpender zal worden. Door demografische krimp in geheel Limburg en het starten van nieuwe opleidingen in Noord-Limburg door andere HBO-aanbieders zal dit steeds meer een thema worden.

Op het moment dat die bredere strategische beweging op gang komt zal ook bekeken worden welke activiteiten op de campussen moeten plaatsvinden en wat de consequenties zijn voor de huidige 'onderwijs-meters' van diverse instellingen. Daar moeten wij de balans vinden. Wij kunnen als Zuyd immers wel huur betalen maar geen dubbele (en beide hoge) huur.

De activiteiten in deze propositie zijn afhankelijk van het steeds blijven verlengen van de huurafspraken. De kosten zoals opgenomen in de begroting gaan hier van uit. Daarnaast is het belangrijk te weten dat wij al intensief en met begrip voor elkaars uitdagingen met de campus bezig zijn om te bekijken welke mogelijkheden gevonden kunnen worden om geld te genereren voor de campusbegroting vanuit of mede-dankzij Zuyd.

3.2 Aansturing

Zuyd is op verschillende niveaus en vanuit verschillende faculteiten betrokken bij haar activiteiten op de Brightlands Smart Services Campus. Dit vergt een hybride aansturing:

- De dagelijkse bedrijfsvoering van het ICT onderwijs (HBO-ICT opleiding) is in handen van een opleidingsmanager van deze opleiding; De opleidingsmanager is ook verantwoordelijk voor de onderwijs logistieke uitvoering van het onderwijs en in het bijzonder voor de minoren.
- De dagelijkse bedrijfsvoering van het onderzoek naar Data-intelligence en Datavisualisatie is in handen van de lectoren van het lectoraat Data-intelligence.
- De opleidingsmanager van de HBO-ICT opleiding en de lectoren zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de inbedding van de resultaten van het praktijk gericht

onderzoek en de use cases in het onderwijs en het vormgeven van de samenwerking met het bedrijfsleven en non-profit organisaties op de BSSC.

- Een door het CvB aangestelde directeur is op strategisch niveau verantwoordelijk voor de businesscase en de (contractuele)afspraken met de BSSC.
- Vanuit Zuyd zijn meerdere lectoraten betrokken zijn bij het praktijkgericht onderzoek. Lectoren zijn primair zelf verantwoordelijk voor het initiëren en uitvoeren van praktijkgericht onderzoek. De directeur coördineert de activiteiten in relatie tot het businessplan.
- De directeur en de lectoren worden ondersteund door een projectmanager.
- De HBO-ICT opleiding beschikt over een werkveld-/adviescommissie bestaande uit vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven. De werkveld-/adviescommissie adviseert de opleidingen over de inrichting en opzet van het onderwijs ter borging van de kwaliteit van de opleiding en de aansluiting van de opleiding op de toekomstige beroepspraktijk.
- Het lectoraat Data Intelligence beschikt over een adviescommissie. Deze advies commissie adviseert het lectoraat over de inrichting en de richting van het door het lectoraat te verrichten praktijkonderzoek én de verankering van het onderzoek in het onderwijs.

4. Zuyd Programma BSSC 2020-2023: *Expertisecentrum DataIntelligence*

4.1 Inleiding

Middels bovenstaande inhoudelijke propositie wil Zuyd toewerken naar een stabiele en herkenbare bijdrage vanuit Zuyd aan het Eco-systeem gebaseerd op 3 eerder genoemde pijlers:

I. Zuyd praktijkonderzoek
II. Zuyd Use-cases
III. Zuyd Datavisualisatie

Zuyd beschouwt dit als drie afzonderlijke maar wel elkaar aanvullende onderdelen van de propositie. Het is een propositie voor de periode 2020-2023 waarbij de provinciale bijdrage bijdraagt aan de opbouw en randvoorwaarden van de activiteiten in de studiejaren van september 2020 t/m augustus 2023. Vanaf het studiejaar dat in september 2023 van start gaat zullen de activiteiten op eigen benen staan. Hiermee wordt tevens naadloos aangesloten op de vorige programmaperiode die liep tot augustus 2020.

4.2 Zuyd Praktijkonderzoek

Zuyd participeert in, op en in relatie tot de BSSC in diverse subsidie- en ontwikkelprojecten. In het voorgaande zijn hiervan reeds een aantal voorbeelden genoemd.

Deze projecten hebben een meer technologische karakter en/of een relatie met de transitiethema's van Zuyd.

Elk project kent een eigen businesscase en financieringsbasis en een bepaalde mate van matching door Zuyd. Zuyd is, gegeven haar beperkte financiering van onderzoek uit de eerste geldstroom, begrenst in haar matchingscapaciteit en dus ook in het aantal projecten waarin Zuyd financieel kan participeren.

Additionele financiering vanuit de overheden / het bedrijfsleven kan Zuyd meer armslag (matchingscapaciteit) geven om meer maatschappelijke impact te realiseren. Zuyd zal hier niet in concurrentie treden het bedrijfsleven. Zuyd is immers voor haar (afstudeer)stage opdrachten en de interactie met de beroepspraktijk afhankelijk van deze bedrijven.

In deze subsidieaanvraag hebben we, behoudens de uitloop van de via Biss 1.0 aangegane verplichting, geen additionele Provinciale financiering opgenomen omdat Zuyd het uitgangspunt hanteert dat na de subsidieperiode via een 'going concern' de participatie in projecten dient te kunnen worden gefinancierd. Op deze wijze zal ook continuïteit van de inzet van Zuyd aan de campus en het domein ICT+ geborgd worden.

De uitloop betreft 2 Phd trajecten die in Biss 1.0 zijn gestart. Het BISS 1.0 en de financiering van het BISS 1.0 is per 1-1-2019 komen te vervallen. Dit geldt niet voor een aantal doorlopende verplichtingen die Zuyd op basis van het goedgekeurde Businessplan van het BISS 1.0 en de hierin op genomen KPI's op zich heeft genomen. Voor de 2 Phd trajecten (1,2 FTE) zal een dekkende financiering moeten worden gerealiseerd voor de duur van 3 jaar (vanaf 2019).

4.3 Zuyd Use Cases

Zuyd studenten maken een onlosmakelijk deel uit van de BSSC community. Studenten op de campus dragen bij aan de dynamiek in het gebouw én de aantrekkelijkheid van de BSSC campus als vestigingsplaats voor bedrijven en instellingen. Al was het maar om laagdrempelig in contact te kunnen treden met gewilde aankomende professionals in de laatste fase van hun studie. Voor studenten en docenten is het een mooie omgeving om onderwijs in en met de praktijk vorm te geven.

De Zuyd (hoofdzakelijk 3de /4de jaars HBO-ICT) studenten krijgen onderwijs op de campus in de vorm van minoren. Eén minor duurt 10 weken, legt de focus op een bepaald onderwerp en/of technologie én omvat een project waarbij een groepje van 4-5 studenten gedurende de helft van de minoromvang (ca. 20 uur per week per student) een project uitwerken. Het project betreft een R&D traject met de focus op een ontwerpgericht onderzoek (TRL3). Dit kan een proof of concept, een haalbaarheidsstudie en/of een advies opleveren.

Voornoemde is onderdeel van het reguliere onderwijs en wordt ook volledig bekostigd uit de eerste geldstroom.

Om de maatschappelijke impact van deze minorprojecten te vergroten en daarnaast studenten meer keuze in aard en context aan te kunnen bieden proberen we meerdere real life use cases in één minor in te brengen.
Dit stelt wel voorwaarden aan de opdrachtgever:

- Opdracht vanuit externe partner, begeleiding vanuit onderwijs/onderzoek;
- Opdrachtgever heeft wekelijks voortgangsoverleg met de projectgroep(en) en biedt eventuele inhoudelijke/contextuele ondersteuning.

De veelheid aan verschillende opdrachten uit verschillende contexten (bedrijfsomgevingen) vergt additioneel een basisfinanciering voor de extra projectbegeleiding op de BSSC om de veelheid aan samenwerkingen tussen studenten-docenten-bedrijfsleven binnen de minoren continue te organiseren: onze inschatting is dat dit ongeveer 2,5 fte zal vragen. Per minor kunnen dan afhankelijk van het aantal studenten in een minor en het aantal beschikbare bedrijfsopdrachten meerdere (2 tot 8) use cases per minor voor bedrijven en/of non-profit organisatie worden uitgevoerd. In 2019 zijn **102** use cases gerealiseerd.

Het in deze breedte en omvang inbedden van use cases in het onderwijs wordt niet vanuit de reguliere onderwijsmiddelen bekostigd. Structureel zal de basisfinanciering door de campuspartners / het campusecosysteem, die als opdrachtgever fungeren, moeten worden bekostigd. Ze hebben er immers ook voordeel bij: aantrekkelijkheid van de campus als huisvestingsplaats, direct contact met gewilde aanstaande professional, kennisdeling over de resultaten van een minor en een concreet resultaat. Bovendien komt via deze methode van werken snel en flexibele capaciteit beschikbaar voor andere projecten op de campus, zoals bijvoorbeeld het MKB datalab, Lime, I-lab, Techruption en het Datavisualisatielab. De uitrol van het programma vergt echter een aanloopinvestering.

Aansluitend daarop kan via een stage en/of een afstudeeropdracht nadere verdieping en/of uitwerking plaatsvinden binnen een bedrijf en/of non-profit organisatie. Langs deze weg kunnen ook de resultaten van het op de BSSC door de Universiteit Maastricht, Open Universiteit en TNO uitgevoerd wetenschappelijk onderzoek in de praktijk worden gevaloriseerd.

4.4 Zuyd Datavisualisatie

Datavisualisatie is een van de meest zichtbare en tastbare onderdelen van de BSSC. Zuyd heeft in 2019, zoals opgenomen in de vorige subsidieaanvraag, binnen het lectoraat DataIntelligence naast het reeds bestaande domein Applied AI ook een domein Datavisualisatie ingesteld. Binnen het domein Datavisualisatie is een lector (0,6 FTE) en een kenniskring (totaal 1 FTE) geformeerd. De docent/onderzoekers in de kenniskring komen uit verschillende domeinen binnen Zuyd (ICT/Bedrijfskunde/International Business/Biometerie) zodat een breed spectrum aan Zuyd opleidingen betrokken zijn bij de BSSC. Daarnaast participeren ook docenten, studenten en medewerkers uit de BSSC community in de activiteiten.

De initiële basisfinanciering voor een lectoraatsdomein van 200K (0,6 FTE lector/1FTE kenniskring) is opgenomen in de subsidieaanvraag. Zuyd zal in 4 jaar deze financiering geleidelijk voor haar rekening kunnen nemen wanneer de initiële basis voor dit onderzoeksthema op de BSSC is gelegd. Hiervoor is een herstructurering van de onderzoeksportefeuille binnen Zuyd noodzakelijk.

Daarnaast is in de subsidieaanvraag een bijdrage in het beheer en de uitrusting van het Datavisualisatie laboratorium voorzien.

4.5 Wij zijn al gestart

Op het moment van indiening van deze propositie (januari 2021) zijn wij al in lijn met de ontwikkelingen uit de vorige periode en met het, op basis van een aantal gesprekken met alle partners, gegroeid vertrouwen in de continuering van de samenwerking, al aan de slag gegaan. Dit betekent dat van de totale kosten voor dit programma (1901k) al een deel is aangewend.

4.6 Verduurzaming

De drie hierboven genoemde pijlers van de activiteiten van Zuyd Hogeschool op de BSSC zullen na afloop van deze programmaperiode worden gecontinueerd. Het lectoraat datavisualisatie staat dan op eigen benen en de use-cases zullen dan draaien op bijdragen van derden en basisfinanciering van Zuyd. Het praktijkonderzoek is direct gekoppeld aan de curricula en transitie thema's van Zuyd enerzijds en de inhoudelijke campus ambities anderzijds. Bestaande en nieuwe projecten zullen op die manier, eventueel met behulp van project-gerelateerde subsidieprogramma's, worden voortgezet. Wij zijn er van overtuigd dat wij de komende periode, samen met alle partners, een voor alle partijen noodzakelijke en passende oplossing voor de huisvestingskosten zullen vinden.

5. Meerjarenbegroting & financiering

5.1 Kosten

Zuyd Praktijk Onderzoek		2020	2021	2022	2023	2020-2023
	(2*0,6 FTE) Uitloop PHD Biss 1.0 (excl.overhead)	€ 43	€ 43			€ 86
	(2*0,4FTE) Uitloop PHD Biss Zuyd aandeel aanstelling (excl.overhead)	€ 29	€ 29			€ 57
	Begeleiding PHD door Lector	€ 15	€ 15	€ 15		€ 45
	Opslag Overhead 50%	€ 43	€ 43	€ 7	€ 0	€ 93
		€ 130	*€ 130*	*€ 22*	*€ 0*	*€ 282*
Zuyd Use Cases						
	Aanpassing Onderwijsruimtes	€ 80	€ 50			€ 130
	1,0 FTE docent projectbegeleiding (excl.overhead)	€ 76	€ 76	€ 76	€ 76	€ 304
		€ 156	*€ 126*	*€ 76*	*€ 76*	*€ 434*
Zuyd Datavisualisatie						
	Promotie Traject	€ 50	€ 50	€ 50	€ 50	€ 200
	Lectoraat basis financiering (0,6 FTE lector,1 FTE onderzoeker)	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 800
	Huur, beheer en promotie Datavisualisatielab	€ 50	€ 45	€ 45	€ 45	€ 185
		€ 300	*€ 295*	*€ 295*	*€ 295*	*€ 1.185*
Totaal Kosten		**€ 586**	**€ 551**	**€ 393**	**€ 371**	**€ 1.901**

5.2 Opbrengsten

Zuyd Praktijk Onderzoek		2020	2021	2022	2023	2020-2023
	Rijksbijdrage (promotiepremie) in afstemming met UM	€ 0	€ 0	€ 0	€ 66	€ 66
	Eigen Bijdage Zuyd	€ 43	€ 43	€ 0	€ 0	€ 86
	Bijdrage Provincie Kennisas	€ 65	€ 65	€ 0	€ 0	€ 129
		€ 108	*€ 108*	*€ 0*	*€ 66*	*€ 281*
Zuyd Use Cases						
	Bijdrage Learning Community partners - en Overige partners	€ 25	€ 25	€ 25	€ 25	€ 100
	Bijdrage APG inzake minor projecten	€ 25	€ 25	€ 25	€ 25	€ 100
	Bijdrage Provincie *)	€ 80	€ 50	€ 0	€ 0	€ 130
	Bijdrage Zuyd **)	€ 26	€ 26	€ 26	€ 26	€ 104
		€ 156	*€ 126*	*€ 76*	*€ 76*	*€ 434*
	*) Betreft investering in onderwijsruimte op de campus/projectondersteuner					
	**) Matching in de vorm van 100-120 studenten, use cases, 15 docenten/lectoraatsondersteuning use case					
Zuyd Datavisualisatie						
	Bijdrage APG	€ 75	€ 75	€ 75	€ 75	€ 300
	Bijdrage derden Datavisualisatielab	€ 20	€ 20	€ 20	€ 20	€ 80
	Bijdrage Provincie	€ 112	€ 112	€ 67	€ 0	€ 291
	Eigen bijdrage Zuyd *)	€ 88	€ 88	€ 138	€ 200	€ 514
		€ 295	*€ 200*	*€ 205*	*€ 200*	*€ 1.185*
	*) Financiering uit onderzoeksmiddelen /Zuyd Kennisas Middelen					
Totaal Baten		**€ 559**	**€ 434**	**€ 281**	**€ 342**	**€ 1.900**

5.3 Financiering

Bijdrage:	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2020-2023**
Zuyd	€ 157	€ 157	€ 164	€ 226	**€ 704**
Derden	€ 145	€ 145	€ 145	€ 211	**€ 646**
Provincie	€ 257	€ 227	€ 67	€ 0	**€ 550**
Totaal	***€ 559***	***€ 529***	***€ 376***	***€ 437***	***€ 1.900***

6. Key Performace indicators 2020-2023

In de onderstaande tabellen zijn de prestatie afspraken inzake de subsidieaanvraag over de periode 2020-2023 van Zuyd Hogeschool voor de ontwikkeling van haar activiteiten op de Brightlands Smart Services Campus (BSSC) opgenomen. Deze zijn afgestemd met de BSSC, de Open Universiteit en Universiteit Maastricht.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat zal worden voortgebouwd op hetgeen in de voorliggende periode reeds is neergezet. Hierbij wel rekening houdend met de financiële mogelijkheden. Doel is de in 2019 gestarte activiteiten te continueren en uit te bouwen. Dit alles om reeds in 2023 zonder additionele financiering middels directe provinciale subsidiemiddelen deze activiteiten te kunnen continueren. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de huidige huisvestingsafspraken worden verlengd.

Legenda:

		Resultaat Verplichting
		Inspanningsverplichting
		Overige activiteiten

6.1 Zuyd Praktijk Onderzoek

	Omschrijving	Doelstelling	Aantal	Toelichting
1	Voortzetting/Afronding lopende PhD trajecten waarvan 2 gestart en deels gefinancierd zijn vanuit de eerdere Biss 1.0 aanvraag.	Afronding 4 in vorige subsidieperiodes gestarte PhD trajecten. Van deze 4 zijn er 2 middels een bijdrage van een provinciale subsidie gerealiseerd. 2-3 publicaties per jaar	2 2	Betreft afronding lopende PhD trajecten. In de aanvraag Biss 1.0 zijn 2 PhD trajecten met een resultaat verplichting opgenomen. Additioneel heeft Zuyd 2 PhD trajecten op de BSSC gestart. De PhD projecten zullen gedurende de looptijd van deze subsidieaanvraag worden afgerond. Een PhD traject bij Zuyd Hogeschool is geen geïsoleerde activiteit. Projecten met het bedrijfsleven/instellingen en minor projecten met deelname van studenten en docent-onderzoekers maken een integraal onderdeel uit van een PhD traject bij Zuyd Hogeschool.
2	Start 2 nieuwe Phd trajecten	Starten minimaal 2 nieuwe Phd. Trajecten met Campuspartners c.q. gerelateerd aan door Campus geïnitieerde (Subsidie) projecten zodat continue gemiddeld 4 PhD studenten jaarlijks op de BSSC actief zijn.	2 trajecten	Start 2 Phd Trajecten inzake Datavisualisatie en pensioencommunicatie en Human Interaction in relatie tot veiligheid en/of Quick Response Manufacturing (QRM). Deze trajecten hebben een inbedding in het bedrijfsleven én in het onderwijs. Studenten participeren in de vorm van use cases, internships en stages in deze trajecten. Tevens biedt een dergelijk traject de

				mogelijkheid tot deskundigheidsbevordering voor docenten alsmede voor de bij een traject betrokken medewerkers van bedrijven en organisaties.
3	Onderzoeksoutput: Publicaties onderzoek, Presentaties overig, Minor Poster Presentaties	Aantal Publicaties/Presentaties	90 publicaties/ presentaties gedurende subsidie periode	
4	Participatie in onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's op de BSCC	Participatie in minimaal 2 nieuwe (subsidie) onderzoeksprogramma's op de Smart Services Campus per jaar. Om voornoemde te realiseren zal Zuyd 12 (subsidie) aanvragen gedurende de subsidie periode indienen.	12 (subsidie) aanvragen gedurende subsidie periode; 8 innovatie projecten gedurende subsidie periode	Het betreffen hier programma's en projecten die mét en/of op de BSSC worden gerealiseerd. Afhankelijk van de technologische ontwikkelingen zullen deze programma's worden ingevuld. In aanvraag zijn o.a.: Blochain4prosumers, AI SFWIFI, I-partnership (met politie), Elsalab/AI-Coalitie.

6.2 Zuyd Use Cases

	Omschrijving	**Doelstelling**	**Aantal**	**Toelichting**
1	Realiseren duurzame huisvesting studenten en docenten/ onderzoekers conform landelijke richtlijnen.	Adequate Huisvesting	100-150 studenten op BSSC incl. docenten en lectoraat Data Intelligence	Huisvesting lectoraten én studenten conform gemaakte afspraken en met aanpassing van klimaatsystemen.
2	Inkom Event Studenten op de Campus	Event per jaar	1 Inkom Event per jaar, totaal 4 gedurende subsidie periode	Jaarlijks even om studenten kennis te laten maken met de BSSC en welkom te heten binnen de BSSC community.
3	Bedrijvencontactdag	Event per jaar	1 bedrijven contactdag per jaar, totaal 4 gedurende subsidie periode	Jaarlijks event om studenten, docenten en 'het regionale (MKB) bedrijfsleven met elkaar kennis te laten maken ten einde studenten te boeien en binden aan de regio én bedrijven te voorzien van lokaal opgeleide ICTérs.
4	Presentatie Use Cases aan Campus Community en regionale partners (tevens potentiele campus Deelnemers)	4x Event per jaar	4 Events per jaar, totaal 16 gedurende subsidie periode	Na elk blok (10 weken) organiseert de HBO-ICT opleiding het ZieDit event op de BSSC waar studenten en onderzoekers de resultaten van de minoren en onderzoek terugkoppelen aan de community.
5	Minoren HBO/ICT ~ Datavisualisatie t.b.v. uitwerking use cases	13 minoren, waarvan een aantal meerder malen per jaar worden aangeboden.	13 minoren per jaar, totaal 60 gedurende subsidie periode	Actualiseren/vernieuwen van het minoren aanbod van de HBO-ICT opleiding zodat deze voortdurend aansluiten op de

				inhoudelijke ontwikkelingen en vraagstukken op de BSSC. Tevens dienen de minoren toegankelijk gemaakt te worden voor medewerkers van bedrijven t.b.v. her- en bijscholing.
6	Use Cases	In elke minor 1-5 use cases vanuit een verschillende context aanbieden aan studenten, bedrijven en organisaties.	60 Use Cases per jaar, totaal 240 gedurende subsidie periode	Elke minor (zie 4) omvat 1-5 verschillende use cases gekoppeld aan het regionale (MKB) bedrijfsleven, maatschappelijke instanties en/of onderzoeksvragen vanuit BSSC programma's/Subsidie programma's.
7	Thesis/Internship projects op BSSC bij BSSC partners	Thesis/Internships bij de onderzoekslectoraten van Zuyd, Lime, I-Lab, Groeifabriek en BSSC partners	125 stage-afstudeeropdrachten gedurende subsidie periode	

6.3 Zuyd Datavisualisatie

	Omschrijving	Doelstelling	KPI	Toelichting
1	Operationaliseren multidisciplinaire kenniskring Lectoraat Data Intelligence	Volledig operationele kenniskring Datavisualisatie met participatie van diverse opleidingen Zuyd en bedrijven.	Kenniskring operationeel in 2021	De lector heeft een brede kenniskring ingericht met docent onderzoekers uit ICT, Technische Bedrijfskunde, International Business en Biometrie. Middels deze brede scope is de impact op het onderwijs maximaal én kan het lectoraat vanuit meerdere perspectieven participeren in BSSC projecten. De kennisring heeft ook een verwevenheid met APG en de Politie.
2	Dataviscamp	Eén breed jaarlijks event	1 per jaar, totaal 4 gedurende subsidie periode	Breed Event met BSSC partners t.b.v. Datavisualisatie Community.
3	Door ontwikkelen Datavisualisatie LAB/partnerships/community	Overeenkomst tussen stakeholders (Zuyd, UM, OU, APG, CBS, Politie)	Datavisualisatie Community op BSSC	Zuyd/UM en OU hebben een basis overeenkomst gesloten over het gebruik van het Datavisualisatie Lab. Zuyd heeft zelf afspraken met APG en de Politie gemaakt inzake samenwerking. Eind 2020 hebben Zuyd/UM en OU in een evaluatie aangegeven verdere uitbouw van samenwerking te gaan onderzoeken.
4	Beheer Datavisualisatie LAB	Convenant beheer, exploitatie en uitbouw Datavisualisatie lab met OU en UM	2021 Convenant	Inzake het beheer van het Datavisualisatielab zijn geen afspraken gemaakt tussen Zuyd, UM en OU. Zuyd heeft in 2019 en 2020 haar verantwoordelijkheid genomen en zorg gedragen voor het beheer en de uitbouw van de voorzieningen in het lab.
5	Realisatie brede minor Datavisualisatie	Brede minor Datavisualisatie met landelijke en Zuyd brede instroom; Minor teven aan te bieden aan bedrijven en instanties	2021 2de brede minor Datavisualisatie	Integratie is gerealiseerd. Een verdere uitbouw richting International Business, Technische Bedrijfskunde en Biometrie zijn in 2020 in gang gezet. In 2021 zal een 2de minor, meer gericht op business, worden ontwikkeld.
6	Plan realisatie Master Datavisualisatie	Plan master opleiding, besluit go-no go in 2022-2023	Business case Master Datavisualisatie	Zuyd heeft de ontwikkeling van een master (track) Datavisualisatie niet doorgezet vanwege een heroverweging van het master

				portfolio in het domein van de kunsten bij Zuyd. De optie om in de toekomst (eventueel samen met de UM en de OU) een master te ontwikkelen wordt nadrukkelijk opengelaten. Een andere reden voor uitstel is dat Zuyd eerst moet investeren in de opbouw van een brede groep op het thema Datavisualisatie gespecialiseerde docent onderzoekers.

7	Ontwerpen & Participatie in onderwijs & scholingstrajecten derden ter verbreding van de kennisbasis van Datavisualisatie op de Smart Services Campus	Continueren Niet reguliere onderwijsprogramma's	8 trajecten per jaar, totaal 32 gedurende subsidie periode 150 deelnemers per jaar, 600 gedurende subsidie periode	Dit zijn activiteiten op basis van samenwerkingen rondom concrete kennisvragen. In de vorige periode zijn bijvoorbeeld een aantal op-maat datavisualisation skills trainingen opgezet en verzorgd in samenwerking met diverse kennisinstellingen (OU, University College, RWTH).
8	Onderzoeksoutput: Publicaties/studies datavisualisatie groep	Gerealiseerde Publicaties	10 publicaties gedurende subsidie periode	In de vorige periode is in dit kader bijvoorbeeld '**Live view plaats delict – Evaluating Technology Acceptance and User Experience in a Instructed Reality Scenario**' in opdracht van de politie Nederland gepubliceerd.
9	Deelname aan 1 Techruption (of soortgelijk programma op de BSSC)		1 per jaar, totaal 4 gedurende subsidie periode	Techruption helpt corporate bedrijven, overheidsorganisaties en kennisinstituten met elkaar samen te werken, zodat zij door de toepassing van krachtige nieuwe technologie, zoals AI, MPC, SSI en blockchain, innovatieve oplossingen kunnen ontwikkelen.
10	Thesis/Internship projects in het lab	Thesis/Internship	25 thesis/Internship projects gedurende subsidie periode	Te realiseren in het Datavisualisatie lab

provincie limburg

Provinciale Staten
van Limburg

Cluster	PP	**Behandeld**	F.R.E. Rasenberg-Laumen
Ons kenmerk	2021/5064	**Telefoon**	+31 6 52 55 50 25
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	2 maart 2021
Bijlage(n)	1	**Verzonden**	2 maart 2021

Onderwerp
Mededeling portefeuillehouder inzake kritieke prestatie indicatoren Brightlands Smart Services Campus Heerlen overzicht 2020-2023 BSSC (toezegging 8850)

Geachte Staten,

Inleiding
Bij de behandeling van het Statenvoorstel 'Brightlands Smart Services Campus uitvoering van de herijking strategie, voor de periode 2020 e.v.' in de Statencommissie FEB van 27 november 2020 is de toezegging geformuleerd: "*In Q1 van 2021 zullen de resultaatverplichtingen/KPI's zoals die in de subsidiebeschikking worden opgenomen aan PS worden toegestuurd*".

Met deze mededeling portefeuillehouder informeren wij uw Staten over de nieuw opgestelde kritieke prestatie indicatoren voor de Brightlands Smart Services Campus.

Historie
Op 28 april 2020 hebben wij uw Staten middels een mededeling portefeuillehouder (GS 2020-17523) geïnformeerd over de 'Herijking strategie' van de Brightlands Smart Services campus in Heerlen (hierna: BSSC). Gemeld is dat de interim-directeur de opdracht heeft gekregen om de in de 'Herijking strategie' beschreven visie en strategie voor de campus verder uit te werken naar activiteiten én resultaten, oftewel kritieke prestatie indicatoren (hierna: KPI's). Deze KPI's zouden opgenomen worden in de 9e voortgangs-rapportage van de BSSC, met als peildatum 1 juli 2020.

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+ 31 43 389 99 99
www.limburg.nl

De KPI's worden opgesteld door de BSSC in afstemming met de op de campus aanwezige kennisinstellingen OU, Zuyd Hogeschool en UM. Als gevolg van de Corona crisis hebben de kennisinstellingen afgelopen jaar echter prioriteit moeten geven aan het op orde krijgen van de onderwijsactiviteiten, waardoor de verdere uitwerking van de KPI's in de planning naar achteren is verschoven. Bij mededeling portefeuillehouder (GS 2020/36173) hebben wij uw Staten op 1 september 2020 hierover geïnformeerd. Dit is ook aan de orde gesteld tijdens de behandeling van de 8e en 9e voortgangsrapportage van de BSSC in de Statencommissie FEB op 8 mei 2020 resp. 20 november 2020.

Tenslotte is tijdens de behandeling van het Statenvoorstel 'Brightlands Smart Services Campus uitvoering van de herijking strategie, voor de periode 2020 e.v.' in de Statencommissie FEB van 27 november 2020 de toezegging gedaan: "*In Q1 van 2021 zullen de resultaatverplichtingen/KPI's zoals die in de subsidiebeschikking worden opgenomen aan PS worden toegestuurd*".

Nieuw opgestelde kritieke prestatie indicatoren Brightlands Smart Services Campus
Op 22 januari 2021 hebben wij van mevrouw A. Boeijen (CEO BSSC) een brief ontvangen inzake 'KPI overzicht BSSC 2020-2023'. In deze brief geeft zij aan dat voor zowel de campusorganisatie als de kennisinstellingen nieuwe KPI's zijn opgesteld. De KPI's voor de kennisinstellingen komen daarbij overeen met de KPI's zoals opgenomen in de subsidieaanvragen en verwerkt in het Statenvoorstel 'Tweede tranche subsidie kennisinfrastructuur Brightlands Smart Services Campus periode 2020-2023' dat geagendeerd is voor behandeling in de Statencommissie FEB van 5 maart 2021 (GS 2021-3238).

De nieuwe KPI's zijn verdeeld naar een viertal thema's:
1. Goed gevulde Campus;
2. Goede Landelijke en Euregionale Positionering;
3. Bloeiende Community;
4. Campus met Impact.

Voor een overzicht van de KPI's met een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar bijlage 1.

Wijzigingen streefwaarden KPI's
Zoals ook wordt toegelicht in het begeleidend schrijven van de CEO van de campus (bijlage 1) zijn de streefwaarden van een aantal KPI's aangepast ten opzicht van de streefwaarden zoals opgenomen in de 9e Voortgangsrapportage (en de rapportages daarvoor). Dit betreft de KPI's rondom het aantal medewerkers bij bewoners en het aantal events op de campus. Deze aanpassing betreft niet een wijziging van de ambitie van de campus, maar betreft een correctie van getallen die niet realistisch waren of geen juist beeld gaven.

De streefwaarde die in de afgelopen jaren was opgenomen bij het aantal medewerkers bij bewoners was niet realistisch. Gelet op de omvang van het campusgebouw is 1.000 – 1.100 fte (rekening houdend met 80% bezetting) het maximale aantal dat in het gebouw gehuisvest kan worden. Wat betreft het aantal events werden in het verleden ook vergaderingen als evenement gerekend. De campus heeft dit, in overleg met de Provincie Limburg, gewijzigd en de streefwaarde naar beneden bijgesteld.

Brightlands communicatie
De KPI's met betrekking tot het thema 'Goede Landelijke en Euregionale positionering' geven een inzicht in het aantal pers- en nieuwsberichten die door de BSSC worden geplaatst en hoe deze door de stakeholders van BSSC op sociale media en op de Brightlands website worden ontvangen. Deze informatie wordt ook op 'Brightlands niveau' bijgehouden en verwerkt om effecten van pers- en nieuwsberichten inzichtelijk te maken. Deze informatie wordt ook gebruikt om de ontwikkeling van de naamsbekendheid van Brightlands te volgen.
Naast persberichten, nieuwsberichten en views op sociale media is BSSC ook opgenomen in de lobby activiteiten van de Provincie Limburg richting het Rijk en relevante externe stakeholders.

10e Voortgangsrapportage Regeling Grote projecten en Brightlands rapportage
In de 10e voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2021 zal nog gerapporteerd worden op basis van de oude KPI's. Bij de nu nog geplande 11e voortgangsrapportage, met als peildatum 1 juli 2021, zal gerapporteerd worden met de nieuwe KPI's.

Parallel hieraan heeft PS op een aantal momenten aangegeven dat zij behoefte heeft aan meer en samenhangend inzicht van de ontwikkeling van de Brightlands campussen, onder meer via de motie 2638 (PS, 6 november 2020) en de brief van 8 december 2020. GS heeft in de mededeling portefeuillehouder als reactie op deze brief (GS, 26 januari 2021) een voorstel voor een Brightlands Rapportage aangekondigd. Inmiddels is dit voorstel als bijlage bij een sonderend stuk aan PS aangeboden (GS, 23 februari 2021). Afhankelijk van de bespreking door PS worden de KPI's voor BSSC vervolgens verwerkt in de Brightlands Rapportage.

Afdoen toezegging 8850
Met het toesturen van deze mededeling portefeuillehouder inzake kritieke prestatie indicatoren Brightlands Smart Services Campus Heerlen overzicht 2020-2023 BSSC, beschouwen wij toezegging 8850 als afgedaan.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

dr. J.P. van den Akker LLM

Brightlands
Smart Services Campus

Knowledge crossing borders

Aan: Provincie Limburg
Van: Astrid Boeijen, CEO
Datum: 26 januari 2021
Onderwerp: KPI overzicht BSSC 2020-2023
Referentie:

Hierbij het door de Provincie Limburg (PL) gevraagde KPI overzicht voor de Brightlands Smart Services Campus (BSSC) voor de periode 2020-2023.

In 2020 heeft de Brightlands Smart Services Campus met de Provincie Limburg afgesproken dat nieuwe KPI's zouden worden opgesteld voor de Campus, voor zowel de campusorganisatie als voor de kennisinstellingen. De bestaande KPI-overzichten waren zeer uitgebreid, bevatten zaken die lastig meetbaar waren en voor de Campus Management en Development organisatie (CMD) waren er KPI's opgenomen voor zaken die de organisatie slechts indirect kon beïnvloeden.

Deze nota bevat het gevraagde totaaloverzicht van nieuwe KPI's voor de gehele campus, dus de cijfers voor CMD én de kennisinstellingen. Voor wat betreft de kennisinstellingen zijn daarbij de KPI's uit hun in Q4 2020 voorbereide subsidieaanvragen overgenomen. De KPI's lopen van 2020-2023, en sluiten hierbij aan bij de looptijd van de subsidieaanvragen van de kennisinstellingen (m.u.v. BISS, t/m 2022).

De KPI's van de kennisinstellingen zijn groen gemarkeerd. De overige KPI's zijn de KPI's voor CMD. Het gaat daarbij om kwantitatieve KPI's en in enkele gevallen ook om kwalitatieve KPI's. Deze laatste corresponderen met de belangrijkste doelstellingen uit het jaarplan CMD. In drie gevallen is er sprake van gezamenlijke KPI's voor de kennisinstellingen en CMD: de events, de Techruption projecten en de stages/trainees. Deze KPI's zijn geel gemarkeerd. In deze gevallen is het cijfer voor CMD vermeld in de toelichting onder de tabel.

Belangrijk te vermelden is dat de verantwoordelijkheid voor het halen van de individuele score van een KPI ligt bij de betreffende organisatie: BSSC draagt geen verantwoordelijkheid voor de individuele score van een KPI van een kennisinstelling en andersom.

De nieuwe KPI's zijn verdeeld naar een viertal thema's:

- Goed gevulde Campus
- Goede Landelijke en Euregionale Positionering
- Bloeiende Community
- Campus met Impact

Daarbij is per KPI aangegeven wat voor een soort getal het betreft: een jaargemiddelde, jaartotaal of een cumulatief getal. Waar aan de orde worden de KPI's nader toegelicht.

Goed gevulde Campus

INDICATOREN	2020	2021	2022	2023	Type
Goed gevulde Campus	TOTAAL	TOTAAL	TOTAAL	TOTAAL	
% verhuurd van totale gebouw, incl meters van CMD	85%	75%	80%	80%	Jaargemiddelde

Het % verhuurd fungeert als graadmeter voor de aantrekkelijkheid van de Campus. Waar we ultimo 2020 op een percentage van 85% zaten, verwachten we in 2021 ontwikkelingen die c.p. leiden tot een percentage van bijna 70%. De ambitie is uiteraard om, zelfs in deze coronatijd, nieuwe huurders aan te trekken; we hebben derhalve 75% als doel gesteld voor 2021. Voor de duidelijkheid: deze stijging correspondeert met een halve etage in het gebouw. Voor 2022 bedraagt de stijging ook 5%, om in 2023 op 80% te blijven. Dat is, ook gelet op de ontwikkelingen t.a.v. kantoorruimte, een reëel percentage. De percentages zijn steeds inclusief de vierkante meters die de huisvestings-BV CHV verhuurt aan CMD.

Goede Landelijke en Euregionale Positionering

Aansluiting op landelijke initiatieven zoals de Nederlandse AI-coalitie is van onmisbaar belang voor de toekomst van de campus. We zien daarbij dat positionering en publiciteit uitermate belangrijk zijn. De campus kan nog zo veel goede dingen doen, als we er onvoldoende publiciteit mee genereren blijven we onopgemerkt en kunnen we niet die groei doormaken die anders wel mogelijk is. Onderstaande KPI's en hun scores corresponderen met de KPI's en scores op Brightlands niveau.

KWALITATIEVE KPI'S
Erkend worden als HUB in de NL AI Coalitie
Start ELSA Lab

INDICATOREN	2020	2021	2022	2023	Type
Goede Landelijke en Euregionale Positionering	TOTAAL	TOTAAL	TOTAAL	TOTAAL	
# Persberichten	5	8	9	10	Jaartotaal
# Nieuwsberichten	47	47	47	47	Jaartotaal
# Views op social media	1.700.000	1.785.000	1.875.000	1.875.000	Jaartotaal
# Bezoekers op website	140.000	147.000	155.000	155.000	Jaartotaal

Voor de kwalitatieve KPI's wordt verwezen naar het jaarplan CMD.

Voor # views op social media en # bezoekers op website verwachten we een stijging van 5% van 2020 naar 2021. Dat geldt ook voor 2021 naar 2022. Voor 2022 naar 2023 hebben we de aantallen gelijk gehouden omdat het jaar op jaar laten doorstijgen een hele uitdaging is.

Bloeiende Community

Zonder community geen campus. We willen er als campus zijn voor de start-ups, MKB en grote bedrijven en organisaties. Opgemerkt hierbij dient te worden dat we op dit moment geen financiering voor een start-up programma hebben, waardoor het aantrekken van start-ups uiteraard lastiger is dan met een dergelijk programma. Ook speelt de campus een belangrijke rol voor de werkgelegenheid in de regio.

KWALITATIEVE KPI's
Versterking laboratoriumpropositie
Versterking samenwerking andere Brightlands-campussen

INDICATOREN	2020	2021	2022	2023	Type
Bloeiende Community	TOTAAL	TOTAAL	TOTAAL	TOTAAL	
# Bewoners op de campus - Grote bedrijven en org.	10	10	11	12	Jaargemiddelde
# Bewoners op de campus - MKB	16	17	23	28	Jaargemiddelde
# Bewoners op de campus - Startups	12	12	14	16	Jaargemiddelde
# Deelnemers MKB-Datalab *	-	250	500	750	Cumulatief
# Campus partners, niet bewoner	32	37	42	47	Jaargemiddelde
# Kennisinstellingen partner van de campus	4	4	4	4	Jaargemiddelde
# Medewerkers bij bewoners	857	800	900	1.000-1.100	Jaargemiddelde
# Duurzame huisvesting studenten	150	150	150	150	Jaargemiddelde
# Studenten die de Campus hebben bezocht	-	500	600	700	Jaartotaal
# Bezoekers van Events op de Campus	5.760	3.000	10.000	20.000	Jaartotaal
# Stages- en trainees op de Campus*	38	91	148	201	Cumulatief

* Aantallen zijn cumulatief

Voor de versterking van de laboratoriumpropositie wordt verwezen naar het jaarplan CMD.

Crossovers met de andere campussen is iets wat onze aandacht heeft. We zien als "data campus" voldoende mogelijkheden om met de andere campussen samen te werken. De eerste stappen in die richting worden gezet richting bijv. de Chemelot campus, maar ook richting de Greenport campus in Venlo. Dit geldt ook voor de samenwerking tussen de diverse kennisinstellingen, die dit als inspanningsverplichting hebben benoemd.

#startups: We gaan bij de genoemde aantallen uit van een startup-status voor een bedrijf van drie jaar. Dat betekent dat we ervan uitgaan dat jaarlijks 1/3^{e} van de startups hetzij doorgroeit naar scale-up hetzij niet levensvatbaar blijkt te zijn. Om het huidige aantal startups van 12 op de campus in stand te houden, moeten we dus jaarlijks 4 nieuwe startups aantrekken. Daarenboven is een groei van 2 startups per jaar geprognotiseerd vanaf 2022. In totaal willen we dus in 2022 6 startups aantrekken in en in 2023 8. Zonder gefinancierd startup programma is dit best een uitdaging.

We hebben # deelnemers aan het MKB-Datalab als een separate KPI benoemd. We vinden dit een belangrijke doelgroep die bij uitstek aan de slag moet met verdere digitalisering. Overeenkomstig de targets van het project, hebben we een target opgenomen van 750 deelnemers (cumulatief) in 2023.

Het # medewerkers bij bewoners is stevig bijgesteld vergeleken met de eerdere KPI in de Voortgangsrapportage (VGR) van de PL. Deze ging in op nieuwe werkgelegenheid op de campus, met als einddoel 2.500 fte in 2025. Gelet op de omvang van het campusgebouw is 1.000 – 1.100 fte (rekening houdend met 80% bezetting) redelijk de max. Dit betekent een groei van 100-200 medewerkers per jaar; in het postcoronatijdperk een stevige ambitie. Het in juli 2020 aan de provincie gerapporteerde getal van 857 is voor 2021 licht naar beneden bijgesteld naar 800 omdat wat vervuiling bleek te zijn opgetreden in de gerapporteerde cijfers.

Het # duurzame huisvesting studenten betreft de huisvesting van studenten HS Zuyd. Zuyd heeft op dit moment een tweetal klaslokalen op de Campus in gebruik voor hun ICT opleidingen.

Het # studenten die de Campus hebben bezocht is een eerste inschatting, die we nog verder dienen op te pakken met de kennisinstellingen. Ook om te beoordelen hoe e.e.a. te meten en wat een realistisch aantal is, gelet op het verleden.

Bezoekers van events op de Campus is uiteraard fors gedaald door Corona. We streven er in 2023 naar om richting de aantallen van 2019 te gaan, maar houden ook rekening met blijvend aangepaste voorwaarden. We verwachten gezien de met 2020 vergelijkbare lockdown situatie voor 2021 maximaal eenzelfde situatie als in 2020 waar we slechts 5.760 bezoekers van evenementen hebben gehad. Dat was incl. drie “normale” maanden, waardoor we denken in 2021 uit te komen op 3.000. Voor 2022 e.v. gaan we er vanuit dat er geen beperkingen meer zijn op bezoekersaantallen.

Stages- en trainees op de Campus vinden we heel belangrijk. We zien het dan ook in deze Corona tijd als een taak van de campus om juist nu stagiair(e)s een kans te bieden praktijkervaring op te doen en willen dit ook stimuleren bij de bedrijven op de campus. Ook de kennisinstellingen vinden stages en trainees vanzelfsprekend van groot belang en hebben KPI

ook opgenomen in hun subsidieaanvragen. Voor CMD gaan we uit van 15 stages- en trainees per jaar, waarbij de telling begint vanaf 2021 en stages bij de bedrijven op de campus zijn meegenomen.

Campus met Impact

In de kern draait BSSC om data en AI. Onze kennisinstellingen, die een centrale rol spelen bij Techruption experimenten, co-creatie projecten en innovatie initiatieven, zijn hier van cruciaal belang, zoals ook blijkt uit de KPI's, die voor een belangrijk deel gedragen worden door de kennisinstellingen.

INDICATOREN	2020	2021	2022	2023	Type
Campus met Impact	TOTAAL	TOTAAL	TOTAAL	TOTAAL	
# Events	78	84	144	240	Jaartotaal
# Nieuwsbrieven	63	63	63	63	Jaartotaal
# Experimenten in Techruption *	10	18	27	33	Cumulatief
# Co-creatie projecten buiten Techruption *	88	168	241	305	Cumulatief
# Subsidieaanvragen *	27	48	69	82	Cumulatief
# Onderzoek output *	97	170	257	290	Cumulatief
# Aantal PhD *	10	14	16	18	Cumulatief
# Innovatie initiatieven *	26	53	79	93	Cumulatief
# Onderwijsprogramma's professionals *	12	22	32	40	Cumulatief
# Deelnemers onderwijsprogr. en trainingen *	409	800	1.100	1.250	Cumulatief

* Aantallen zijn cumulatief

Events heeft ook flink te leiden onder Corona. Voor BSSC gaan we uit van 50, 100 en 200 events voor de jaren 2021-2023. In aanvulling daar op de aantallen van de KI's. In het verleden werden ook vergaderingen als evenement gerekend. Dan rapporteren we weliswaar hoge aantallen, maar geeft dit een vertekend beeld. In overleg met de PL hebben we besloten enkel de echte events te rekenen, inclusief de online events. Bij events die meerdere dagen duren, bijv. de Hackaton, tellen we één dag als één event.

Experimenten in Techruption bevat ook 2 experimenten per jaar voor BSSC zelf. We vinden het immers belangrijk om ook zelf deel te nemen in experimenten.

Behalve het aantal nieuwsbrieven, dat een KPI voor CMD is, zijn alle overige KPI's (van cocreatieprogramma's t/m deelnemers aan onderwijsprogramma's en trainingen) de optelsommen van de KPI's van de kennisinstellingen. Voor de volledigheid hierover nog de volgende opmerking:

Het # aantal PhD en # deelnemers onderwijsprogramma's en trainingen is voor 2020-2023 in dit overzicht vanaf 0 begonnen, waar in het verleden er reeds aantallen gerealiseerd zijn (zie hiervoor de VGR van medio 2020).

(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur

Dossiernummer	868
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	5 maart 2021
Agendapunt	4.2
Omschrijving	Sonderend stuk "Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport", brief GS van 9-2-2021 (GS 2021-3576)

Geagendeerd	Vergaderdatum
(FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur	**5 maart 2021**

Voorgesteld besluit

provincie limburg

Provinciale Staten
van Limburg

Cluster	STR	**Behandeld**	H.J.P.G. van Elmpt
Ons kenmerk	2021/3576	**Telefoon**	+31 43 389 99 64
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	9 februari 2021
Bijlage(n)	1	**Verzonden**	10 februari 2021

Onderwerp
Sonderende notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”

Geachte Staten,

Hierbij sturen wij u de sonderende notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”.

De notitie is opgesteld naar aanleiding van het recent uitgebrachte advies van de heer Pieter van Geel over de toekomst van de luchthaven. Graag zouden wij met uw Staten aan de hand van een viertal sonderende vragen het gesprek willen aangaan over de nog op te stellen toekomststrategie in de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur van 5 maart aanstaande. De nieuwe toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport zal een balans moeten aanbrengen tussen enerzijds de economische betekenis voor de regio en anderzijds het behoud van de leefkwaliteit voor de omgeving.

In het Collegeprogramma ‘Vernieuwend Verbinden’ is dit dan ook de opdracht en het uitgangspunt voor de luchthaven. De overheid en in het bijzonder de Provincie als publiek aandeelhouder van de luchthaven, heeft daarin de verantwoordelijkheid om in de zoektocht naar de balans richting, sturing en vooral ook meerjarig duidelijkheid te verschaffen naar alle betrokkenen. Uiteindelijk zal de meerjarige strategie de basis vormen voor het aanvragen van een nieuwe Luchthavenbesluit voor Maastricht Aachen Airport.

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Het advies van de heer Van Geel heeft u reeds via de mededeling portefeuillehouder van 26 januari jl. ontvangen (2021/2142), maar is nogmaals bij deze sonderende notitie bijgevoegd.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Sonderend stuk – 1 minuut versie

1. Onderwerp

Sonderende notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

De nieuwe toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport zal een balans moeten aanbrengen tussen enerzijds de economische betekenis voor de regio en anderzijds het behoud van de leefkwaliteit voor omgeving. In het Collegeprogramma ‘Vernieuwend Verbinden’ is dit dan ook de opdracht en het uitgangspunt voor de luchthaven. De overheid en in het bijzonder de Provincie als publiek aandeelhouder van de luchthaven, heeft daarin de verantwoordelijkheid om in de zoektocht naar de balans richting, sturing en vooral ook meerjarig duidelijkheid te verschaffen naar alle betrokkenen.

De luchthaven is onderdeel van onze basisinfrastructuur en tevens een basisvoorziening voor de regionale, nationale en internationale luchtverbindingen. In de recent gepubliceerde nationale Luchtvaartnota 2020-2050 is Maastricht Aachen Airport na Schiphol de tweede luchtvrachthaven van Nederland en van nationale betekenis. Tegelijkertijd zal – net als bij andere luchthavens – verdere groei ‘verdiend’ moeten worden met noodzakelijke vergroening van luchtvaart en hinderreductie naar de omgeving. Niet voor niets staat er in de nieuwe Luchtvaartnota: “Alleen als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, dan kan groei worden gerealiseerd”[1]. Kortom: ‘minder hinder, groei verdienen’.

Vanuit deze opdracht uit het Collegeprogramma, de ontwikkelingen in de tweede helft van 2019 rondom het vertrek van de private exploitant en het levendige politiek-maatschappelijke debat over de luchtvaart, heeft het College de heer Pieter van Geel gevraagd als onafhankelijk verkenner om een provinciale vertaling te maken van nationale Luchtvaartnota. De vertaling is vormgegeven vanuit de opdracht om vanuit een ‘passende weging van de verschillende belangen tot het best haalbare advies te komen’. Een advies dat de heer Van Geel heeft uitgebracht op 26 januari 2021 en op 29 januari aan uw Staten heeft toegelicht. Het College ziet het advies als een belangrijke bouwsteen voor een nieuwe meerjarige provinciale strategie voor de luchthaven en – na de aanvraag van het Luchthavenbesluit (1e helft 2022) en besluitvorming door de Minister (2022/2023) – als een perspectief voor de komende 10 jaar. Het is een advies waarmee MAA duurzame groei kan verdienen en waar wij als Provincie de luchthaven in staat stellen om vanuit een meerjarig perspectief de gewenste vergroening te kunnen realiseren.

Het advies is daarmee een startpunt voor het gesprek met uw Staten over de meerjarige strategie van de luchthaven. Een strategie waarmee de basis wordt gelegd voor een nieuw aan te vragen Luchthavenbesluit waarvoor de minister van Infrastructuur & Waterstaat formeel bevoegd gezag is. Een strategie waar vanuit de ‘verkenning’ (zoals bedoeld in de Luchtvaartnota) van de heer Van Geel, de Provincie keuzes zal moeten maken. Keuzes uitgaande van de balans tussen economische betekenis voor de regio en behoud van leefkwaliteit in de omgeving.

[1] Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (2020). *Verantwoord vliegen naar 2050. Luchtvaartnota 2020 – 2050,* p.7. Online beschikbaar: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/20/bijlage-1-luchtvaartnota-2020-2050

Oftewel: een balans vanuit het principe ‘minder hinder, groei verdienen’. De uitgangspunten in de nationale Luchtvaartnota zijn voor de Minister een belangrijk kader in behandeling van aanvragen voor nieuwe luchthavenbesluiten.

In deze sonderende notitie wordt u gevraagd om op een viertal kernelementen richtinggevende uitspraken te doen waarmee het College van GS vervolgens een statenvoorstel voor de toekomststrategie van Maastricht Aachen Airport zal opstellen en ter besluitvorming voorleggen aan uw Staten. De vragen worden verderop in deze notitie nader toegelicht en geduid. Tevens worden in deze notitie de verschillende samenhangende onderdelen van de nieuwe meerjarige strategie kort geïntroduceerd zoals de renovatie van de start- en landingsbaan, de leefbaarheid in de omgeving, de grond- en vastgoedstrategie voor het luchthaventerrein en het omliggende gebied, diverse governance-aspecten en de wijze waarop de informatievoorziening en communicatie met de verschillende belangen in de omgeving wordt omgegaan. Op basis van de vier sonderende vragen en uw politiek-bestuurlijke weging en duiding daarin, zal het College vervolgens de uitwerking van de nieuwe strategie verwoorden in een separaat statenvoorstel.

3. Bevoegdheid

Provinciale Staten hebben op eerdere momenten richtinggevende uitspraken gedaan die van belang waren voor de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport. In het bijzonder in 2014 waarbij de luchthaven in overheidshanden kwam en opdracht is gegeven voor nieuwe concessieverlening, in 2016 met het benoemen van de luchthaven als basisinfrastructuur, en vervolgens in 2019 met het vertrek van de private exploitant. In het licht van een nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit alsmede het uitkomen van de nationale Luchtvaartnota 2020-2050 is besloten om de heer Van Geel een ‘verkenning’ zoals bedoeld in de Luchtvaarnota uit te laten voeren welke een belangrijke bouwsteen is in het proces tot een aanvraag van een nieuw luchthavenbesluit.

Provinciale Staten stellen de hoofdkaders vast en de kernelementen van de nieuwe toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport welke nu wordt voorbereid, op basis waarvan een luchthavenbesluit door de luchthaven formeel aangevraagd kan worden. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit. De Provincie is enig aandeelhouder van NV HBLM (Holding Businesspark Luchthaven Maastricht), Maastricht Aachen Airport de moedermaatschappij van MAABI BV (Infrastructuur) en MAA BV (exploitatie), en is verantwoordelijk voor de hoofdcontouren van het borgen van de publieke belangen (vestigingsklimaat, veiligheid, hinderreductie, werkgelegenheid, bereikbaarheid) en de te kiezen meerjarenstrategie. De luchthaven (MAA BV) is na vaststelling van de hoofdkaders door uw Staten formeel de aanvrager van het luchthavenbesluit bij de Minister.

4. Verzoek aan de Statencommissie de navolgende vragen te beantwoorden

De Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur wordt gevraagd om:

a) Een richtinggevende uitspraak te doen over het gewenste profiel van de luchthaven voor de komende 10 jaar zoals beschreven is in het advies van de heer Van Geel:
   - een relatief kleine, hoogwaardige luchthaven als basisvoorziening met onderscheidende toegevoegde waarde in Nederlandse en euregionale context;

- een politiek duiding in het profiel als het gaat om een luchthaven met vracht én/of passagiers óf een luchthaven die politieke richting krijgt vanuit de gestelde milieuruimte en hinderreductie en waarbij de verhouding tussen vracht en passagier een bedrijfsmatige afweging van de luchthaven zelf is binnen de gestelde normen;
- een duurzaam en innovatief kernprofiel gericht op het inzetten van niches, toegevoegde waarde, kwaliteit boven kwantiteit en strategische samenwerking met andere luchthavens.

b) Een richtinggevende uitspraak te doen over de voorstellen die de heer Van Geel doet voor het realiseren van hinderreductie, welke tevens van belang zijn in de nieuwe aanvraag (najaar 2021) voor het luchthavenbesluit:
   - het terugdringen van het aantal 'ernstig gehinderden' naar 5.250 in 2030, waarbij de huidige vergunning (2011) ruimte biedt voor 13.371 gehinderden en in het gehanteerde referentiejaar (2019) er sprake was van 5.592 gehinderden;
   - het aanpassen van de openingstijden van 6:00 – 23.00 naar 7:00 – 23:00 waarbij het aantal 'slaapverstoorden' in de ochtend naar bijna nul wordt gereduceerd;
   - het aanpassen van de baanlengte van 2.500 meter (huidige vergunning) naar 2.750 meter om daarmee de ontwikkeling van het luchtvrachtverkeer te bevorderen.

c) Een richtinggevende uitspraak te doen over de aanpak van de leefbaarheid in dialoog met de omgeving van het vliegveld:
   - het instellen van een leefbaarheidsfonds van 10 mln. euro gericht op een breed maatregelenpakket voor de kernen Geverik en Schietecoven in zeer nauw overleg met de omwonenden, waarbij een onafhankelijke 'Commissie van Wijzen' met voorstellen komt voor de gewenste maatregelen en besteding van de middelen;
   - voor de financiering van het in te stellen leefbaarheidsfonds te kiezen voor bijdragen vanuit de Provincie, de Rijksoverheid, gemeenten en Maastricht Aachen Airport zelf, en om voor de zomer 2021 hier met voorstellen te komen;
   - het herijken van de bestaande bewonersvertegenwoordiging met oog voor de verschillende belangen en verdere stappen zetten in de wijze waarop onafhankelijke informatievoorziening, monitoring en voorgenomen besluitvorming tijdig en transparant.

d) Een richtinggevende uitspraak te doen over de uitgangspunten van de op te stellen maatschappelijke kosten en baten analyse (mkba) met de volgende aspecten:
   - De te onderzoeken varianten worden afgezet tegen de huidig vergunde ruimte als referentie (0-situatie);
   - De MKBA dient vooral inzicht te geven in de effecten op regionaal niveau en de consequenties voor Limburg;
   - Uit te gaan van een viertal varianten voor de doorrekening:
     - Variant 1: geoptimaliseerd gebruik van de vergunde ruimte;
     - Variant 2: 50% geoptimaliseerd gebruik van de vergunde ruimte;
     - Variant 3: groei/verdien model op basis van maximaal 5.250 ernstig gehinderden;

- Variant 4: klein luchtverkeer[2] variant

5. Risico's / toets duurzaamheidparagraaf

In het nog op te stellen Statenvoorstel zal nader worden ingegaan op zowel de risico's alsook de duurzaamheidsaspecten. In de meest recente 7e voorgangsrapportage van MAA (als Groot project) zijn de huidige risico's en duurzaamheidsmaatregelen uitgebreid beschreven.

[2] 'Klein luchtverkeer' ('general aviation') is een verzamelnaam voor vliegtuigen en andere luchtvaartuigen die niet tot de grote passagiersvliegtuigen kunnen worden gerekend en geen vracht vervoeren.

Sonderend stuk

1. Onderwerp

Sonderende notitie “Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport”

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

De nieuwe toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport zal een balans moeten aanbrengen tussen enerzijds de economische betekenis voor de regio en anderzijds het behoud van de leefkwaliteit voor omgeving. In het Collegeprogramma ‘Vernieuwend Verbinden’ is dit dan ook de opdracht en het uitgangspunt voor de luchthaven. De overheid en in het bijzonder de Provincie als publiek aandeelhouder van de luchthaven, heeft daarin de verantwoordelijkheid om in de zoektocht naar de balans richting, sturing en vooral ook meerjarig duidelijkheid te verschaffen naar alle betrokkenen.

In deze sonderende notitie wordt u gevraagd om op een viertal kernelementen richtinggevende uitspraken te doen over:

1. Het gewenste profiel van Maastricht Aachen Airport
2. De hoofdcontouren voor het realiseren van hinderreductie
3. De aanpak van de leefbaarheid in de omgeving en maatschappelijke dialoog
4. De uitgangspunten voor de maatschappelijke kosten baten analyse (mkba)

Het College van GS zal vervolgens een statenvoorstel voor de toekomststrategie van Maastricht Aachen Airport opstellen en ter besluitvorming voorleggen aan uw Staten. Tevens worden in deze notitie de verschillende samenhangende onderdelen van de nieuwe meerjarige strategie kort geïntroduceerd zoals de renovatie van de start- en landingsbaan, de leefbaarheid in de omgeving, de grond- en vastgoedstrategie voor het luchthaventerrein en haar omgeving, diverse governance-aspecten en de wijze waarop de informatievoorziening en communicatie met de verschillende belangen in de omgeving wordt omgegaan. Tenslotte zullen ook de financiële consequenties vanuit de uitgangspunten van het advies voor de bedrijfsvoering van de luchthaven worden doorgerekend. Dit zal een totaal beeld opleveren om tot een meerjarenstrategie voor de luchthaven te komen waarin ook de samenhang met de omvang van de structurele overheidsbijdrage aan de luchthaven via de zogenaamde kosten Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) afgewogen kan worden.

3. Bevoegdheid

Provinciale Staten stellen de hoofdkaders vast en de kernelementen van de nieuwe toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport welke nu wordt voorbereid, op basis waarvan een luchthavenbesluit door de luchthaven formeel aangevraagd kan worden. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit.

De Provincie is enig aandeelhouder van NV HBLM (Holding Businesspark Luchthaven Maastricht), Maastricht Aachen Airport de moedermaatschappij van MAABI BV (Infrastructuur) en MAA BV (exploitatie), en is verantwoordelijk voor de hoofdcontouren van het borgen van de publieke belangen (vestigingsklimaat, veiligheid, hinderreductie, werkgelegenheid, bereikbaarheid) en de te kiezen meerjarenstrategie. De luchthaven (MAA BV) is na vaststelling van de hoofdkaders door uw Staten formeel de aanvrager van het luchthavenbesluit bij de Minister.

4. Verzoek aan de Statencommissie de navolgende vragen te beantwoorden

De onderstaande sonderende vragen zullen verderop in deze notitie van toelichting en nadere duiding worden voorzien.

De Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur wordt gevraagd om:

a) Een richtinggevende uitspraak te doen over het gewenste profiel van de luchthaven voor de komende 10 jaar zoals beschreven is in het advies van de heer Van Geel:
   - een relatief kleine, hoogwaardige luchthaven als basisvoorziening met onderscheidende toegevoegde waarde in Nederlandse en euregionale context;
   - een politiek duiding in het profiel als het gaat om een luchthaven met vracht én/of passagiers óf een luchthaven die politieke richting krijgt vanuit de gestelde milieuruimte en hinderreductie en waarbij de verhouding tussen vracht en passagier een bedrijfsmatige afweging van de luchthaven zelf is binnen de gestelde normen;
   - een duurzame en innovatief kernprofiel gericht op het inzetten van niches, toegevoegde waarde, kwaliteit boven kwantiteit en strategische samenwerking met andere luchthavens;

b) Een richtinggevende uitspraak te doen over de voorstellen die de heer Van Geel doet voor het realiseren van hinderreductie, welke tevens van belang zijn in de nieuwe aanvraag (najaar 2021) voor het luchthavenbesluit:
   - het terugdringen van het aantal ‘ernstig gehinderden’ naar 5.250 in 2030, waarbij de huidige vergunning (2011) ruimte biedt voor 13.371 gehinderden en in het gehanteerde referentiejaar (2019) er sprake was van 5.592 gehinderden;
   - het aanpassen van de openingstijden van 6:00 – 23.00 naar 7:00 – 23:00 waarbij het aantal ‘slaapverstoorden’ in de ochtend naar bijna nul wordt gereduceerd;
   - het aanpassen van de baanlengte van 2.500 meter (huidige vergunning) naar 2.750 meter om daarmee de ontwikkeling van het luchtvrachtverkeer te bevorderen.

c) Een richtinggevende uitspraak te doen over de aanpak van de leefbaarheid in dialoog met de omgeving van het vliegveld:
   - het instellen van een leefbaarheidsfonds van 10 mln. euro gericht op een breed maatregelenpakket voor de kernen Geverik en Schietecoven in zeer nauw overleg met de omwonenden, waarbij een onafhankelijke ‘Commissie van Wijzen’ met voorstellen komt voor de gewenste maatregelen en besteding van de middelen;

- voor de financiering van het in te stellen leefbaarheidsfonds te kiezen voor bijdragen vanuit de Provincie, de Rijksoverheid, gemeenten en Maastricht Aachen Airport zelf, en om voor de zomer 2021 hier met voorstellen te komen;
- het herijken van de bestaande bewonersvertegenwoordiging met oog voor de verschillende belangen en verdere stappen zetten in de wijze waarop onafhankelijke informatievoorziening, monitoring en voorgenomen besluitvorming tijdig en transparant.

d) Een richtinggevende uitspraak te doen over de uitgangspunten van de op te stellen maatschappelijke kosten en baten analyse (mkba) met de volgende aspecten:
   - de te onderzoeken varianten worden afgezet tegen de huidig vergunde ruimte als referentie (0-situtatie);
   - de MKBA dient vooral inzicht te geven in de effecten op regionaal niveau en de consequenties voor Limburg;
   - uit te gaan van een viertal varianten voor de doorrekening:
     - Variant 1: geoptimaliseerd gebruik van de vergunde ruimte;
     - Variant 2: 50% geoptimaliseerd gebruik van de vergunde ruimte
     - Variant 3: groei/verdien model op basis van maximaal 5.250 ernstig gehinderden;
     - Variant 4: klein luchtverkeer[3] variant.

5. Risico's

In het nog op te stellen Statenvoorstel met betrekking tot de meerjarenstrategie zal nader worden ingegaan in zowel de risico's alsook de duurzaamheidsaspecten. In de meest recente 7e voorgangsrapportage van MAA (als Groot project) zijn de huidige risico's en duurzaamheidsmaatregelen uitgebreid beschreven.

6. Toelichting / kernargumenten/ onderbouwing

De vier sonderende vragen behoeven een nadere duiding en contextbeschrijving. Hieronder zullen de volgende aspecten uitgebreider beschreven worden:

6.1 Aanleiding en context voor de nieuwe strategie
6.2 Positie van Maastricht Aachen Airport in Limburg, Nederland en internationaal
6.3 Provinciale uitgangspunten en het publiek belang
6.4 Hoofdcontouren van het advies van Pieter van Geel
6.5 Kernelementen in de op te stellen toekomststrategie voor komende 10 jaar

In paragraaf 11 hieronder vindt u een nadere toelichting op de planning en de te zetten vervolgstappen.

[3] 'Klein luchtverkeer' ('general aviation') is een verzamelnaam voor vliegtuigen en andere luchtvaartuigen die niet tot de grote passagiersvliegtuigen kunnen worden gerekend en geen vracht vervoeren.

Het moge duidelijk zijn dat – alleen al gezien de 50 aanbevelingen die de heer Van Geel doet in zijn advies – er veel werk te verzetten is de komende jaren. Een meerjarenstrategie ontwikkelen en vaststellen is één, maar deze ook uitvoeren, inspelen op kansen, acquisities doen en contracten sluiten in lijn met die strategie (incl. grond- en vastgoed), een grootschalige baanrenovatie, werk maken van een maatregelenpakket voor de leefbaarheid en herstructurering in de omgeving en het verder uitbouwen van de maatschappelijke dialoog – is nog veel relevanter. Daarmee wordt aan in het 75-jarig bestaan van de luchthaven in 2020 de komende periode een nieuwe hoofdstuk geschreven in het 'verhaal van MAA'[4].

6.1 Aanleiding en context voor de nieuwe strategie

De nieuwe toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport zal een balans moeten aanbrengen tussen enerzijds de economische verankering in de regio en anderzijds het behoud van de leefkwaliteit voor omgeving. In het Collegeprogramma 'Vernieuwend Verbinden' is dit dan ook de opdracht en het uitgangspunt voor de luchthaven. De overheid en in het bijzonder de Provincie als publiek aandeelhouder van de luchthaven, heeft daarin de verantwoordelijkheid om in de zoektocht naar de balans richting, sturing en vooral ook meerjarig duidelijkheid te verschaffen naar alle betrokkenen.

De luchthaven is onderdeel van onze basisinfrastructuur en tevens een basisvoorziening voor onze regionale, nationale en internationale luchtverbindingen. In de recent gepubliceerde nationale Luchtvaartnota 2020-2050 is Maastricht Aachen Airport na Schiphol de tweede luchtvrachthaven van Nederland en van nationale betekenis. Tegelijkertijd zal – net als bij andere luchthavens – verdere groei 'verdiend' moeten worden met noodzakelijke vergroening van luchtvaart en hinderreductie naar de omgeving. Niet voor niets staat er in de nieuwe Luchtvaartnota: "Alleen als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, dan kan groei worden gerealiseerd"[5]. Kortom: 'minder hinder, groei verdienen'.

Vanuit deze opdracht uit het Collegeprogramma, de ontwikkelingen in de tweede helft van 2019 rondom het vertrek van de private exploitant en het levendige politiek-maatschappelijke debat over de luchtvaart, heeft het College de heer Pieter van Geel gevraagd als onafhankelijk verkenner om een provinciale vertaling te maken van nationale Luchtvaartnota. De vertaling is vormgegeven vanuit de opdracht om vanuit een 'passende weging van de verschillende belangen tot het best haalbare advies te komen'. Een advies dat de heer Van Geel heeft uitgebracht op 26 januari 2021 en op 29 januari aan uw Staten heeft toegelicht. Het College ziet het advies als een belangrijke bouwsteen voor een nieuwe meerjarige provinciale strategie voor de luchthaven en – na de aanvraag van het Luchthavenbesluit en besluitvorming door de Minister (medio 2022) – een perspectief voor de komende 10 jaar.

Het advies is daarmee een startpunt voor het gesprek met uw Staten over de meerjarige strategie van de luchthaven, maar eveneens met de luchthaven, de omgeving en alle belanghebbenden.

---

[4] Maastricht Aachen Airport & Chapeau Magazine (2020). *75 jaar Maastricht Aachen Airport,* augustus 2020. Zie ook: https://www.chapeaumagazine.com/business/75-jaar-historie-maastricht-aachen-airport/

[5] Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (2020). *Verantwoord vliegen naar 2050. Luchtvaartnota 2020 – 2050,* p.7. Online beschikbaar: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/20/bijlage-1-luchtvaartnota-2020-2050

Een strategie waarmee de basis wordt gelegd voor een nieuw aan te vragen Luchthavenbesluit waarvoor de minister van Infrastructuur & Waterstaat formeel bevoegd gezag is. Een strategie waar vanuit de 'verkenning' (zoals bedoeld in de Luchtvaartnota) van de heer Van Geel, de Provincie keuzes zal moeten maken. Keuzes uitgaande van de balans tussen economische verankering in de regio en behoud van leefkwaliteit in de omgeving. Oftewel: een balans vanuit het principe 'minder hinder, groei verdienen'. De uitgangspunten in de nationale Luchtvaartnota zijn voor de Minister een belangrijk kader in behandeling van aanvragen voor nieuwe luchthavenbesluiten.

6.2 Positie van Maastricht Aachen Airport in Limburg, Nederland en internationaal

Maastricht Aachen Airport (MAA) is één van de vijf Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Dit houdt in dat Maastricht Aachen Airport internationale vluchten met grote toestellen kan ontvangen en door het Rijk als belangrijk is bestempeld voor de economie in de recente Luchtvaartnota. 75 jaar geleden vertrokken de eerste vluchten van deze Zuid-Limburgse luchthaven en sinds de beginjaren combineert MAA als enige Nederlandse luchthaven naast Schiphol de afhandeling van passagiers én vrachtvluchten. MAA is de vierde luchthaven in Nederland voor het afhandelen van passagiers, en de tweede luchthaven in Nederland voor het afhandelen van vracht. Het eigendom en de exploitatie zijn sinds 1 november 2019 volledig in handen van de Provincie Limburg.

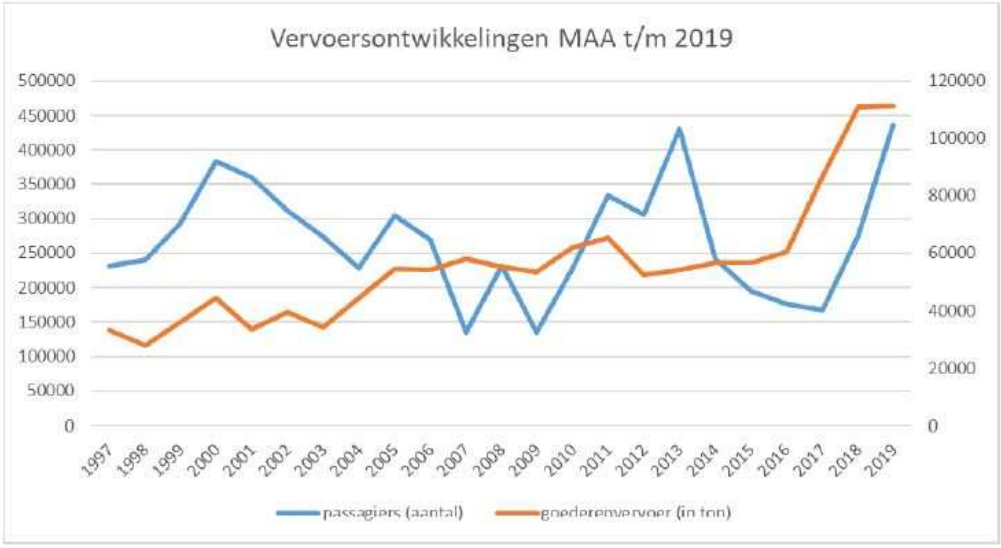
Maatschappelijke context

Het maatschappelijk debat over de luchtvaart is de afgelopen 10 jaar fundamenteel veranderd. De ontwikkelingen en het debat over de groei van Schiphol, Lelystad en Eindhoven zijn daarvan uiting. De titel van de nieuwe Luchtvaartnota is niet voor niets 'Verantwoord vliegen naar 2050' en opent met een citaat van een jonge student: "*De huidige aanpak binnen de luchtvaart zal in de toekomst niet meer toereikend genoeg zijn om te voldoen aan de eisen, die worden gesteld door de maatschappij met oog op mens en klimaat."* Het zoeken naar een verantwoorde balans tussen groei en verduurzaming, tussen ontwikkelruimte en milieuhinder reduceren, tussen economie en leefbaarheid is de kern van het maatschappelijk debat. Onafhankelijke informatievoorziening en communicatie tussen verschillende belanghebbenden, publieke belangen en aandeelhoudersbelangen, zorgen voor ingewikkelde keuzes als het gaat om de toekomst van de luchtvaart.

Ook voor Maastricht Aachen Airport geldt dat het debat hier de afgelopen jaren over is geïntensiveerd. De heer Van Geel wijst hierop in zijn advies. Goed geïnformeerde burgers en instellingen organiseren zich en laten actief van zich horen in het publieke alsook politieke debat. De luchthaven opereert daarbij natuurlijk niet in het luchtledige. Zij staat in actieve verbinding met personen en bewonersgroepen, heeft frequent contact en zoekt naar pragmatische oplossingen. Toch zijn er volgens Van Geel belangrijke stappen vooruit te zetten om het 'overlegklimaat' met omwonenden en belanghebbenden verder te verbeteren. De maatschappelijke dialoog en oplossingsrichtingen draagt hij uitgebreid aan in het advies. Oplossingsrichtingen waar dit College actief werk van wil maken in de te zetten stappen naar een nieuwe toekomststrategie voor MAA.

Economische context en prognoses

De vervoersontwikkelingen als het gaat om passagiers en goederenvervoer zien er als volgt uit:



In het afgelopen jaar is vanwege de Corona-pandemie het aantal passagiers teruggelopen van 430.030 (CBS, 2019) naar 81.308 (2020). Echter als het gaat om de vrachtontwikkeling is deze juist gegroeid van 108.832 (2019) naar 136.153 (2020) waarmee de forse stijging sinds 2016 doorzet. Tegelijkertijd is de internationale concurrentie en zeker ook in de directe euregionale omgeving van Limburg fors met de luchthavens van Luik, Keulen, Brussel, Charleroi, Weeze en Düsseldorf. Onderscheidend vermogen en inzetten op toegevoegde waarde is juist dan extra belangrijk.

Bezien vanuit de nationale context is er in de nationale Luchtvaartnota ook aandacht geschonken aan de functie van regionale luchthavens in Nederland:

> *"Regionale luchthavens dragen bij aan de internationale verbondenheid van Nederland. Op de luchthavens Eindhoven, Rotterdam, Maastricht en Groningen checkten in 2018 ruim 8,6 miljoen passagiers in en uit" (…) "De Rijksoverheid vindt dat regionale luchthavens (waarvoor IenW bevoegd gezag is) zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Dat is in lijn met de aanbevelingen uit de Proefcasus Eindhoven (Van Geel, 2019). De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens liggen immers in de omliggende regio." (p.79)*

> *"De regionale luchthavens willen samen met Schiphol intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. Het Rijk is daarvan voorstander en wil meer regie voeren op deze samenwerking en onderlinge kennisdeling. (…) Het staat de luchthavens, als marktpartijen, vrij om initiatief te nemen en te verkennen of ze activiteiten bedrijfsmatig willen samenbrengen. Het Rijk zelf vindt het niet zijn rol om dit te bevorderen. (…) Het kabinet ondersteunt wel de wens van de luchthavens tot meer samenwerking en wil de gewenste samenwerking binnen de juridische randvoorwaarden faciliteren en ondersteunen. Onderlinge samenwerking kan bijdragen aan de borging van de vier publieke belangen: veiligheid, hinderbeperking, duurzaamheid en verbondenheid." (p.80)*

En specifiek nog voor Maastricht Aachen Airport:

> *"Schiphol handelt 92% af van de luchtvracht in Nederland. De overige 8% handelt Maastricht Aachen Airport af. (…) Luchtvracht zorgt voor een groot deel van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid op Schiphol en Maastricht. Luchtvaartmaatschappijen vervoerden in 2018 in totaal ruim 1,83 miljoen ton aan goederen van of naar Nederland. Zo'n 30.000 mensen verdienen daaraan een inkomen. Dit levert Nederland € 2,7 miljard op.*

In de voorbereiding van het advies, heeft de heer Van Geel opdracht gegeven voor een aantal onderzoeken. Zo is onderzoeksbureau Ecorys gevraagd om de economische betekenis van Maastricht Aachen Airport in kaart te brengen zowel bezien vanuit de huidige positie als het verwachte marktpotentieel in de toekomst[6]. De totale werkgelegenheid voor de regio wordt door Ecorys geraamd op 1.760 werkzame personen (2019) waarvan 1.380 is toe te rekenen als 'directe' werkgelegenheid. Als het gaat om het nationale werkgelegenheidseffect gaat het om ca. 2.500 werkzame personen. De toegevoegde waarde is geraamd op 150 mln. euro per jaar en een productiewaarde van 280 mln. euro. Voor de toekomst (2030) voorziet Ecorys een regionale werkgelegenheidsgroei tussen bandbreedte van 2.100 à 3.700 fte en een mogelijke toegevoegde waarde van jaarlijks 250 à 340 mln. euro.

Perspectief voor komende 10 jaar
Tegelijkertijd zijn de huidige positie en context evenals de verwachtingen en prognoses voor de toekomst, geen zekerheden. Van Geel relativeert dan ook de kwantitatieve analyses en prognoses als het gaat om zowel passagiers- als vrachtontwikkelingen. Hij verwijst naar de strategische analyse die Roland Berger in 2010 heeft gemaakt: "De toekomst van MAA [ligt] niet in het volgen van de markt, maar in het actief grijpen van kansen". Het grijpen van kansen wel vanuit een lange termijn strategie en een perspectief voor de komende 10 jaar. Een perspectief dat vooral vanuit kwaliteit en toegevoegde waarde zal moeten bestaan, daar onbeperkte groeimogelijkheden voor MAA – door het feitelijk geografische ligging – niet mogelijk zijn.
Een perspectief biedt daarmee duidelijkheid voor alle belanghebbenden: de luchthaven zelf en haar medewerkers, de omwonenden, de bedrijven en maatschappelijke instellingen rondom of betrokken bij de luchthaven en de politiek. Alvorens hierop nader in te gaan – gebruikmakend van de bouwstenen die de heer Van Geel in zijn advies daarvoor heeft geschetst – zijn de provinciale uitgangspunten belangrijk om te markeren zoals die ook eerder met uw Staten door jaren heen zijn besproken en vastgesteld. Dit is eveneens het vertrekpunt voor de nieuwe strategie.

6.3 Provinciale uitgangspunten en het publiek belang
De discussie en de ontwikkeling van de luchthaven begint niet vanuit een nul-situatie. Reeds eerder genomen besluiten en ontstane omstandigheden zijn betekenisvol voor de huidige positie en het debat over de luchthaven. Met het overnemen van de aandelen van de luchthaven in 2014 door de Provincie hebben Provinciale Staten de luchthaven als een publiek belang benoemd. Een publiek belang vanuit de interregionale en internationale bereikbaarheid van Limburg vanuit de lucht.

---

[6] Ecorys (2020). *Economische betekenis Maastricht Aachen Airport. Eindrapport,* 24 november 2020. Online beschikbaar: https://www.limburg.nl/publish/pages/4814/economische_betekenis_maa_eindrapport_24_november_2020.pdf

Dit publiek belang is vervolgens ook financieel vertaald in een structurele bijdrage in de infrastructurele kosten, de zogeheten kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB). In de Voorjaarsnota van 2016 is besloten om deze NEDAB-kosten structureel in de provinciale begroting op te nemen en daarmee Maastricht Aachen Airport onderdeel te maken van de provinciale basisinfrastructuur.

Collegeprogramma Vernieuwend Verbinden
De ingezette lijn van Maastricht Aachen Airport als een publiek belang voor Limburg en voor Nederland, heeft het College van GS in haar Collegeprogramma 'Vernieuwend Verbinden' overgenomen. Verder is er richting gegeven voor de uitgangspunten van de nieuwe strategie zijn in het Collegeprogramma. De richting is als volgt verwoord:

"***Maastricht Aachen Airport:***

- Voor Maastricht Aachen Airport (MAA) zetten wij in op een proactieve communicatie met de omgeving, een balans tussen de economische verankering in de regio én behoud van de leefkwaliteit voor de omgeving. Daarbij geven wij meer eigen sturing in de te maken afwegingen en de aanpak van de overlast.
- Wij vinden de luchthaven een belangrijk onderdeel van onze internationale én regionale (lucht)infrastructuur en brengen de economische en maatschappelijke effecten van de luchthaven in kaart, met oog voor de duurzame toekomst op de lange termijn. Dit ook in het licht van de aanstaande nationale Luchtvaartnota 2020-2050 van het Kabinet en de nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit voor MAA.
- Wij zetten in op een vergroening van de luchtvaart. In samenwerking met onderwijsinstellingen zullen wij onderzoek laten doen op bijvoorbeeld het gebied van drones en elektrisch taxiën en op termijn elektrisch vliegen.
- We onderkennen de kansen die de luchthaven biedt voor het versterken van inkomend (congres-) toerisme naar Limburg en willen deze kansen verzilveren." (p.24)

MAA als basisinfrastructuur en basisvoorziening
Bij een basisinfrastructuur vanuit het publieke belang horen ook de nodige investeringen en onderhoudskosten. Eind 2019 hebben Provinciale Staten ingestemd met een aanvullende bijdrage in de NEDAB-kosten t/m 31 augustus 2023 (de gehanteerde (boekhoudkundige) datum van de huidige collegeperiode), mede bedoeld om de gestegen kosten voor de brandweer en diverse veiligheidsaspecten aan te pakken. In de nationale context vervult MAA een basisvoorziening in de afhandeling van de Nederlandse luchtvracht. MAA is naast Schiphol de enige luchthaven voor de afhandeling van luchtvracht en vervult daarmee een basisvoorziening voor het Nederlandse stelsel van groot handelsverkeer.
Eerder is aangekondigd dat er een grote renovatie van de start- en landingsbaan wordt voorbereid door de luchthaven, waarbij de veiligheid van het vliegen op Maastricht Aachen Airport voorop staat. Ongeacht van de scenario's die mede op basis van het advies van Pieter van Geel gekozen worden, is de renovatie van de baan hoogst noodzakelijk vanuit veiligheidsoogpunt. Een baanrenovatie is een grote ingreep die een zorgvuldige planning vereist van voorbereidingen, ontwerp en bestek opstellen, kostenraming, veiligheidsaspecten en uiteindelijk ook een zorgvuldige aanbestedingsprocedure en realisatiefase.

Zoals is aangegeven in de mededeling portefeuillehouder van 28 januari jl. (2021/2742) zullen uiteindelijk Provinciale Staten een kredietbesluit moeten nemen voor de baanrenovatie. Ons voornemen is dit – gezien de urgentie in verband met doorlooptijden van aanbesteding – met een statenvoorstel naar uw Staten te sturen met beoogde besluitvorming vóór de zomer van 2021 (PS 18 juni 2021), wanneer ook invulling gegeven dient te worden aan o.a. omgevingscompensatie en leefbaarheidsmaatregelen (zie ook paragraaf 11 inzake de vervolgstappen).

Maatschappelijke kosten en baten in beeld brengen
Eind 2019 heeft het College aangegeven om – mede op wens van de Staten – invulling te geven aan een maatschappelijke kosten en baten analyse die in combinatie met het advies van Pieter van Geel een gedegen onderbouwing vormen voor de aanvraag van het nieuwe luchthavenbesluit. De MKBA ontwikkelrichting MAA zal een doorrekening omvatten van de verschillende scenario's om mee te laten wegen in een uiteindelijk bestuurlijke afweging en keuze uit beleidsalternatieven voor de toekomst van de luchthaven. Conform de nationale methodiek van een maatschappelijke kosten-batenanalyse die momenteel aangepast wordt, dienen de alternatieven met elkaar vergeleken te worden waarbij de kosten en baten gekapitaliseerd worden. In de recent gepresenteerde Luchtvaartnota is overigens bij een aanvraag tot een luchthavenbesluit naast een Milieu-effectrapportage (MER), Actieprogramma Ultafijnstof en een veiligheidsanalyse, een MKBA vereist:

> *"De economische onderbouwing moet ingaan op de vervoersprognoses, de bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie, en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Daarbij wordt verwacht dat de richtlijnen worden gevolgd die thans uitgewerkt worden voor MKBA's in de luchtvaart. De economische onderbouwing en de second opinion worden meegewogen in de besluitvorming over een luchthaven(verkeer)/indeling besluit." (p.82)*

Het uiteindelijke MKBA-rapport doet daarmee geen uitspraak over de wenselijkheid van een bepaalde ontwikkeling, toetst de onderzochte beleidsalternatieven niet aan reeds gemaakte afspraken of andere zaken die van invloed zijn op het realiteitsgehalte van de alternatieven. De MKBA is primair bedoeld om een onafhankelijk opgestelde indicatie en doorrekening te geven van de te verwachten effecten bij de verschillende scenario's.

De scope van de MKBA wordt uitgevoerd aan een aantal vooraf mee te geven scenario's. Eerder is hierover in uw Staten ook uitgebreid gesproken. Als uitgangspunt stellen wij voor om de MKBA de huidige vergunning als 0-situatie te hanteren en om de maatschappelijke kosten en baten te bezien op de Limburgse effecten, conform ook de systematiek zoals die in Luchtvaartnota voor regionale luchthavens is beschreven. De te onderzoeken beleidsalternatieven (scenario's) die worden voorgesteld zijn:

1. <u>Geoptimaliseerd gebruik vergunde ruimte (optimalisatie-variant)</u>
   Bij deze variant wordt uitgegaan van het huidig maximaal vergund aantal ernstig gehinderden (13.371) en de daarbij behorende geluidscontouren. Tevens zijn de huidige openingstijden (6-23uur) hetzelfde gelaten als in de huidige omzettingsregeling en wordt de baanlengte 2.750 meter.

Daarbinnen wordt met de realistisch mogelijk geacht hinderbeperkende maatregelen zo optimaal gebruik gemaakt van de milieugebruiksruimte.

2. 50% geoptimaliseerd gebruik van de vergunde situatie (50%-variant)
   Bij deze variant wordt uitgegaan van de helft van het huidige maximaal vergund aantal ernstig gehinderden (6.685) en de daarbij behorende geluidscontouren. Uitgegaan wordt van aangepaste openingstijden 7-23uur en wordt de baanlengte 2.750 meter.
   Daarbinnen wordt met de realistisch mogelijk geacht hinderbeperkende maatregelen zo optimaal gebruik gemaakt van de milieugebruiksruimte.

3. 'Minder hinder, groei verdienen' model met 5.250 ernstig gehinderden (Van Geel variant)
   Hierbij is het aantal ernstig gehinderden gemaximeerd op 5.250. Daarbinnen is met een baanlengte van 2.750m en openingstijden van 7-23u een variatie mogelijk tussen vracht en passagiers vervoer. Om de effecten hiervan goed te kunnen beoordelen zal voor een drietal sub-varianten de effecten in beeld gebracht moeten worden:
   3a. Accent op luchtvracht
   3b. Accent op passagiers
   3c. Een gemengde invulling tussen luchtvracht en passagiers

4. Luchthaven met alleen klein zakelijk en oefen-verkeer (klein verkeer variant)
   Deze beleidsvariant wordt toegevoegd om nadrukkelijk een relatie te leggen met de reeds door de Alliantie tegen uitbreiding MAA uitgevoerde MKBA. Bij deze MKBA wordt er niet meer gevlogen met groot handelsverkeer vanaf MAA en blijft het gebruik beperkt tot alleen de zogenaamde General Aviation, de kleinere luchtvaart van privé vliegtuigen en zaken jets.

Als het gaat om variant 4 (klein verkeer) werd in het verleden een dergelijke variant bedrijfseconomisch als niet realistisch gezien. Ook Van Geel wijst op het 'omvangrijk negatieve exploitatiesaldo' evenals de consequentie daar dat daarmee ook afstand wordt genomen van de Luchtvaartnota en de rol van MAA daarin als luchthaven van nationale betekenis. Toch stelt het College voor om toch deze variant vanwege het maatschappelijk debat en om een breed speelveld in beeld te brengen in de MKBA en te laten doorrekenen.

Uw Staten wordt gevraagd om hierover een richtinggevende uitspraak te doen (vraag 4).
Daarna kan gestart worden met de opdrachtverlening en het opstellen van de MKBA van start gaan. De ingeschatte gemiddelde doorlooptijd van een goede en gedegen MKBA is ongeveer enkele maanden. In de zomer van 2021 zou het rapport gereed kunnen zijn en vervolgens betrokken worden bij de besluitvorming over de toekomststrategie van Maastricht Aachen Airport. Tevens geldt daarbij de omstandigheid dat het Rijk op dit moment de werkwijzer voor het opstellen van een MKBA voor luchtvaart aan het bijstellen is. Met name indicatoren van indirecte effecten op de leefomgeving zullen methodisch worden aangepast. De minister van I&W heeft aangegeven dat deze gevalideerde methode uiterlijk in het voorjaar van 2021 beschikbaar zal komen. In de uitvoering van de MKBA zal deze methode gehanteerd worden.

6.4 Hoofdcontouren van het advies van Pieter van Geel

Het College heeft de heer Pieter van Geel een jaar geleden gevraagd – vanuit zijn expertise en ervaringen bij zowel Schiphol als Eindhoven – om als onafhankelijk verkenner de Provincie van advies te voorzien over de provinciale vertaling van de nationale Luchtvaartnota voor MAA.
De centrale onderzoeksvraag voor de heer Van Geel was: hoe kan MAA ontwikkeld worden tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven, waarbij een gedegen afweging gemaakt wordt tussen economische belangen en leefbaarheid? In zijn aanpak heeft de heer Van Geel een zeer intensief traject doorlopen met omwonenden, maatschappelijke organisaties, experts, bedrijven, het luchthavenbedrijf zelf en de betrokken overheden. Daarbij is ook aanvullend onderzoek verricht naar de diverse hinderaspecten (geluidshinder, milieuaspecten, luchtkwaliteit, slaapverstoring en verkeersoverlast), de mogelijkheden voor verduurzaming, de economische betekenis en het innovatiepotentieel. Vanuit een aantal scenario's waarin de hoekpunten van het speelveld zijn geschetst (onder andere openingstijden, vervoersaantallen, vliegbewegingen, ernstig gehinderden) is het advies opgesteld. Kortheidshalve is hieronder een selectie van de punten gemaakt uit het advies waarover wij uw Staten sonderend het gesprek willen aangaan.

Profiel (het 'verhaal') van Maastricht Aachen Airport

In het advies schetst Van Geel een toekomstprofiel als 'een relatief kleine, hoogwaardige luchthaven als basisvoorziening met een accent op of uitsluitend vrachtvervoer'. Kwaliteit staat daarbij voorop, met grote toegevoegde waarde voor de logistieke keten en waarbij de luchthaven niet concurreert op milieustandaarden, maar juist voortdurend op zoek naar vermindering van overlast en hinder en toegevoegde waarde levert voor de economie als het gaat om snelle afhandeling, innovaties en strategische samenwerking met diverse partijen en andere luchthavens. In de keuze voor een profiel met alleen vracht of een combinatie tussen vracht en passagiers geeft de heer Van Geel ook aan dat dit als een bedrijfsmatige afweging kan worden beschouwd, immers, de overheid stuurt op milieunormen en hinderreductie zoals zij ook voor een normaal bedrijf de randvoorwaarden bepaald. Vanuit bedrijfsmatige optiek zou het voordeel hiervan kunnen zijn om fluctuaties in de vrachtmarkt met het passagiers-deel opgevangen zouden kunnen worden of vice versa. De volatiliteit van het personenvervoer is echter groter dan de vrachtmarkt die de afgelopen jaren stabiel is gestegen. Een keuze waarin vracht een belangrijke rol speelt, betekent ook dat de lengte van de baan (in de huidige vergunning 2.500 meter) verruimd zou moeten worden naar 2.750 meter.

Minder hinder, groei verdienen

In lijn met de landelijke Luchtvaarnota en de proefcasus Eindhoven hanteert Van Geel uit uitgangspunt 'minder hinder, groei verdienen'. Als publiek aandeelhouder van de luchthaven stelt hij voor het realiseren van hinderreductie centraal te stellen en te normeren. Het Rijk zal uiteindelijk als bevoegd gezag langs de lijnen van de Luchtvaarnota gaan toetsen met een nadruk op veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid. Daarbij wordt uitgegaan van het aantal 'ernstig gehinderden binnen de 48 dB Lden norm zoals die wettelijk is verankerd. Alles overwegende en mede gezien de 'latente' ruimte in de huidige vergunning van 2011 (13.371 ernstig gehinderden), de 'huidige' situatie van 2019 (5.592) en de toekomstige ontwikkelingen en vernieuwing van de vloot, stelt Van Geel een hindernorm voor van 5.250 in 2030.

Verder stelt Van Geel voor om het aantal ‘slaapverstoorden’ in de ochtend fors te reduceren (van 1.700 naar nagenoeg 0) door de openingstijden van de luchthaven te wijzigen van 6:00 – 23:00 naar 7:00 – 23:00. Tegelijkertijd is het voor een vliegmaatschappij als Corendon (met verre bestemmingen en meerdere tussenstops per dag) dan wel van belang om een goede zogeheten ‘flexibele externsieregeling’ op te stellen. Hierbij krijgt de maatschappij de ruimte om toch na 23:00 te landen omdat deze vertraging buiten hun schuld vertraging ondervinden.

Innovatief en duurzaam

Maastricht Aachen Airport heeft goede kansen als het gaat innovatie en vernieuwing van de luchtvaart. Reeds nu zet zij belangrijke stappen als het gaat om moderne geautomatiseerde vrachtafhandeling, waarvan Van Geel aangeeft dat hier de strategische en economische toegevoegde waarde het grootst is. Samenwerkingskansen (bijv. met de RWTH Aachen) op het gebied van luchtvaartinnovatie, opschalen elektrisch vliegen, opslag transport alternatieve brandstoffen zijn richtingen die verkend kunnen worden. Verder kan er ingezet worden op nog stillere, schonere en zuiniger toestellen. Het versneld stimuleren van de vlootvernieuwing is mogelijk versneld te realiseren als strategische keuze. Uiteindelijk kan ook zo gewerkt worden aan een luchthaven die in 2030 CO2-neutraal op de grond opereert. De Koninklijk Nederland Lucht- en Ruimtevaartcentrum (LNR) heeft een relevant advies op verzoek van Van Geel uitgebracht over de kansen voor verduurzaming en innovatie op MAA[7]. Daarin worden de mogelijkheden beschreven voor a) duurzame technologieën, b) duurzame operatie en c) een duurzame luchthaven. Momenteel lopen er al onderzoeken naar de mogelijkheden voor de duurzame opwek van energie op en/of rondom de luchthaven. Het opstellen van een Innovatieagenda voor MAA waarin diverse partners zowel bedrijfsmatig onderling als in triple helix samenwerking tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheden pragmatisch aan de slag gaan.

Omgevingsfonds en herstructureringsplan

Een laatste belangrijk onderdeel in het advies betreft de maatregelen in de directe omgeving van de luchthaven, in het bijzonder de kernen Geverik en Schietecoven. Juist vanuit maatschappelijk oogpunt en het behouden van draagvlak en begrip in de omgeving voor de luchthaven zou hier een serieus gebaar en erkenning van de problematiek aan de orde moeten zijn, aldus Van Geel. Een Omgevingsfonds van 10 mln. euro (1 mln. euro p/j voor 10 jaar) en een integraal herstructureringsplan voor de beide kernen, zou in zeer nauwe samenwerking met de bewoners opgesteld moeten worden waarbij een breed palet aan maatregelen mogelijk zijn. Een maatregelenpakket niet gericht op kleine compensatieprojecten, maar direct gerelateerd aan het verminderen van de overlast. Voor de voeding van het fonds zou het redelijk zijn in de ogen van Van Geel als daar MAA zelf, de Provincie als aandeelhouder, de gemeente Beek en de Rijksoverheid een bijdrage aan zouden kunnen leveren. Het College wil hier actief werk van maken en nog voor de zomer van 2021 hier met voorstellen naar uw Staten komen.
Als het gaat om participatie en informatie adviseert van Geel een verdere verbeterslag.

[7] NLR (2020). *Duurzaam en Innovatief Maastricht Aachen Airport. Inventarisatie van kansen voor verduurzaming en innovatie op MAA,* oktober 2020. Online beschikbaar: https://www.limburg.nl/publish/pages/4814/duurzaam_en_innovatief_maastricht_aachen_airport_oktober_2020.pdf

Een gedegen netwerk van metingen alsook een herijking van de samenstelling van de Commissie Regionaal Overleg (CRO). Onafhankelijke informatievoorziening is een belangrijk uitgangspunt voor het contact met omwonenden en belanghebbenden.

G*rond- en vastgoedstrategie*
Een grond- en vastgoedstrategie helpt de luchthaven bij het maken van strategische keuzes, faciliteert het maken van integrale keuzes waarin grond en vastgoed een rol spelen, heeft de potentie om het bedrijfsresultaat van de luchthaven te doen verbeteren en kan de luchthaven helpen in haar concurrentiepositie. Naast het voorgaande is gebleken dat behoefte is aan het kunnen toetsen van initiatieven die een relatie hebben met de luchthaven aan een gegeven kader. De grond- en vastgoedstrategie MAA heeft derhalve als doel om in positieve zin bij te kunnen dragen aan het bedrijfsresultaat van MAA en de bedrijfsrisico's doen verminderen.

6.5 Kernelementen in de op te stellen toekomststrategie voor komende 10 jaar
Op basis van de sonderende bespreking met uw Staten zal het College een voorstel ontwikkelen voor de gewenste toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport. Het College ziet het advies van de heer van Geel daarin als een belangrijke bouwsteen die handvatten biedt voor deze strategie. De norm voor hinderreductie uitgedrukt in aantal ernstig gehinderden, het omgevingsfonds en de herstructuringsaanpak, de openingstijden van de luchthaven en de lengte van de baan zijn daarin belangrijke kernelementen.

Tegelijkertijd zal er de komende maanden ook nog veel onderzocht en uitgewerkt moeten worden zoals de bedrijfseconomische gevolgen van de verschillende nog te onderzoeken scenario's die tevens in de maatschappelijke kosten baten analyse doorgerekend zullen worden. Tevens wordt er gewerkt aan een nieuwe grond- en vastgoedstrategie voor de luchthaven en omgeving en zullen vanuit MAA verdere gesprekken met nieuwe luchtvaart-gerelateerde partijen gevoerd worden. Met het aantreden van de nieuwe Raad van Commissarissen zal in de nieuwe strategie ook het 'governance-model' herijkt worden evenals een verdere professionalisering van de communicatie en informatie naar de omgeving. De luchthaven zelf onderzoekt momenteel overige hinder-reducerende maatregelen (grondgeluid terugdringen, baan layout en verdere elektrificatie van de operatie).

De kernelementen voor de op te stellen nieuwe strategie voor de komende 10 jaar zijn en tevens als basis voor de aanvraag van het luchthavenbesluit:
- een onderscheidend profiel voor MAA met een meerjarig bestuurlijk commitment;
- een keuze voor reële richtinggevende hindernorm, de gewenste openingstijden en de lengte van de baan;
- een aanpak waarmee de leefbaarheid in de directe omgeving wordt verbeterd;
- een aanpak waarmee een CO2-neutrale luchthaven op de grond in 2030 wordt gerealiseerd vanuit een strategische innovatieagenda;
- een proces in zetten met alle betrokken om te komen tot een aangepaste 'govenance' in het licht van de aanbevelingen van Van Geel;
- een nieuwe grond- en vastgoedstrategie waarin waar het provinciale eigendommen betreft en ook relaties gelegd worden met direct gerelateerde ontwikkelingen rondom de luchthaven

en bijdragen aan het blijvend kunnen borgen van deze basisvoorziening (grondverkoop, parkeergelegenheid, duurzame opwek van energie etc.);
- een doorrekening van de voorgestelde varianten in een maatschappelijke kosten baten analyse als bouwsteen voor de weging in het besluitvormingsproces;
- een meerjarige financiële vertaling van gekozen strategie en onderdelen daarvan.

Het Rijk heeft in de Luchtvaartnota aangegeven dat zij verwacht dat luchthavens en regionale overheden in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met belanghebbenden in hun regio, de gewenste ontwikkeling verkennen. Daar is in het proces dat de Provincie nu met verkenner Van Geel doorlopen. Een belangrijke stap, waar ook belangrijke vervolgstappen in de deze dialoog nodig zijn. Daarmee kiest de provincie Limburg voor een duurzaam strategisch belang in haar regionale luchthaven om de publiek belangen verbondenheid, duurzaamheid, veiligheid, en hinderbeperking te kunnen dienen.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf

Zie bovenstaande nadere toelichting. Op basis van de sonderende bespreking met uw Staten zal het College met voorstellen komen voor keuzes in de nieuwe toekomststrategie.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Maastricht Aachen Airport is een apart product (1.1.5) in de begroting onder het programma Investeringsklimaat. Tijdens het opstellen van de nieuwe strategie zullen de relevante financiële doorrekeningen gemaakt worden en indien nodig dekkingsvoorstellen aan uw Staten worden voorgelegd.

9. Juridische aspecten – deregulering

Niet van toepassing.

10. Verbindingslijnen en andere visies

De ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport raakt met diverse andere provinciale beleidskaders als het gaat om innovatievermogen (Missiegedreven Economisch Beleidskader), de bereikbaarheid en infrastructuur (Mobiliteitsvisie), een gewogen ruimtelijk beleid met milieu- en geluidcontouren (Provinciale Omgevingsvisie, Natuurbeleid, Stikstofaanpak) en de verduurzamingd opgave (Provinciale Energie Strategie). Het is tevens een provinciale deelneming waarbij de Sturing in Samenwerking 3.0 eveneens aan de orde is.

11. Verdere planning, procedure en uitvoering

Na de sonderende bespreking van deze notitie in de Statencommissie FEB van 5 maart, stelt het College twee besluitvormingssporen voor.

Ten eerste zal er voor het opstellen van de nieuwe strategie zorgvuldige voorbereidingen, diverse doorrekeningen, nadere analyse en informatie vergaard moeten worden. De strategie vormt immers de basis voor de aanvraag van het nieuwe luchthavenbesluit enerzijds maar anderzijds ook een provinciaal commitment voor de komende 10 jaar dat duidelijkheid, rust en perspectief biedt voor alle betrokkenen. Juist ook omdat het proces rondom de MKBA zorgvuldig doorlopen moet worden en een doorlooptijd van enkele maanden kent, voorzien wij op dit moment een besluitvormingsmoment in uw Staten direct na de zomer gericht op de commissiebehandeling FEB van 10 september 2021 en de PS-vergadering van 1 oktober 2021. Vervolgens kunnen dan de voorbereidingen door de luchthaven gedaan worden om te komen tot een aanvraag van het nieuwe luchthavenbesluit in de eerste helft van 2022. De Minister zal vervolgens in 2022/2023 een besluit kunnen nemen.

Tegelijkertijd zijn de noodzakelijke investeringen in de renovatie van de start- en landingsbaan urgent op kortere termijn. Maar ook voor de maatregelen in de omgeving ten aanzien van de leefbaarheid en herstructurering, hecht het College aan besluitvorming van uw Staten vóór de zomer. Wat betreft de baanrenovatie omdat hier lange (voorbereidende) aanbestedingstermijn gelden en de planning voor 2022 ook met de vliegmaatschappijen afgestemd dient te worden. Wat betreft de leefbaarheid omdat de urgentie hiervan zoals verwoord en toegelicht door de heer Van Geel scherp op het netvlies van het College staat. Ongeacht welke strategie wordt gekozen of welk scenario gunstiger of minder gunstig uit de MKBA komt, beide investeringen zijn noodzakelijke investeringen vanuit het publieke belang vanuit veiligheid en leefbaarheid die op korte termijn besluitvorming vereisen.
Daarom stellen wij voor om voor het kredietbesluit voor zowel de renovatie van de baan en het verbeteren van de leefbaarheid in de directe omgeving nog vóór de zomer aan uw Staten voor te leggen. Daarbij zou het College u eind april 2021 de voorstellen kunnen toesturen, waarmee de commissiebehandeling FEB op 21 mei kan plaatsvinden en besluitvorming in de Provinciale Staten (reguliere) vergadering van 18 juni 2021.

12. Periodieke informatie/sturingsinformatie

- ☐ **Via Jaarstukken en Begroting**
  - ☐ Paragraaf Projecten
  - ☐ Paragraaf Financieringen
  - ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
  - ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
  - ☐ Programmaverantwoording
- ☐ **Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten**

13. Evaluatie

De heer van Geel heeft in zijn advies aangegeven dat het stellen van een norm voor geluidshinder voor 2030 belangrijk is om duidelijkheid te bieden. Echter het werken met een tussentijdse norm in 2026 en deze opnemen in het luchthavenbesluit, biedt de ruimte om te beoordelen of op grond van de vastgelegde criteria een aanpassing van het doel voor 2030 nodig c.q. actueel is. Gedacht kan worden of bijvoorbeeld aanvullende vereisten rondom CO2 uitstoot dan aan de orde is. In 2026 zou er dan opnieuw eventueel een wel of niet aangepast doel voor 2035 vastgesteld kunnen worden.

Daarnaast worden uw Staten via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages MAA als ‘groot project’ voortdurend op de hoogte gehouden van de actuele ontwikkelingen, voortgang en de behaalde resultaten.

14. Communicatie

Voor Maastricht Aachen Airport zetten wij in op een proactieve communicatie met de omgeving, een balans tussen de economische verankering in de regio én behoud van de leefkwaliteit voor de omgeving. Het voeren van de dialoog met omwonenden is hierbij essentieel. Sinds oktober 2019 is er een online community voor alle omwonenden van MAA. Deze community is ingericht om de dialoog en participatie te verbeteren tussen de Commissie Regionaal Overleg (CRO) en mensen die woonachtig zijn binnen de invloedsfeer van MAA. Daarnaast is met de aanpak van het advies van de heer Van Geel gestart met het betrekken van diverse stakeholders (omwonenden, LWV, toeristische ondernemers) bij besluitvorming rondom de luchthaven. De dialoog voeren met de omgeving is een continue proces en aandachtspunt, zowel vanuit de Provincie als de luchthaven zelf.
Daarbij zijn verschillende aspecten aan de orde zoals helder informatie over de stand van zaken, actualiteiten en te zetten processtappen en besluiten. Onafhankelijke data en cijfers over belangrijke onderwerpen als hinder, milieu-aspecten en klachtenafhandeling. Belangrijk is het blijven werken en vergroten van het lokale draagvlak en vertrouwen, begrip in elkaars opvattingen en hier ook naar handelen door bijvoorbeeld het zichtbaar maken van gerealiseerde verbeteringen en genomen maatregelen. In het advies van de heer Van Geel zijn hierover belangrijke aanbevelingen gedaan waar de Provincie alsook de luchthaven en betrokkenen baat bij kunnen hebben.
Het ingezette proces van de heer Van Geel, zal even belangrijke vervolgstappen moeten krijgen, in zeer nauwe dialoog met de omgeving, vanuit ieders rol bijdragen aan een nieuwe balans en verbinding tussen luchtvaart en de leefomgeving.

15. Meegezonden bijlagen

Van Geel, P. (2021). *Op zoek naar verbinding. Advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2030,* 26 januari 2021.

De andere bijlagen waarnaar wordt verwezen evenals andere relevante documenten zijn digitaal te raadplegen op de provinciale website: https://www.limburg.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/luchtvaart/luchtvaartnota-2020/

OP ZOEK NAAR VERBINDING



advies ontwikkeling
Maastricht Aachen Airport
2021-2030

drs. Pieter van Geel
januari 2021

Advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021 – 2030

drs. Pieter van Geel
januari 2021

Inhoudsopgave

Voorwoord		**5**
Samenvatting		**7**
1.	**Inleiding**	**13**
1.1.	Aanleiding	13
1.2.	Aanpak en verantwoording	13
1.3.	Karakter advies	14
1.4.	Uitgangspunten	15
1.5.	Luchtvaartnota 2020-2050	17
2.	**Ontwikkelrichting MAA**	**19**
2.1.	Maatschappelijke context MAA	19
2.2.	Het verhaal MAA	21
3.	**Economische betekenis en perspectief**	**23**
3.1.	Economische betekenis van de luchthaven	23
3.1.1.	Economische betekenis in termen van werkgelegenheid	24
3.1.2.	Voorwaartse effecten	24
3.2.	Economisch perspectief	25
3.2.1.	Passagiers	25
3.2.2.	Vracht	27
3.3.	Werkgelegenheid en toegevoegde waarde vracht en passagiers	29
3.4.	Effecten MAA op andere sectoren (toerisme en recreatie)	29
4.	**Kaders voor de ontwikkeling MAA**	**33**
4.1.	Maatstaf hinder	33
4.1.1.	Niveau hinder	34
4.1.2.	ALARA-principe	34
4.1.3.	Instrumenten voor sturen op hinder reductie	35
4.2.	Centrale afweging	36
4.2.1.	Bouwsteen hinderreductie	36
4.2.2.	Bouwsteen economische ontwikkeling	38
4.2.3.	Keuze	39
4.2.4.	Extra instrumenten, extensieregeling, herstructurering	41
4.3.	Invoering en evaluatie	43
5.	**Overige hinder beperkende maatregelen**	**44**
5.1.	Algemeen	44
5.2.	Resultaten en conclusies	44
5.2.1.	Maatregelen grondgeluid	45
5.2.2.	Operationele maatregelen	45
5.2.3.	Maatregelen in de omgeving	46
5.3.	Omgevingsfonds en herstructurering	47
6.	**Duurzaam en innovatief MAA**	**48**
6.1.	MAA: duurzaam en innovatief	48
6.2.	Programmatische aanpak	49
6.3.	Klimaat en luchtkwaliteit	50
6.3.1.	Klimaat en CO2	50
6.3.2.	Milieukwaliteit, NO_x en Fijnstof	51
7.	**Governance en participatie**	**57**
7.1.	Inleiding	57
7.2.	Bestuurlijke kolom	57
7.3.	Participatie en informatie	59
7.3.1.	Huidige structuur	59
7.3.2	Uitgangspunten en doelen m.b.t. overleg en participatie	60
Bijlagen		**63**
Bijlage 1:	**Opdracht**	**65**
Bijlage 2:	**Lijst gesproken partijen**	**67**
Bijlage 3:	**Begrippenlijst**	**69**
Bijlage 4:	**Scenariostudie To70**	**71**

Voorwoord

"... de kool en de geit niet gespaard, maar altijd een beetje beschadigd worden."

"Gedurende een half jaar één dag per week het proces begeleiden om te komen tot een gedragen visie op de toekomst van Maastricht Aachen Airport." Zo luidde begin 2020 de opdracht van de Provincie Limburg.

Helemaal onbekend met de perikelen rond de luchthaven in het verleden was ik niet. Zo stonden begrippen als "randen van de nacht" nog op mijn harde schijf en door mijn werkzaamheden voor Schiphol en Eindhoven Airport kende ik de vraagstukken op bestuurlijk en politiek niveau op het gebied van luchtvaart.

Ik was dus enigszins voorbereid, maar niet op de Covid-19 pandemie en de gevolgen ervan.

Dat maakte het overleg zeker in het begin moeizaam. Wat ook niet hielp was dat iedereen in het proces al een mening had. Vaak is een mening een prima start voor overleg, want dan weet je waar je aan toe bent. Maar om tot iets te komen, iets op te lossen zijn enige twijfel, creativiteit en inlevingsvermogen wel belangrijk. We leven immers in een land waarin niemand ooit het absolute gelijk krijgt. We leven in een land waarin bij collectieve besluitvorming altijd door iedereen wat ingeleverd wordt.

Waarbij, zoals een politieke leermeester van mij dat ooit zei, de kool en de geit niet gespaard, maar altijd een beetje beschadigd worden.

Ik hoop dat mijn verkenning, uitmondend in dit advies, een beetje bijdraagt aan het vergroten van de twijfel van iedere betrokkene. Want zoals ik in een column in het dagblad De Limburger ooit het citaat van Voltaire las: "Twijfel is geen prettig gevoel, maar zekerheden zijn absurd."

"Twijfel is geen prettig gevoel, maar zekerheden zijn absurd."

Tenslotte wil ik iedereen bedanken die ik heb kunnen spreken en die mij ondersteund hebben bij de totstandkoming van dit advies.

Pieter van Geel



Samenvatting

Opdracht, aanleiding, werkwijze en karakter advies

Opdracht en aanleiding
De provincie Limburg heeft mij als verkenner gevraagd een advies uit te brengen over “de provinciale vertaling van de nationale Luchtvaartnota“ en daarbij te zoeken naar het maatschappelijk best haalbare advies met betrekking tot de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Met actieve betrokkenheid van de samenleving.
Dit advies moet de basis vormen voor politieke besluitvorming in Provinciale Staten en vervolgens het kader vormen voor het op te starten proces voor een nieuw luchthavenbesluit. Dit onderzoek kan beschouwd worden als de verkenning voorafgaand aan de formele trajecten zoals de Luchtvaartnota vereist.

Werkwijze
Ondanks de beperkingen vanwege de Covid-19 pandemie is onder begeleiding van een werkgroep een aantal onderzoeken uitgevoerd om een beter beeld te krijgen van de economische en werkgelegenheidseffecten van de luchthaven. Ook zijn de mogelijkheden van hinderreductie verkend en is onderzocht welke innovaties doorgevoerd kunnen worden. Tenslotte zijn veel gegevens in een aantal scenario’s samengebracht en is er een duidelijk beeld ontstaan van de consequenties van mogelijke toekomstscenario’s.
Daarover is breed gecommuniceerd met tal van betrokkenen. Niet met het doel het “eens te worden“ of “verantwoordelijkheden voor onderzoek en analyseresultaten te delen”, maar om de aanwezige kennis te gebruiken en dit advies te verbeteren.

Karakter advies
Het voorliggende advies heeft het karakter van een samenhangend compromis waarbij de kool en de geit allebei wat beschadigd zijn. Degenen die het vliegveld willen sluiten zullen in dit verband zeker teleurgesteld zijn, net als degenen die economische ontwikkeling van primair belang vinden.
Allebei respectabele standpunten die in het politieke en maatschappelijke debat zeker een rol zullen spelen, maar mede gelet op mijn opdracht, in een compromis niet passen.

Het verhaal Maastricht Aachen Airport

Het perspectief van Maastricht Aachen Airport hangt uiteraard samen met wat er nationaal gedacht wordt over de luchtvaart, neergelegd in de Luchtvaartnota 2021 - 2050. Daarnaast is het algemene beeld over de luchthaven van belang dat ik gedestilleerd heb uit de gesprekken in de regio.

Luchtvaartnota
In deze nota staan de kaders verwoord voor de ontwikkeling van de regionale luchthavens.
Een van de belangrijkste is dat de luchthaven zich moet ontwikkelen binnen de kaders van “veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid“.
De overlast moet verminderen, groei moet verdiend worden. Aan participatie en draagvlak in de regio wordt veel gewicht toegekend.

Het verhaal
Een relatief kleine, hoogwaardige luchthaven als basisvoorziening met een accent op of uitsluitend vrachtvervoer. Dat is het profiel van de luchthaven dat het dichtst bij opvattingen van velen komt. Kwaliteit voorop, in de hele logistieke keten geen concurrentie op milieustandaarden. Met een open mind naar de samenleving, met een ruimhartige invulling van de publiek gestelde doelen en voortdurend op zoek naar vermindering van overlast en hinder. Met een eigenaar die primair ”stuurt en handelt“ op basis van publieke kaders en derhalve het algemeen belang.

Economische betekenis MAA

Feitelijke betekenis 2019

- Werkgelegenheid:
  - 1.760 werkzame personen voor de regio.
  - 2.480 werkzame personen voor Nederland.
- Economische toegevoegde waarde: (regionaal) :150 miljoen euro.
- Productiewaarde (regionaal): 280 miljoen.
  - Vracht 111.000 ton, 435.000 passagiers.

Perspectief

- **Vracht**
  De algemene marktvraag naar vracht in relatie naar MAA is nauwelijks onderbouwd aan te geven. Het is een volatiele markt met veel concurrentie. Belangrijker dan de marktvraag is het ondernemend vermogen van MAA om accounts te scoren en de ruimte die MAA hiervoor krijgt en neemt. Als bandbreedte in dit advies ben ik mede op basis van de uitgevoerde onderzoeken uitgegaan van 200.000 tot 290.000 ton in 2030 (111.000 ton in 2019).
  Verdere ontwikkeling als tweede nationale vrachtluchthaven wordt kansrijker geacht dan een verdere ontwikkeling als luchthaven voor personenvervoer.
- **Personen**
  De marktverwachtingen voor personenvervoer zijn - los van de effecten van corona - zeer onzeker. Een grote bandbreedte van 500.000 tot 750.000 personen in 2030 wordt als te toetsen volume in dit advies aangehouden (434.000 in 2019).

Kaders voor de ontwikkeling

De toekomstige ontwikkeling van MAA wordt primair gestuurd door publiek vastgestelde kaders op het gebied van leefbaarheid en milieu. Concreet voor de kortere termijn vormt het aantal ernstig gehinderden de maatstaf.
De centrale doelstelling is om dat aantal richting 2030 te verminderen, en tegelijk voor MAA tenminste de onderkant van de bandbreedte bereikbaar te maken, door het creëren van geluidsruimte via realistische maatregelen zoals vlootvernieuwing en een andere verdeling van de vluchten over de dag. Extra groeiruimte kan verdiend worden met extra inspanningen.
Concreet is de kern van het advies op dit punt:

- reductie aantal ernstig gehinderden 5.600 naar 5.250 in 2030 (- 6%);
- sluiten van de luchthaven tussen 23 en 7 uur: minimaliseren van aantal ernstig slaapverstoorden van 1.700 naar nagenoeg 0;
- herstructurering omgeving Geverik en Schietecoven met behulp van een omgevingsfonds.

Met deze uitgangspunten en randvoorwaarden kan een toename van het aantal vliegbewegingen verdiend worden. Uitgaande van het gebruik van een tot 2.750 meter verlengde start- en landingsbaan is er daarmee perspectief voor economische ontwikkeling.

Overige hinder beperkende maatregelen

Naast de variabelen die een rol spelen die bij de sturing van de ontwikkeling van de luchthaven is nog een aantal maatregelen mogelijk om overlast en hinder te beperken en daarmee de leefkwaliteit te verbeteren.

- Een pakket gericht op het vooral elektrificeren van machines op en rond de luchthaven: zowel voor geluid als beperken andere emissies;
- maatregelen op het gebied van optimaliseren van routes, baangebruik, wijze van aanvliegen en starten. In een samenhangend pakket te beoordelen en mee te nemen in hoeverre het Heuvelland ontzien kan worden;
- maatregelen met betrekking tot de directe inrichting van het landschap en gebouwen: over het algemeen *no regret* en kosteneffectief.

Milieu en externe veiligheid

Milieu en klimaat

Vliegen veroorzaakt uitstoot van milieuvervuilende stoffen en CO2.

- De bijdrage van MAA aan de achtergrondconcentraties van NO_x en fijnstof/ultrafijnstof is beperkt. De mogelijkheden om op korte termijn de uitstoot te verminderen zijn eveneens beperkt. Elektrificatie van de activiteiten op de grond is het belangrijkste op dit moment.
- MAA kan een actieve rol vervullen in de afspraken die op landelijk niveau zijn gemaakt met betrekking tot het gebruik van duurzame brandstoffen en reductie van CO2.
- Als extra inspanning kunnen de vluchten vanaf MAA CO2 gecompenseerd worden via speciale programma's.

Externe veiligheid

De onderzochte opties met meer vrachtverkeer, leveren grotere Externe Veiligheidscontouren (EV) op en daarmee liggen er ook meer woningen binnen de relevante contouren. Echter, bij de nieuw te bepalen ongevalkansen voor regionale luchthavens kan verwacht worden dat er geen woningen binnen de 10-5 contour (sloopzone voor EV) zullen liggen.

Innovaties

De wens in de regio leeft om van MAA een toekomstbestendig vliegveld te maken. Die toekomst is per definitie onzeker, maar elektrisch of hybride vliegen zal zeker een rol gaan spelen. Het langzaam maar zeker klaar maken van het vliegveld met faciliteiten voor hybride en/of elektrisch vliegen zoals de lay out en energievoorziening kan bijdragen aan het toekomstbestendig maken van MAA. Ook het organiseren van samenwerkingsverbanden in de regio draagt daaraan bij. Het introduceren van moderne geautomatiseerde vrachtafhandeling systemen past in het profiel van een innovatieve luchthaven. Een innovatieprogramma, ingebed in een programmatische aanpak, is daarom wenselijk.

Governance en participatie

Governance

De provincie Limburg heeft als eigenaar en publiek orgaan een integrale verantwoordelijkheid voor de kaders waarbinnen MAA opereert, ook al is in formele zin de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd gezag. Het algemeen belang is daarbij leidend.
MAA opereert binnen die publieke kaders die zodanig zijn geformuleerd dat een op de lange termijn gericht beleid met de daarbij behorende investeringen mogelijk zijn.

Communicatie en participatie

Een adequate communicatie- en overlegstructuur is van wezenlijk belang. Burgers hebben daar recht op, zeker wanneer zij geraakt worden door het functioneren van de luchthaven.
Enkele belangrijke uitgangspunten daarbij:

- altijd duidelijkheid over de status van stukken en overleg (informatie, consultatie, formeel advies) en de verantwoordelijkheidsverdeling (wie besluit waarover);
- de bewoners kiezen zelf hun vertegenwoordigers in het overleg;
- leden van overlegorganen krijgen ondersteuning om hun kennis te vergroten;
- onafhankelijke informatievoorziening.

Aanbevelingen

Advies Economische aspecten

1. Hanteer in de overwegingen waarbij de publieke kaders voor MAA worden vastgesteld een bandbreedte van:
    - 500.000 tot 747.000 passagiers in 2030 (435.000 in 2019)
    - 200.000 tot 289.000 ton vracht in 2030 (111.000 in 2019)

2. Kies expliciet voor de gewenste functie van de luchthaven: vracht of gemengd.
   Met een duidelijke voorkeur voor vracht inclusief verlengd baangebruik naar 2.750 meter.

Advies sturingsmodel

De ontwikkeling van MAA wordt in de toekomst ingekaderd door de publiek vast te stellen normen met betrekking tot geluidbelasting.

3. Als norm voor geluidbelasting wordt het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB Lden gehanteerd zoals dat wettelijk gedefinieerd is. Dit sluit bovendien aan bij het beleid van de Rijksoverheid om tot 6.000 voet geluid bepalend te laten zijn voor te kiezen oplossingen boven 6.000 voet is dat klimaat (CO_2 uitstoot).
4. Van de latente ruimte uit de vergunning wordt geen gebruik gemaakt.
5. Hanteer als basisfilosofie dat de onderkant van de bandbreedte van de volumes vracht en personenvervoer bereikt moet kunnen worden door redelijke, realistische eisen met betrekking tot reductie van geluidbelasting. De bovenkant kan in beeld komen bij verdergaande maatregelen.
6. Rekening houdend met de hiervoor genoemde verreikende uitgangspunten wordt de te verdienen geluidsruimte tussen 2019 en 2030 voor 75% benut voor verdere ontwikkeling van de luchthaven en voor 25% ten gunste van het reduceren van de feitelijke geluidsbelasting (indien de geluidsruimte in de huidige vergunning als uitgangspunt wordt genomen, komt 90% ten gunste van vermindering van het aantal gehinderden en 10% voor de ontwikkeling van de luchthaven).
7. Concreet vertaald in het totale niveau van het aantal ernstig gehinderden:
   het terugbrengen van het aantal ernstig gehinderden van (afgerond) 5.600 in 2019 naar 5.250 in 2030.
8. Omdat gedeeltelijk opvullen van deze geluidruimte gepaard zal gaan met een groter aantal vliegbewegingen en de hinder ook niet op alle plekken zal verminderen, ook al is de feitelijke gemiddelde belasting lager, compenseren met:
   - Beperken van de openingstijden van 7 tot 23 uur voor alle verkeer of bijvoorbeeld voor alleen vracht. Hiermee vermindert het aantal ernstig slaapverstoorden aanzienlijk.
   - Een pakket hinder beperkende en herstructurerings maatregelen te nemen, met name direct rondom de luchthaven, te financieren uit een omgevingsfonds.

Advies invoering en evaluatie

De balans kan gevonden worden door:

9. Nu een beleidsmatig reductie doel vast te stellen voor 2030.
10. Een doel vertaald in een tussentijdse norm voor 2026 in het luchthavenbesluit opnemen.
11. In 2026 beoordelen of op grond van in het besluit vastgelegde criteria een aanpassing van het doel c.q. dan norm voor 2030 nodig is. Dat is temeer van belang omdat dan ook bezien moet worden of andere elementen een rol moeten gaan spelen bij de vaststelling van de kaders voor de ontwikkeling. Met name zal dan relevant worden in welke mate de CO_2 uitstoot daarbij een rol gaat spelen.
12. In 2026 weer een doel voor 2035 vaststellen .
13. Binnen de vijfjaarcyclus geen aanpassingen van de normering aanbrengen. Dat biedt duidelijkheid naar alle betrokkenen.
14. Het is verstandig om de komende jaren een op Limburg toegespitst onderzoek te doen ingebed in een breder (markt)onderzoek naar factoren die van belang zijn voor toerisme en verblijfsrecreatie in Zuid-Limburg. Isoleren van een bepaalde factor is wel erg uitdagend voor onderzoekers.

Advies en overige hinder reducerende maatregelen

15. Verminder grondgeluid en emissies door vergaande elektrificatie van activiteiten op de luchthaven, preconditioned air, walstroom.
16. Verwerk in de milieuvergunning voor het proefdraaien milieutechnische voorwaarden volgens het ALARA-principe.
17. Breng voorstellen en ideeën met betrekking tot routeoptimalisatie, baanpreferentie, CDO (aanvliegen en landen) en eventuele rustperiodes in samenhang met elkaar en betrek bewoners en overlegorgaan daarbij.
18. Werk gestaag aan een aantal no-regretmaatregelen met betrekking tot de inrichting van de directe omgeving: gebouwen, groen.

19. Maak een plan voor het gereedmaken van de luchthaven voor elektrisch vliegen, te beginnen voor kleine vliegtuigen. Inclusief de lay out van de luchthaven.
20. Maak een herstructureringsplan voor de woongebieden Geverik en Schietecoven direct in het verlengde en naast de baan
21. Creëer een omgevingsfonds om de kosten van de herstructureringsplannen te kunnen dekken.

Advies innovatie

22. Stel een innovatieagenda op voor MAA.
23. Organiseer een structuur waarin op basis van een programma stakeholders samenwerken op voor hen relevante onderwerpen. Maak een plan van aanpak, stel een programmamanager aan.

Advies milieukwaliteit

24. Stimuleer de inzet van zuinige en schone motoren via de luchthavengelden om de uitstoot CO2 en NO_x te beperken.
25. Reduceer fijnstof en NO_x-emissies op de luchthaven zelf door meer apparatuur te elektrificeren die wordt gebruikt tijdens de afhandeling van het vliegtuig op de grond (zie ook advies onder “overige hinder beperkende maatregelen“).
26. Speel een actieve rol om in het kader van het landelijk afgesproken programma Slim en Duurzaam synthetische brandstoffen te introduceren.
27. Zet gezamenlijk in op het versnellen van de elektrificatie van de luchtvaart. Op de lange termijn kan elektrisch of hybride vliegen net als bij de NO_x-emissies ook de fijnstofemissies minimaliseren.
28. Werk de mogelijkheden om MAA in 2030 klimaatneutraal te maken verder uit inclusief de mogelijkheden om de eigen gebouwen en terreinen op energiegebied zelfvoorzienend te maken.
29. Zorg vanuit de luchthaven voor een actieve betrokkenheid bij alle afspraken in het kader van duurzame luchtvaart.
30. Creëer in afstemming met bedrijfsleven (Corendon en regionale bedrijfsleven) een klimaat compensatiefonds (C02 compensatie) en werk de mogelijkheden uit om hiermee in de directe omgeving van de luchthaven CO2 compenserende projecten te realiseren.
31. Aanbevolen wordt een actieprogramma Ultrafijnstof in overleg met omwonenden en direct betrokkenen nader uit te werken, te bespreken en te onderzoeken op haalbaarheid in de overlegstructuur in de regio.
32. Maak in de periodieke onderzoeken van de GGD een onderscheid tussen ervaren hinder van de luchthaven Geilenkirchen (Awacs) en MAA.

Advies governance

33. Vervul als private aandeelhouder een in een strategie vast te leggen rol waarin publieke belangen worden geborgd.
34. Kom zo snel mogelijk tot normale vennootschappelijke verhoudingen.
35. Draag structureel bij aan de NEDAB-kosten.
36. Breng na een principieel besluit over de doelen en kaders in dit advies dat besluit in samenhang met de noodzakelijke investeringen, in een MKBA analyse.
37. Dat principiële besluit zou in mijn ogen tenminste de volgend elementen moeten bevatten:
    - milieukaders, met name geluidsbelasting;
    - keuze vracht of gemengd;
    - herstructureringsopgave en het daarbij behorende omgevingsfonds.
38. Kies voor rechtstreekse vertegenwoordiging van bewoners en bewonersgroepen in overleg en participatietrajecten. Voor belangrijke besluiten wordt een participatietraject opgezet conform de Omgevingswet.
39. Werk voortvarend aan het opzetten van een netwerk voor het meten van geluid. Probeer de regionale initiatieven van de CRO en het burgerinitiatief in verband te brengen met het landelijke programma.
40. Samenstelling van het overlegorgaan: naast het principiële punt met betrekking tot de samenstelling is het van belang structuur aan te brengen in de bewonersvertegenwoordiging. Belangen binnen de regio

kunnen uiteenlopen en daarom is bijvoorbeeld een vertegenwoordiging vanuit de koppen van de baan, de verschillende schillen en zones van belang.

41. De keuze van de vertegenwoordigers aan de burgers zelf overlaten. De verschillende bewonersgroepen kunnen zich met een drempelwaarde van bijvoorbeeld 25 leden melden en kunnen dan onderling binnen de structuur zelf bepalen hoe ze tot vertegenwoordiging komen.
42. Jongeren betrekken door onder andere specifieke projecten voor hen te ontwerpen samen met onderwijsinstellingen.
43. Maak afspraken over de ondersteuning van de bewonersvertegenwoordiging en de wijze waarop onafhankelijke informatie verkregen kan worden.
44. Onafhankelijke informatievoorziening, een front-office en gebruikmakend van moderne communicatietechnieken. Uitgangspunt bij de vormgeving moet het belang van de burger zijn.
45. Afspraken worden gemonitord en geëvalueerd. Veel problemen ontstaan omdat afspraken onduidelijk zijn en niet nagekomen worden.
46. Adviesfunctie met betrekking tot een op te richten omgevingsfonds en eventuele bijzondere regelingen.
47. Adviesfunctie met betrekking tot het te voeren beleid (bevoegd gezag en MAA).
48. Een heldere rol en verantwoordelijkheidsverdeling is essentieel: wie beslist waarover, wat is de rol van een advies daarbij.
49. Afhandeling meldingen en klachten: maak een duidelijk onderscheid tussen de registratie en analyse en de afhandeling (meer in formele zin) door de respectievelijke bevoegde gezagen.
50. De meest betrokken gemeenteraden periodiek informeren over de ontwikkelingen met betrekking tot MAA.

1. Inleiding

Hoe kan Maastricht Aachen Airport zich ontwikkelen tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven, waarbij een gedegen afweging gemaakt wordt tussen economische belangen en leefbaarheid?
Het antwoord geven op deze centrale vraag in de vorm van een advies was het doel van het proces dat ik het afgelopen jaar met betrokken partijen in Limburg heb doorlopen. Ook het verkennen en ontwerpen van nieuwe manieren om omwonenden en andere partijen te betrekken bij besluitvorming rondom de luchthaven was onderdeel van deze opdracht. Met het uitzetten van een aantal onderzoeken gericht op zaken zoals hinder beperkende maatregelen is invulling gegeven aan een nadrukkelijke behoefte. Daarnaast heeft de dialoog met de omgeving een prominente plaats ingenomen in dit traject. Dit heeft geresulteerd in een advies waarin de verschillende belangen, meningen en feiten zijn afgewogen.
In dit hoofdstuk schets ik allereerst de kaders en de gevolgde werkwijze om tot dit advies te komen.

1.1. Aanleiding

De Provincie Limburg heeft mij verzocht om als onafhankelijk verkenner een advies uit te brengen over de provinciale vertaling van de Luchtvaartnota voor Maastricht Aachen Airport. Ik heb de opdracht gekregen om op “innovatieve wijze met de regio via participatie en overleg met de omgeving (omwonenden en maatschappelijke organisaties, experts, bedrijven en overheden) en na een passende weging van de verschillende belangen tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven”.
Dit advies treedt niet in de plaats van een formeel besluitvormingstraject van Gedeputeerde en Provinciale Staten van Limburg, maar moet zorgen voor een steviger en meer gedragen fundament en voorbereiding daarvoor, met name voor het aansluitend aan te vragen Luchthavenbesluit.

1.2. Aanpak en verantwoording

Dit advies gaat nader in op de wijze waarop de kansen die MAA biedt kunnen worden benut, negatieve effecten kunnen worden verminderd en onzekerheden kunnen worden gemanaged.
Door omwonenden en andere belanghebbenden zorgvuldig en intensief te betrekken, is gezocht naar een ontwikkelrichting voor Maastricht Aachen Airport waarvoor in mijn beeld tenminste enig draagvlak zou kunnen zijn. Er heeft een intensief traject plaatsgevonden waarbij samen met de verschillende stakeholders in bijeenkomsten en gesprekken is gesproken over verschillende scenario’s om bandbreedtes te onderzoeken. Op basis van eerste verkennende gesprekken is gewerkt met overleggroepen vanuit omwonenden en maatschappelijke organisaties. Daarnaast heb ik gesproken met vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en met overheden. Vanuit de overleggroepen is vervolgens een zogenaamde ‘challengegroep’ samengesteld met deelnemers vanuit omwonenden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en de luchtvaartsector. De challengegroep en de overleggroepen stonden centraal in het proces dat we gezamenlijk hebben doorlopen met als doel te komen tot een zo breed mogelijk gedragen advies over de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven.

In hoofdlijnen ziet het gevolgde proces er als volgt uit:



Belangrijke randvoorwaarden waren voor mij een open en transparant proces met een actieve deelname van en samenwerking met een groot aantal verschillende belanghebbenden (omwonenden, bedrijfsleven, belangenorganisaties en kennispartners).

We zijn gestart met het in beeld brengen van de onderzoeksvragen en benodigde informatie voor het proces, alsmede de bandbreedte die bij het proces verkend zal worden (de te onderzoeken scenario's).

De volgende onderzoeken zijn vervolgens uitgevoerd:

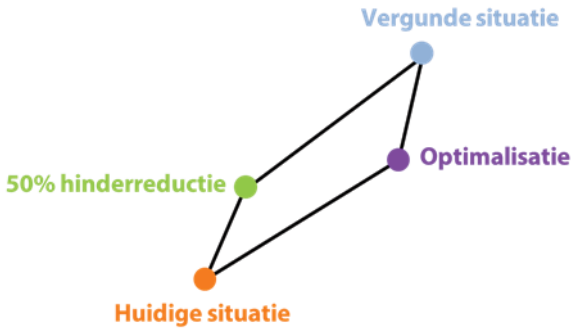
- In kaart brengen van maatregelen die er toe bijdragen dat de hinder (milieuaspecten, luchtkwaliteit, geluid, slaapverstoring en verkeersoverlast) zoveel mogelijk gereduceerd worden.
- In beeld brengen van mogelijkheden om de luchthaven te verduurzamen en welke maatregelen er nodig zijn om de luchthaven in 2030 volledig CO2-neutraal te laten zijn.
- In kaart brengen van de economische betekenis van de luchthaven, het beschrijven van de potentie en plausibiliteit van de opgestelde scenario's en de mogelijke nadelige economische effecten voor de regio.
- Een scenariostudie waarin de hoekpunten van het speelveld worden verkend op voor de luchthaven operationele kenmerken (openingstijden, vervoersaantallen, vliegbewegingen, aantal ernstig gehinderden) en ook de effecten daarvan op milieu en klimaat).

De scenario's zijn als analyse-instrument buitengewoon zinvol geweest en hebben in dit advies een grote rol gespeeld. Ze zijn echter nooit bedoeld geweest om "uit te kiezen".

"... waardoor ik er ook steeds aan herinnerd werd dat het om mensen gaat en niet om abstracte ernstig gehinderden."

De onderzoeksvraagstellingen en de belangrijkste resultaten van de scenariostudie zijn opgenomen in de bijlagen.

Scenario ontwikkeling:



Vier hoekpunten

- Vergunde situatie (Omzettingsregeling)
- Huidige situatie (Realisatie 2019)
- Optimalisatie binnen de vergunde situatie
- 50% hinderreductie ten opzichte van de vergunde situatie

Aan de hand van de resultaten van de onderzoeksfase is met de challengegroep, overleggroepen zoals de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA en de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur besproken welke conclusies uit deze onderzoeken getrokken worden. Ook heb ik veelvuldig het proces in de CRO toegelicht en suggesties voor inhoud en proces opgehaald. Daarnaast heb ik kennis genomen van vele brieven en mails van vooral verontruste burgers. De boodschappen waren vaak emotioneel waardoor ik er ook steeds aan herinnerd werd dat het om mensen gaat en niet om abstracte "ernstig gehinderden".

1.3. Karakter advies

Op grond van alle gegevens ben ik tot dit advies gekomen maar een advies is geen optelsom van gegevens en gesprekken. Het is daarom goed om het karakter van dit advies nog eens zo scherp mogelijk te duiden.
Dit advies is geen persoonlijke mening van mij over wat er met MAA zou moeten gebeuren. Als ik die al zou hebben, zou die buitengewoon hinderlijk zijn om dit advies op te kunnen stellen. Voor iedereen die meent mij in een van de kampen van voor- of tegenstanders van (de

ontwikkeling van) MAA te plaatsen, moet dit een teleurstelling zijn.
Mijn opdracht was om een zo gedragen mogelijk advies op te stellen en dan is eigen mening niet relevant. Onmiddellijk zal de vraag gesteld worden wat dan “mijn“ advies betekent. Het betekent dat ik volledig achter de voorstellen sta, in samenhang te bezien, omdat dat pakket in mijn ogen zo dicht mogelijk komt bij de doelen van het bevoegd gezag (Luchtvaartnota), de provincie, MAA en bewoners.

Gedurende de uitvoering van mijn opdracht heb ik moeten constateren dat bepaalde opvattingen rondom de ontwikkeling van MAA nooit tot een categorie “gedragen“ zullen behoren.
Het volgende spectrum trof ik ruwweg aan:

1. Sluiten van MAA vanwege overlast en betere alternatieve aanwending terrein en geld voor andere economische activiteiten.
2. Een kleine luchthaven met een beperkt aantal functies, vermindering van de overlast.
3. Een luchthaven voor vracht met beperkte of wat grotere groeimogelijkheden binnen meer of minder strenge milieukaders.
4. Idem maar dan voor personen en vracht.
5. Een luchthaven die prioritair ruimte moet bieden om de gewenste economische ontwikkeling waar te maken en vervolgens kijkt hoe de overlast beperkt kan worden.

Het onder 1. en 5. gestelde zijn niet verenigbaar met elkaar en ook niet met 2. tot en met 4.

Het heeft geen zin om iets gemeenschappelijks te vinden in deze twee uiteinden van het spectrum. Die opvattingen zullen in de politiek/bestuurlijke arena ongetwijfeld aan de orde komen, maar het is zinloos in het kader van een poging een gedragen advies te formuleren, deze daarbij te betrekken.
Met mijn advies tracht ik voor degenen die in het spectrum “zweven” tussen 2, 3 en 4 een pakket voorstellen aan te reiken met plussen en minnen voor veel belangen en organisaties. Een pakket dat in mijn ogen consistent is, maar waarmee niet de kool en de geit gespaard worden maar allebei een beetje beschadigd.

1.4. Uitgangspunten

Bij dit advies zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

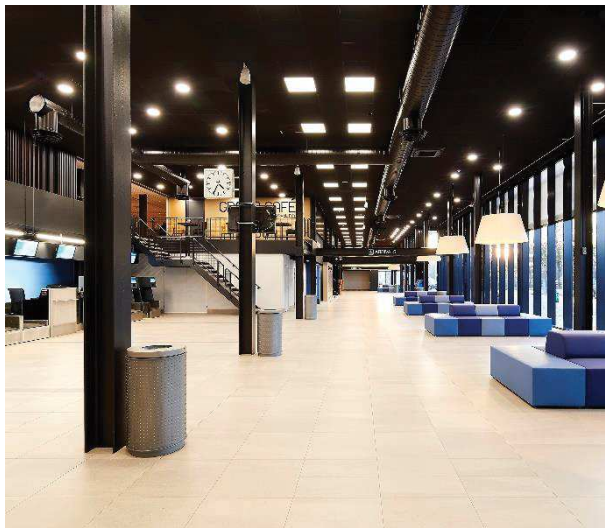
- Zo veel mogelijk is het jaar 2019 gehanteerd als referentiejaar voor de analyse en het jaar 2030 waarop zich de voorstellen richten.
- Het advies vervangt geen formele procedures die doorlopen moeten worden in het kader van luchtvaartbesluiten. Ook het format is daarvoor niet gevolgd. Het gaat om het zichtbaar maken van relevante belangen en opvattingen. En een verkenning van het speelveld en het daarbij zoeken naar elementen met draagvlak in de regio. Precies zoals in de Luchtvaartnota is bedoeld.
- Kosten van keuzes en mogelijke oplossingen spelen een rol in dit advies, maar dit advies geeft geen inzicht in noodzakelijke investeringen en daarmee in de toekomstige exploitatie van MAA. Er komt naar verluidt in het voorjaar 2021 een voorstel voor de renovatie van de start en landingsbaan. Samen met een overzicht van eventuele andere noodzakelijke investeringen (ook die voortvloeien uit dit advies) is dat moment aangewezen om dit advies te beoordelen tegen de achtergrond van deze kosten. Een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) die Provincie Limburg laat maken ten behoeve van de aanvraag van het nieuwe luchthavenbesluit zal daarbij behulpzaam zijn.
- De resultaten van de onderzoeken zijn tot stand gekomen vanuit de expertise van de onderzoekers. Ik heb hier kennis van genomen, neem de resultaten mee in mijn advies maar geef geen oordeel over de resultaten in wetenschappelijke zin. Ik weeg de resultaten wel ten opzichte van andere bronnen en belangen. Dat geldt ook voor het in opdracht van Visit Zuid-Limburg opgestelde onderzoek van professor Peeters en de MKBA-analyse door Bus en Manshanden in opdracht van de Alliantie.
- Het advies is gericht aan de opdrachtgever waarbij verondersteld is dat deze de rol wil vervullen van een private eigenaar die in deze en ook in andere rollen een zorgvuldige afweging wenst tussen alle relevante publieke belangen. Kortom: die het algemeen belang dient.
- In mijn advies ga ik uit van twee clusters van nevengeschikte publieke belangen:
  - Het belang om als Provincie Limburg voorwaarden te creëren voor economische groei en werkgelegenheid ten behoeve van de Limburgers;
  - Het belang om de overlast, hinder en andere negatieve effecten (op veiligheid, klimaat) samenhangend met de gewenste

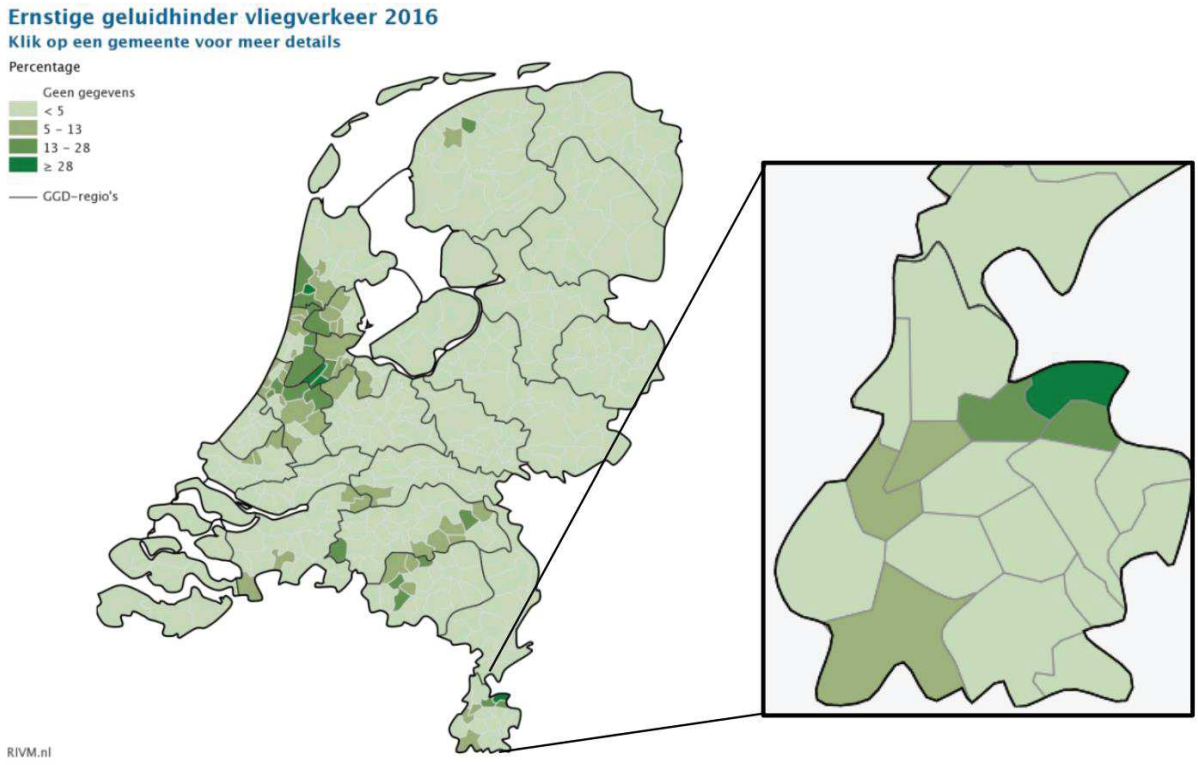
economische ontwikkeling te vermijden dan wel te beperken.

- Een ander uitgangspunt is de status van MAA als luchthaven van Nationale betekenis, zoals deze door het Kabinet is verankerd in de Luchtvaartnota. MAA is naast Schiphol de enige luchthaven in Nederland voor afhandeling van luchtvracht en vervult vanuit die optiek een rol in het stelsel van luchthavens in Nederland voor groot handelsverkeer. Een rol voor MAA uitsluitend gericht op klein vliegverkeer (zgn. General Aviation) heb ik mede daarom niet verder verkend (zie kader).
- In het advies ben ik uitgegaan van de vigerende instrumenten en beleidskaders in Nederland en Europa. Wijzigingen in deze instrumenten of het beleid hebben vanzelfsprekend ook gevolgen voor Maastricht Aachen Airport. Denk hierbij aan mogelijke ontwikkelingen zoals heffing op vliegtickets, stringenter CO2-beleid, sturen op bestemmingen, etc. Daar waar relevant zijn deze ontwikkelingen meegenomen in het advies. In het advies wordt niet vooruitgelopen op mogelijke wijzigingen in instrumenten of beleid, maar eventueel wordt wel aangegeven welke wijzigingen vanuit het perspectief van Maastricht Aachen Airport wenselijk zijn.
- Hetzelfde geldt voor nieuwe, bijzondere technologische ontwikkelingen in de luchtvaartsector op het gebied van stillere, schonere en zuinigere vliegtuigen. Het effect van deze technologische vernieuwing is nog onzeker, maar in dit advies is aangegeven op welke wijze deze ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de toekomst van Maastricht Aachen Airport.
- Het is voor iedereen nog onzeker wat de korte en vooral lange termijn effecten van de Covid-19 pandemie op de luchtvaart zullen zijn. Dit advies houdt geen rekening met een trendbreuk in de structurele ontwikkelingen tot 2030 die toch al op de luchtvaart afkomen. Het enige wat redelijk zeker lijkt is dat de zakelijke markt voor vliegen te maken krijgt met structurele effecten van een toename van videobellen en -conferencing.
- De luchthavens van Luik (Bierset) en Geilenkirchen veroorzaken veel overlast in Zuid-Limburg. Beleid ten aanzien van deze luchthavens maakt geen deel uit van het gevraagde advies aan mij. Maar het is mij volstrekt duidelijk geworden dat in een groot aantal gemeenten de hinder van deze luchthavens groter is dan van MAA (zie kader).

Bierset en Geilenkirchen
In meer dan de helft van de gemeenten in Zuid-Limburg is het aandeel van het MAA-verkeer in de hinder minder dan 50%. Op bijgaand kaartje is in één oogopslag duidelijk waar de overlast van bepaalde delen van Limburg vandaan komt.
Het rijk is zich bewust van deze effecten. Op initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is sinds begin 2020 een expertgroep met Belgische en Nederlandse deskundigen gevormd die oplossingen moet bedenken voor de geluidsoverlast op Nederlands grondgebied. Het streven is om de extra geluidshinder die is ontstaan als gevolg van de luchtruimwijziging in 2013 weg te nemen.

Kleine luchthaven
In het overleg kwam als een van de suggesties naar voren om de luchthaven te sluiten voor “groot verkeer” en uitsluitend te gebruiken voor wat general aviation genoemd wordt. Dit zou dan de basis kunnen zijn om van daaruit een “luchthaven van de toekomst“ te bouwen. Daarmee wordt afstand gedaan van een luchthaven van Nationale betekenis uit de Luchtvaartnota. Ook zal een omvangrijk negatief exploitatiesaldo van de luchthaven het gevolg zijn en zal een aantal bedrijven dat nu verbonden is aan de luchthaven geen bestaansrecht meer hebben.





Kaart van Nederland met daarop geprojecteerd de hinder t.g.v. vliegverkeer. Weergave kleurpercentage per gemeente. In kader: hinder in omgeving MAA (RIVM 2016).

1.5. Luchtvaartnota 2020-2050

De door het kabinet vastgestelde Luchtvaartnota bevat naast algemene beleidsnoties over de luchtvaart ook relevante onderwerpen voor dit advies. Dat is temeer van belang omdat het Rijk uiteindelijk het bevoegd gezag is om een luchthavenbesluit vast te stellen. Daarbij zullen de criteria en kaders uit de Luchtvaartnota een belangrijke rol spelen. De Luchtvaartnota is weliswaar geen formeel juridisch bindend document maar de Rijksoverheid bindt zichzelf aan dit beleid.

Een selectie uit de Luchtvaartnota, relevant voor dit advies:

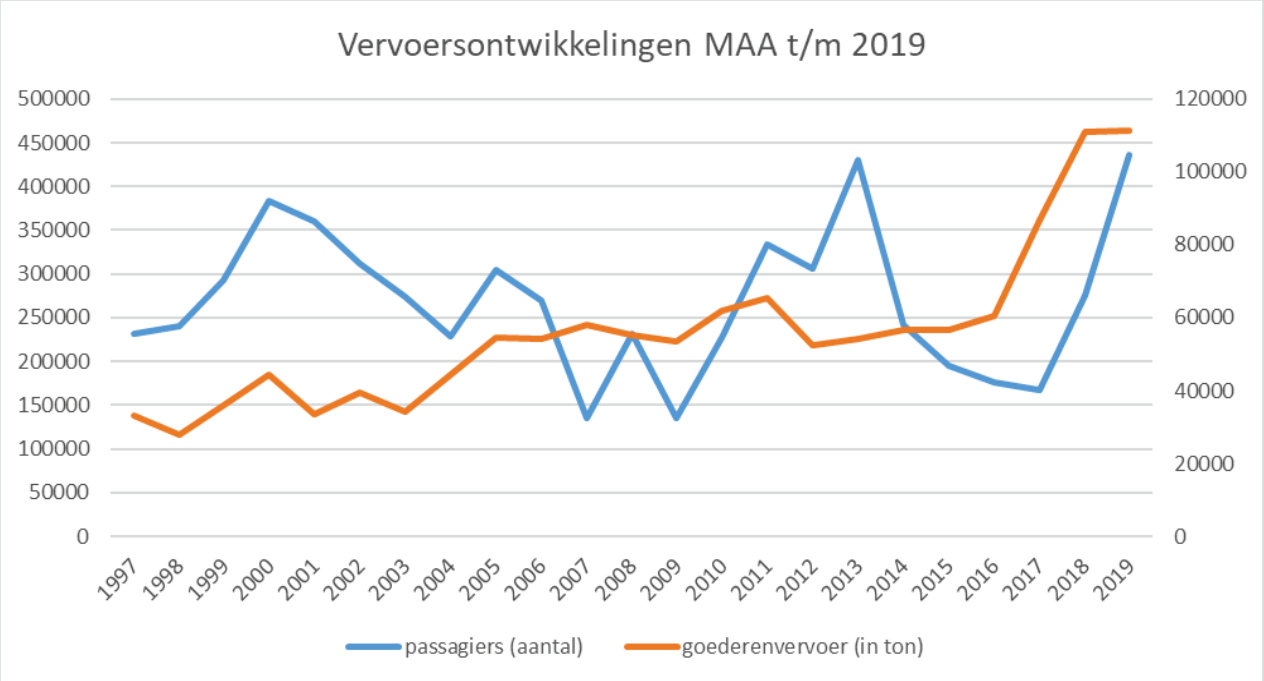
- Bij regionale luchthavens stuurt het Rijk op “veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid“. Dit uitgangspunt is een duidelijke breuk met gang van zaken in de laatste decennia waarbij steeds als een luchthaven tegen de grenzen van de afgesproken aantallen vliegbewegingen liep, de grenzen werden opgerekt. Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen waarbij advies voor sturing van de proefcasus Eindhoven expliciet als standaard voor alle luchthavens wordt aangewezen: “Eindhoven is proefcasus voor toekomstig luchtvaartbeleid voor alle burgerluchthavens”.
- Bij luchthavenbesluiten zijn vervoersprognose en bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en een MKBA vereist volgens de aangepaste regels.
- Uniform groei-verdienmodel met Eindhoven als voorbeeld.
- Eventueel aanvullend sturen op aantallen vliegbewegingen.
- Uniformering openingstijden en andere gebruiksregelingen op regionale luchthavens, afgestemd op de functie van de luchthavens.
- Mogelijk per luchthaven een CO2-plafond.
- Governance en participatie: proefcasus Eindhoven ter inspiratie.
- Afspraken per luchthaven met partijen in de regio over vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en maatregelen die de hinder voor bewoners verminderen en compenseren.
- 2030: op de grond emissieloos wat CO2 betreft.
- Het Rijk zal “normen ontwikkelen voor een stapsgewijze vermindering van de geluidhinder”.

Maastricht Aachen Airport
Maastricht Aachen Airport (MAA) is één van de vijf Nederlandse luchthavens van nationale betekenis. Dit houdt in dat Maastricht Aachen Airport internationale vluchten met grote toestellen kan ontvangen en door het Rijk als belangrijk is bestempeld voor de economie. 75 jaar geleden vertrokken de eerste vluchten van deze Zuid-Limburgse luchthaven en sinds de beginjaren combineert MAA als enige Nederlandse luchthaven naast Schiphol de afhandeling van passagiers en vrachtvluchten. MAA is de vierde luchthaven in Nederland voor het afhandelen van passagiers, en de tweede luchthaven in Nederland voor het afhandelen van vracht. Het eigendom en de exploitatie zijn sinds 1 november 2019 volledig in handen van de Provincie Limburg.

Passagiers
Het aantal verwerkte passagiers op Maastricht Aachen Airport laat een wisselend beeld zien. Waar MAA zich eind jaren negentig en tot 2010 vooral richtte op high-yield commuter maatschappijen, werd dit segment steeds kleiner door de toegenomen druk van low-cost luchtvaartmaatschappijen. Voor MAA heeft de komst van deze low-cost maatschappijen kort geduurd. De basis die Ryanair in 2012 op de luchthaven vestigde, werd een jaar later weer ontmanteld. De huidige groei is grotendeels te danken aan de vestiging van een basis van Corendon op de luchthaven, hoewel ook Ryanair mondjesmaat bestemmingen toevoegt. De passagiersbestemmingen voor de zomer van 2020 zijn voornamelijk gericht op vakantieverkeer. De luchthaven richt zich in het aantrekken van nieuwe luchtvaartmaatschappijen vooral op het regionale commuter-verkeer met meer zakelijk georiënteerde bestemmingen.

Luchtvracht
Maastricht Aachen Airport beschikt over een cargo terminal (terminal I) met 6.880 m2 vloeroppervlak. Daarnaast beschikt MAA over een nieuwe cargo terminal (II) voor het afhandelen van tweede linie RFS-luchtvracht en die luchtzijdig wordt ontsloten. De nieuwe terminal is TAPA-gecertificeerd en in januari 2016 in gebruik genomen. De vracht wordt overwegend aangevoerd door full-freighters. Mede door de toegenomen mondiale vraag naar luchthavencapaciteit voor vrachtafhandeling, heeft het vrachtsegment sinds 2016 een flinke groei doorgemaakt. De belangrijkste luchtvracht carriers op MAA zijn Turkish Airlines, Royal Jordanian, Emirates Skycargo, Silkway West Airlines, Skygates en Saudia.

Benchmark met andere luchthavens
Maastricht Aachen Airport heeft te maken met concurrentie van nabijgelegen luchthavens. Veelal hebben deze luchthavens dezelfde catchment area.



2. Ontwikkelrichting MAA

Het aan mij gevraagde advies komt zoals al eerder aangegeven uiteraard niet zo maar uit de lucht vallen. Op zoek naar gemeenschappelijke uitgangspunten is het goed om te bekijken wat mensen en organisaties beweegt om uit te vinden wat ze vinden. Dat is voorwaardelijk voor elk proces om tot iets gemeenschappelijks te komen. Vandaar dat in dit hoofdstuk allereerst die context wordt geschetst. Daarna ga ik in op een aantal uitgangspunten met betrekking tot de positie van de luchthaven die ik gedestilleerd heb uit de vele gesprekken en die het kader, een denkraam, vormen voor mijn concrete adviezen Vandaar dat in dit hoofdstuk allereerst dat gehanteerde denkraam wordt geschetst. Deels geeft dit mede sturing aan de adviezen in de volgende hoofdstukken, deels is een aantal conclusies uit de volgende hoofdstukken al in dit denkraam geïntegreerd.

2.1. Maatschappelijke context MAA

In het vorige hoofdstuk zijn feitelijke gegevens opgenomen met betrekking tot MAA. Ze geven een beeld van de huidige situatie, maar deze gegevens zijn nog niet ingebed in een verhaal. Het verhaal van MAA, een verhaal dat voor de perceptie van de luchthaven, de standpunten in de regio en het toekomstperspectief minstens zo belangrijk is als kwantitatieve gegevens en analyses.

Op grond van de vele gesprekken en de stukken die ik onder ogen kreeg, worden de volgende contouren zichtbaar.
Het voor dit advies relevante verhaal begint met het stranden van de plannen voor de aanleg van een Oost- West baan in 1999. Daarmee is de facto/impliciet het besluit genomen dat MAA zich nooit zal kunnen ontwikkelen tot een relatief grootschalige regionale luchthaven.
De kleinschalige structuur van het landschap en bebouwing en de indeling van het luchtruim (België en Duitsland) zijn daarvoor te grote belemmeringen. Dat wordt door MAA soms gevoeld als niet redelijk met verwijzing naar Eindhoven. Daar werden na draaiing van de baan relatief grootschalige ontwikkelingen mogelijk en groeide Eindhoven Airport in een hoog tempo terwijl in het begin van deze eeuw de startsituatie ongeveer dezelfde was qua aantallen vervoerde passagiers. Gevoegd bij het eigenaarschap van de luchthaven Eindhoven Airport door de NV Schiphol waar daar de voorwaarden voor groei wel aanwezig.
Door de oogharen heen is een voortdurende strijd te zien om de kwaliteit van de luchthaven zodanig te verhogen dat deze toch aantrekkelijk wordt voor verdere groei en economische ontwikkeling rondom het luchthaventerrein. Voorbeeld is de verlenging van de startbaan tot 2.750 meter waardoor de luchthaven aantrekkelijker wordt voor lange afstand vrachtvluchten.
Daarbij wordt creatief en niet onsuccesvol ingezet op verschillende doelgroepen die gebonden worden aan de luchthaven. Maar met als kanttekening dat de focus wisselend is en enig opportunisme de luchthaven en de eigenaar niet vreemd is. Een voorbeeld is de wens om de luchthaven verder te ontwikkelen als luchthaven voor vooral de Limburgse markt. In de praktijk worden regio's en niches bewerkt die betekenis hebben voor Nederland en de Euregio als geheel.

De provincie Limburg straalt uit en bevestigt voortdurend dat de luchthaven belangrijk wordt geacht voor het vestigingsklimaat in Limburg. Maar aan de andere kant moet het ook verantwoord zijn om naast de kosten voor de voorzieningen op de luchthaven vanuit het algemeen belang (de NEDAB-kosten) ook nog risico's te dragen voor de exploitatie. Dat verhaal speelt ook en kwam samen in de oplossing waarbij de exploitatie van de luchthaven uitbesteed werd. Maar dat kan alleen succesvol zijn als er groei en ontwikkelingsmogelijkheden zijn. En dat laatste houdt weer het gevaar in dat anderen percipiëren dat primair vanuit financiële overwegingen de luchthaven zich verder moet ontwikkelen.
Populair gezegd vinden sommigen dat allemaal een beetje door elkaar lopen en dat maakt besluitvorming en maatschappelijke acceptatie van die besluiten er niet eenvoudiger op.

Het maatschappelijk klimaat rondom de luchthaven is ruw. Goed geïnformeerde burgers en instellingen hebben zich georganiseerd en nemen in het publieke debat een stevige plek in . Zo stevig dat ook af en toe de persoonlijke verhoudingen geraakt worden.
Bewoners investeren eigen middelen in het uitvoeren van onderzoeken zoals de MKBA analyse en dat is vrij zeldzaam in Nederland.

De belangrijkste bezwaren tegen de aanwezigheid c.q. groei van de luchthaven zijn als volgt samen te vatten:

- Niet passend in de kleinschalige structuur van Zuid-Limburg daardoor onevenredig veel overlast.
- Overlast is bedreigend voor de kernkwaliteiten voor toerisme en recreatie in het heuvelland (rust).
- Economische betekenis beperkt en luchthaventerrein zeer geschikt voor andere economische activiteiten die beter passen bij de economische structuur van Zuid Limburg.

Daarnaast zijn er ook bewonersgroepen die positiever staan ten opzichte van de luchthaven en instellingen die bijvoorbeeld wijzen op de potenties van de luchthaven voor de leisure en congresfunctie van vooral Maastricht. En uiteraard de bedrijven die direct verbonden zijn met de huidige luchthaven zoals onderhoudsbedrijven van vliegtuigen.

Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

De Alliantie Tegen Uitbreiding MAA heeft op eigen initiatief een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) laten maken. Dit type analyse is geschikt om effecten in bredere zin van voorgenomen investeringen onder één noemer te brengen, met name door deze in geld uit te drukken: de harde maar ook de zachte waarden. Het instrument is minder geschikt om in verkennende zin op regionaal niveau meer strategische hoofdlijnen te analyseren met name omdat de kwantitatieve informatie over investeringen op dat niveau nog niet of onvoldoende beschikbaar is.
Daarnaast is het een illusie om alle waarden in geld uit te drukken, het instrument is en blijft een hulpmiddel.
Verder wordt op nationaal niveau het gehanteerd MKBA-model aangepast om beter aan te sluiten bij toepassingen op het gebied van luchtvaart (zie in dit verband de Luchtvaartnota).
Verder heb ik kennis genomen van het voornemen van de provincie/MAA om in het kader van voorbereiding Luchthavenbesluit een overigens door het Rijk vereist MKBA-onderzoek uit te voeren op basis van het aangepaste model. Op dat moment is ook meer zicht op de hoogte van de noodzakelijke investeringen onder andere met betrekking tot de start- en landingsbaan. De door Manshanden en Bus opgestelde MKBA-analyse biedt al belangrijke aanknopingspunten en gegevens voor een alsdan te maken aangepast MKBA-model. Ik heb met belangstelling de MKBA gelezen en van daaruit zijn inzichten verdiept en op sommige punten ook aangepast.
Maar het allerbelangrijkste argument om in deze fase voor een verkennende aanpak te kiezen, is dat het probleem op dit moment niet zo zeer het ontbreken van scherp en zo rationeel mogelijk inzicht in de verschillende ontwikkelingsmogelijkheden en kosten ervan is. Het probleem is dat er bijna op geen enkele punt met betrekking tot MAA een gemeenschappelijk beeld is in de regio. Niet over de feiten (werkgelegenheid), niet over de prognoses, niet over de beoordelingskaders. Dan worden uitkomsten van wie dan ook met vooringenomenheid beoordeeld. In de leidraad voor het opstellen van een MKBA wordt niet voor niets aangegeven dat overeenstemming tussen stakeholders over opzet, aanpak, criteria etc. van een MKBA essentieel is om het instrument effectief in de beleidsontwikkeling te gebruiken. Met deze verkenning wordt getracht gemeenschappelijke elementen te zoeken. Die - eventuele -gemeenschappelijke elementen kunnen sturing geven aan de te onderzoeken MKBA-beleidsalternatieven die in het kader van de aanvraag van het Luchthavenbesluit worden opgesteld.

Opvallend is bovendien dat de luchthaven op individueel niveau van personen en bewonersgroepen veel contact heeft en met hen praktische oplossingen zoekt.
Maar collectief en op het niveau van Zuid-Limburg is er geen gestructureerd overleg van alle betrokkenen. De Commissie Regionaal Overleg (CRO) MAA vervult zijn wettelijke taak en is ook als zodanig samengesteld, maar wordt door delen van de bewoners niet gezien als een platform voor allen en voelen zich daarin niet vertegenwoordigd mede door de wijze van

benoeming van de leden. Een aantal deelnemers ervaart geen constructief overlegklimaat.

En last but not least: het beeld rondom vliegen, de luchtvaart, de afnemende tolerantie voor hinder, de klimaatproblematiek; het speelt op nationaal maar ook op regionaal niveau.
Dat veranderende beeld is nog niet helemaal uitgekristalliseerd maar de gevolgen zijn groot en zijn al deels zichtbaar in de inhoud van de onlangs gepubliceerde Luchtvaartnota van het kabinet. Ook met betrekking tot de positie van de regionale luchthavens. Kort samengevat: minder hinder, groei moet verdiend worden.
Rekening houdend met dit verhaal en in deze context is mijn advies opgebouwd. Verhaal en context niet als adagium maar als elementen, als vraag- en aandachtspunten die in het advies een plek moeten krijgen.

2.2. Het verhaal MAA

Vanuit deze analyse van de maatschappelijke context en de gevoerde gesprekken kom ik tot het volgende raamwerk waarbinnen MAA zich zou kunnen ontwikkelen. Dat raamwerk vormt het kwalitatieve kader en zou het verhaal kunnen zijn met een wat breder draagvlak. De meer harde, kwantitatieve invulling ervan komt in de hoofdstukken hierna aan de orde .

Profiel MAA

- Relatief kleine luchthaven, geen grootschalige ontwikkelingen omdat enerzijds daarvoor noch de mentale, economische, feitelijke en milieuruimte voor is. Noch in de regio noch bij het bevoegde gezag. Anderzijds omdat het niet per se nodig is om toch een volwaardige luchthaven te ontwikkelen en te exploiteren.
- Hoogwaardig wat toegevoegde waarde, afhandeling, kwaliteit, niches, etc. betreft als onderscheidend ten opzichte van andere luchthavens in de buurt.
- Een luchthaven die in samenhang met het vorige niet concurreert op milieu- en hinder standaarden.
- Is selectief met focus op luchtvracht als de Tweede Nationale luchthaven op vrachtgebied.
- Is eerlijk wat het doel is: luchtvracht met een basis die verder reikt dan Limburg en de Limburgse economie . En op grond hiervan strategische samenwerking zoekt met andere luchthavens met als doel te komen tot optimalisatie van vervoerstromen vanuit duurzaamheid en economisch perspectief. Waarbij de Provincie dit doel ondersteunt omdat er vanuit gegaan wordt dat het hebben van een luchthaven tot de basisinfrastructuur behoort: de luchthaven als een (van de vele) vestigingsplaatsfactoren voor bedrijven en instellingen. Maar ook heel goed beseft dat alle prognoses en marktverkenningen in de luchtvaart hoogst onzeker zijn, realisatie vaak afhangt van individuele besluiten van bedrijven en dat dat juist voor een relatief kleine luchthaven steeds grote gevolgen heeft: in positieve en negatieve zin.
- Gebruikt de huidige basisinfrastructuur om uit te groeien tot een luchthaven die als eerste in de Euroregio ingespeeld heeft op vernieuwingen in de luchtvaart (hybride, elektrisch vliegen) en innovatieve logistieke systemen.
- Die functioneert binnen door de provincie en rijk vastgelegde publieke doelen. In een luchthavenbesluit maar ook vastgelegd in de Nationale Luchtvaartnota.
- Waarbij de provincie zo veel vertrouwen uitstraalt in de toekomst dat vanuit privaat eigenaarschap deze publieke doelen worden ondersteund.
- De belangrijkste publieke doelen: vermindering overlast en hinder, veiligheid, ontwikkelingskansen benutten, vermindering milieudruk en behalen CO2-doel (CO2 neutraal in 2030 op de grond en LTO fase).
- Daarbij staat centraal dat een eventuele toename in vliegbewegingen t.o.v. de huidige situatie (2019) verdiend moet worden door reëel minder hinder en overlast te veroorzaken.
- Een luchthaven die met dit beleid de vernieuwing van de vloot (en daarmee schoner, stiller en zuiniger) stimuleert.
- Die niet alleen binnen de wettelijke kaders functioneert, maar een houding inneemt om voortdurend verbeteringen te zoeken en hinder en overlast verder te verminderen.
- Die binnen de vastgelegde publieke doelen net als elk ander bedrijf enerzijds de ruimte krijgt de bedrijfsvoering naar eigen inzicht en afwegingen te maken maar anderzijds ook handelt vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid.
- Die actief de samenleving betrekt bij informatie, consultatie, overleg en daar op gestructureerde manier mee bezig is.





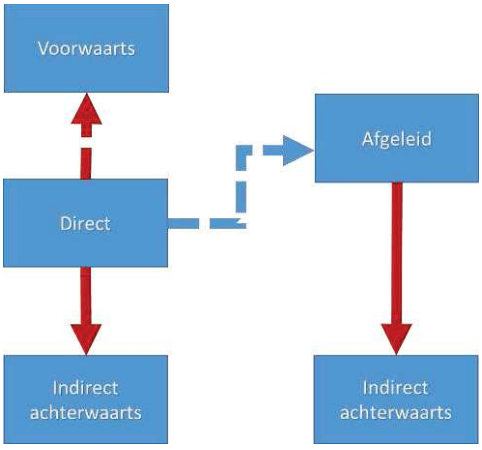
3. Economische betekenis en perspectief

Inleiding
Vliegen is geen doel op zich: het is een middel om activiteiten te ontplooien, handel te drijven met zoals aangegeven in paragraaf 3.2 directe en indirecte /afgeleide effecten op de economie en werkgelegenheid. Toekomstige ontwikkelingen rondom de luchtvaart zullen ook weer effecten hebben op die terreinen.
In deze paragraaf worden allereerst de effecten van toekomstige globale ontwikkelingen voor vracht en passagiers geschetst . Zowel in termen van werkgelegenheid als toegevoegde en productiewaarde. Deze indicatieve gegevens zijn relevant voor de uiteindelijke afwegingen. Mogelijkerwijs zijn er ook negatieve effecten te verwachten. De effecten op het milieu en het klimaat zullen zeker negatief zijn. Welke dat zijn en wat daaraan gedaan zou kunnen worden komt in hoofdstuk 5 aan de orde.
In deze paragraaf komen de mogelijke negatieve effecten van de toename van het vliegverkeer aan de orde voor de toeristische sector in Limburg. Bezorgdheid over deze gevolgen was er bij een aantal organisaties vandaar dat hier speciaal aandacht geschonken is in dit proces.

3.1. Economische betekenis van de luchthaven

De huidige en toekomstige economische effecten van MAA zijn in het door het onderzoeksinstituut Ecorys uitgevoerde onderzoek ten behoeve van dit advies bepaald voor de regionale en nationale economie.

Hierbij is een nader onderscheid aangebracht in:
Directe effecten: oftewel de werkgelegenheid en toegevoegde waarde (TW) die samenhangt met de activiteiten die rechtstreeks verband houden met de (civiele) luchthaven activiteiten. Het gaat om alle activiteiten die noodzakelijk zijn om een vlucht vanaf luchthaven MAA naar een andere luchthaven elders mogelijk te maken en de logistieke keten die gebruik maakt van de luchthaven. Voorbeelden hiervan zijn onder andere air traffic control, bagageafhandeling, baliebezetting ten behoeve van incheck passagiers, douane faciliteiten, horecavoorzieningen luchthaven, brandweer/ beveiliging, maar ook de wegvervoerders en aanverwante logistieke bedrijven die direct te koppelen zijn aan MAA.



Indirecte achterwaartse effecten: dit zijn de effecten bij toeleverende bedrijven en instellingen in diverse sectoren. Deze zogeheten achterwaartse effecten zijn bepaald 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.
Voorwaartse effecten vanwege de aanwezigheid of vestiging van bedrijven die zich in de regio vestigen als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven en de verbindingen met andere steden en regio's die deze biedt zonder dat daarbij sprake hoeft te zijn van financiële in- en verkooprelaties. Deze voorwaartse effecten zijn kwalitatief beschreven en niet gekwantificeerd in termen van werkgelegenheid of toegevoegde waarde.

3.1.1. Economische betekenis in termen van werkgelegenheid

De totale werkgelegenheid van MAA wordt door Ecorys voor de regio geraamd op 1.760 werkzame personen (tabel pagina 24). Van dit totaal komen 990 werkzame personen voor rekening van de bedrijvigheid op de luchthaven zelf en de aangrenzende bedrijventerreinen. Voor de bepaling van dit aantal is gebruik gemaakt van LISA-cijfers, die vervolgens zijn opgeschoond voor de niet-MAA gerelateerde bedrijven. Daarnaast heeft 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 wordt door Ecorys geraamd op 390 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.
De werkgelegenheid voor Nederland als geheel komt hoger uit omdat ook bedrijven elders in het land voor een deel van hun omzet en de daarmee samenhangende werkgelegenheid op dit moment eveneens afhankelijk zijn van MAA. Als hiermee rekening wordt gehouden, komt de totale werkgelegenheid die samenhangt met de aanwezigheid van MAA voor het jaar 2019 uit op 2.480 werkzame personen.
Bij deze cijfers moet worden bedacht dat het gaat om zogenaamde bruto-effecten. Als MAA verdwijnt zou (een deel) van de werknemers ook elders emplooi kunnen vinden. De mate waarvan hiervan sprake zal zijn, is onder andere afhankelijk van vraag en aanbod en in het kader van deze studie niet nader onderzocht.

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Terreingebonden				
Businesspark Aviation Valley	110	30	0	140
Kantorenzone Luchthaven (SD)	160	40	0	200
Maastricht Aachen Airport	670	180	0	850
Technoport Europe (TPE)	50	0	0	50
Subtotaal	**990**	**250**	**0**	**1.240**
Wegtransport / logistiek				
Wegtransport / logistiek regio	390	100	0	490
Subtotaal	**390**	**100**	**0**	**490**
Afgeleid				
Afgeleid	0	0	30	30
Subtotaal	**0**	**0**	**30**	**30**
Totaal	**1.380**	**350**	**30**	**1.760**

Werkgelegenheid MAA

3.1.2. Voorwaartse effecten

In de gepresenteerde ramingen is geen rekening gehouden met zogenaamde voorwaartse effecten. Dergelijke effecten ontstaan door het gebruik van goederen of de afname van diensten die door de betreffende sector of activiteit (in dit geval MAA) worden geproduceerd. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan bedrijven zoals Asus, Hoya, Arrow, Tyco, Xerox of Abbot die verantwoordelijk zijn voor een belangrijk deel van de luchtvracht van MAA. Toerekening van voorwaartse effecten is echter lastig omdat MAA voor dergelijke bedrijven weliswaar een belangrijke schakel is in de logistieke keten, maar ook gebruik wordt gemaakt van alternatieven. Daarbij komt dat bij de vestigingsplaatskeuze van een bedrijf in de regel ook allerlei andere factoren een rol spelen. Daarnaast maken ook vestigingsplaats-effecten onderdeel uit van de voorwaartse effecten. Deze hebben betrekking op bedrijven en instellingen die zich (mede) dankzij de aanwezigheid van de luchthaven in de regio gevestigd hebben en de luchthaven (mede) een kritische vestigingsfactor is geweest. Een goed voorbeeld hierbij is de vestiging van Eurocontrol.

3.2. Economisch perspectief

3.2.1. Passagiers

Algemeen

MAA is voor de toestroom van het aantal passagiers vooral afhankelijk van de groei van leisure en toerisme. Deze vraag - gestimuleerd door goedkope reizen naar stedelijke centra en zonbestemmingen - was de afgelopen jaren in Nederland maar ook elders in Europa gemiddeld ongeveer twee maal hoger dan de reële economische groei.
Echter, het is zeer onzeker of deze "verdubbelaar" doorzet. Dat heeft te maken met onder meer een veranderende houding in de samenleving ten opzichte van goedkoop vliegen, aangescherpt CO2-beleid met meer aandacht voor de rol van de luchtvaart daarbij en de ticketheffing per 1 januari 2021.
Daarnaast heeft de Covid-19 pandemie effecten: er wordt wel snel herstel van het toerisme verwacht, maar dat zal naar verwachting eerst tegen 2024 het niveau van 2019 bereiken.
Toch zijn op de schaal van MAA deze ontwikkelingen niet doorslaggevend. Dominant is de vraag of MAA past in de strategie van een carrier/vakantievliegbedrijf. Passend in zin dat op MAA zelf prijzen, faciliteiten, openingstijden en dergelijke overeenkomen met de wensen van de vliegmaatschappij. Maar ook passend in de interne strategie van de vliegmaatschappij in een breder verband .
Van dat laatste is Corendon, dominant wat passagiersvervoer betreft op MAA, een goed voorbeeld. Klanten van Corendon in de Benelux worden op drie vliegvelden bediend: Schiphol, Brussel en MAA. Uit de herkomst van de passagiers is deze strategie met MAA als een van de drie locaties heel zichtbaar: bijna alle passagiers komen uit Zuidoost-Nederland en het oostelijk gedeelte van België.
Prognoses over toekomstige "autonome" ontwikkelingen op het gebied van aantallen te verwachten passagiers zijn daarom niet goed te maken. De wet van de grote aantallen waarbij veranderingen in individueel gedrag van carriers uitgemiddeld worden door de grote aantallen zoals in Eindhoven (7 miljoen passagiers) en Schiphol (70 miljoen) werkt op MAA niet. Op MAA kan de groei fors zijn als de betreffende carriers zich voorspoedig blijven ontwikkelen. Maar evengoed kan een veranderde strategie tot het vertrek leiden en daarmee tot een drastische daling van het aantal passagiers.

Hoe volatiel en onvoorspelbaar het "gedrag" van carriers is, kan afgeleid worden uit de veranderingen die alleen al de laatste jaren op MAA hebben plaatsgevonden.
Zonder compleet te zijn:

- Corendon : staakte in 2016 haar vluchten op MAA, kwam in 2017 al weer terug en groeit sterk.
- Ryanair: kwam in 2013, inmiddels vermindering frequentie en aantal bestemmingen.
- Transavia: in 2016 gestopt met vluchten.
- Vueling: gestart in 2016, inmiddels gestopt.
- Wizz Air: gestart in 2015, inmiddels gestopt

Kwantitatieve ontwikkeling

Hoewel van beperkte betekenis is het toch nuttig om enkele kwantitatieve analyses met betrekking tot de ontwikkeling van het aantal passagiers te vermelden.
Een redenering die enigszins neutraal staat ten opzichte van de volatiliteit in de sector is uit te gaan van een groei van het aantal passagiers zoals dat in de luchtvaart in algemene zin wordt verwacht. Twee benaderingen zijn in dit verband van belang: het zogenaamde Aeolus-model en de berekeningen van Ecorys.

Aeolus

Een basis hiervoor kan gevonden worden in de berekeningen die in het zogenaamde AEOLUS-model periodiek worden gemaakt. Berekeningen uit 2018/19 op basis van dit model hebben ook ten grondslag gelegen aan de Nationale Luchtvaartnota.
Daarbij is uitgegaan van twee economische scenario's: een met lage en een met hoge economische groei.
De uitkomsten:

- Lage economische groei: 0,5 % toename van het aantal passagiers (vliegbewegingen) per jaar tot 2030.
- Hoge economische groei (inclusief begrenzing capaciteit Schiphol waardoor groei zich naar regionale luchthavens verplaatst): 6,2 % toename van het aantal passagiers per jaar tot 2030

Toegepast op MAA zou dat een toename betekenen van 435.000 in 2019 tot maximaal

790.000 passagiers. Maar in het Aeolus-model wordt als referentie het jaar 2017 gehanteerd met als start 167.54 passagiers. Het maximum komt in dat model dan uit op 366.503 passagiers.
Dit zijn bandbreedtes die zo ver uit elkaar liggen (alleen al veroorzaakt door twee jaar verschil in startjaar) dat hierin weinig aanknopingspunten zijn te vinden voor beleid.

Ecorys
In het ten behoeve van dit advies uitgevoerde onderzoek heeft Ecorys een analyse gemaakt van het in hun ogen realistisch scenario. Gebaseerd op gesprekken met luchtvaartmaatschappijen, MAA en een professioneel oordeel over kansen die zich kunnen voordoen. De uitkomst ervan was een toename van het volume van 435.000 naar 747.000 personen. Een groeipercentage van 5% per jaar.

Naast deze kwantitatief gerichte analyses is het ook van belang stil te staan bij de meer kwalitatieve aspecten.

Lijndiensten/hubs
Een uitbreiding van lijndiensten naar hubs in Europa lijkt minderkansrijk.
Dat is bijvoorbeeld ook voor een relatief grote regionale luchthaven als Eindhoven Airport buitengewoon lastig. Daar komt nog bij dat het Europese en Nationale beleid gericht is op het ontmoedigen van vliegreizen in de range van 500 tot 750 km. Ook luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hebben zich via het programma Slim en Duurzaam aan deze lijn gecommitteerd. Een stelsel van hogesnelheidslijnen moet het gat tot 750 km vullen.
In de feitelijke situatie geeft daar de markt al een antwoord op: Eindhoven Airport heeft geen bestemming naar bijvoorbeeld Parijs en naar geen enkele stad in Duitsland terwijl de economie duidelijk verbonden is met de Duitse.
Uiteraard kunnen er particuliere initiatieven zijn vanuit het Cityliner concept. Mochten die succesvol zijn dan zal dat niet om grote aantallen passagiers gaan en lijkt inpassing in de beschikbare geluidsruimte niet problematisch.

Incidenteel kleinschalig personenvervoer
Deze sector is voor MAA niet onbelangrijk en doet zich in vele vormen voor van businessjets tot airtaxi's. Er is geen aanleiding om hier specifiek kaderstellend voor op te treden.

Hiervoor zal bij elk gekozen profiel van de luchthaven altijd wel ruimte kunnen bestaan.
In de reken- en beleidsmodellen is het aantal vliegbewegingen voor dit vervoer constant gehouden. Mogelijk kunnen toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart zoals die naar voren kwamen in overleg met de RWTH, waarbij sprake is van de ontwikkeling van kleine duurzame (elektrische) toestellen, nieuwe marktkansen betekenen voor MAA, waaronder de markt voor zakelijk vliegverkeer.

Kenmerken
Samengevat en aangevuld met enkele andere waarnemingen met betrekking tot passagiersvervoer, ontstaat het volgende beeld:

- Instabiel door keuzes luchtvaartmaatschappijen voor "hun" vliegveld.
- Instabiel door duidelijke inzet op "afremmende" maatregelen: ticketheffing, CO2- beleid, maatschappelijke weerstand.
- Geen inkomend toerisme van betekenis naar Limburg via luchtvaart.
- Geen lijndiensten van betekenis naar hubs voor versterking netwerk connectiviteit (zie Ecorys).
- Minder toegevoegde waarde ten opzichte van vracht.
- Relatief groot beslag op geluidsruimte door vertrek vanaf zes uur in de ochtend .
- Nationale Luchtvaartnota gaat uit van ontwikkeling van volume op basis van de vraag in de eigen regio met als doel geen onderlinge concurrentie tussen luchthavens in Nederland te stimuleren.

In de te maken afwegingen zullen twee elementen centraal staan:

- Wenselijkheid strategisch inzetten op toename personenvervoer.
- Als gevolg van vele hiervoor geschetste onzekerheden is een inschatting van de mogelijke ontwikkeling in kwantitatieve zin moeilijk te maken .

In het kader van de hierna te maken afweging (paragraaf 4.2) hou ik noodgedwongen rekening met een relatief grote bandbreedte: van 500.000 tot 747.000 passagiers. Ruwweg tussen het aantal passagiers in 2019 met een beperkte groei van ongeveer één procent per jaar en de inschatting van Ecorys.

3.2.2. Vracht

Ontwikkeling van de vraag naar luchtvracht is eveneens moeilijk in te schatten.
Groei en krimp op mondiaal niveau wisselen elkaar af. Een constante lijkt een duidelijk verband met de ontwikkelingen van de wereldhandel. Daarnaast wordt een impuls aan de ontwikkeling van de luchtvracht gegeven door de opkomst van e-commerce terwijl de gewijzigde afspraken met betrekking tot de internationale posttarieven Chinese bedrijven stimuleren rechtstreeks deze goederen te gaan leveren. Het is een volatiele markt waarbij een deel van de spelers op die markt weinig honkvast is.
Voor MAA als tweede luchthaven voor vracht in Nederland na Schiphol spelen voor het toekomstperspectief uiteraard ook andere factoren dan het volume van de wereldhandel een rol. Met name de concurrentiepositie ten opzichte van vrachtluchthavens in de nabijheid en in dat verband het ondernemend vermogen van de luchthaven om een plek in die markt te verwerven. Zo kan het binnenhalen van één grote klant meer bepalend zijn voor de toekomstige groei dan welke algemene economische en marktanalyse ook.
In 2010 is dan ook al door het bureau Ronald Berger in een strategische analyse geconcludeerd dat “de toekomst van MAA niet ligt in het volgen van de markt, maar in het actief grijpen van kansen“.
Van “account naar account“ toewerken in plaats van uitgaan van algemene marktramingen. Die accountbenadering gaat ook een rol spelen als MAA onderdeel zou gaan uitmaken van een strategisch verband met een andere luchthaven met veel vracht. Dan kan de ontwikkeling sterk beïnvloed worden door een al dan niet formele taakverdeling tussen deze luchthavens.
Specifieke ontwikkelingen in de economie van Limburg lijken geen bijzonder effect te hebben op de vraag en aanbod van luchtvracht. Dat zou bijvoorbeeld gekund hebben als bepaalde bedrijven die veel luchtvracht genereren meer dan evenredig in Limburg aanwezig zouden zijn.
De feitelijke betekenis van de luchthaven is niet zozeer verbonden aan de algemene economie van Limburg maar aan die van Nederland als geheel. Er zijn uiteraard wel zoals hiervoor aangegeven directe en indirecte economische en werkgelegenheidseffecten van de luchthaven en aan de luchthaven verbonden bedrijven in Limburg.

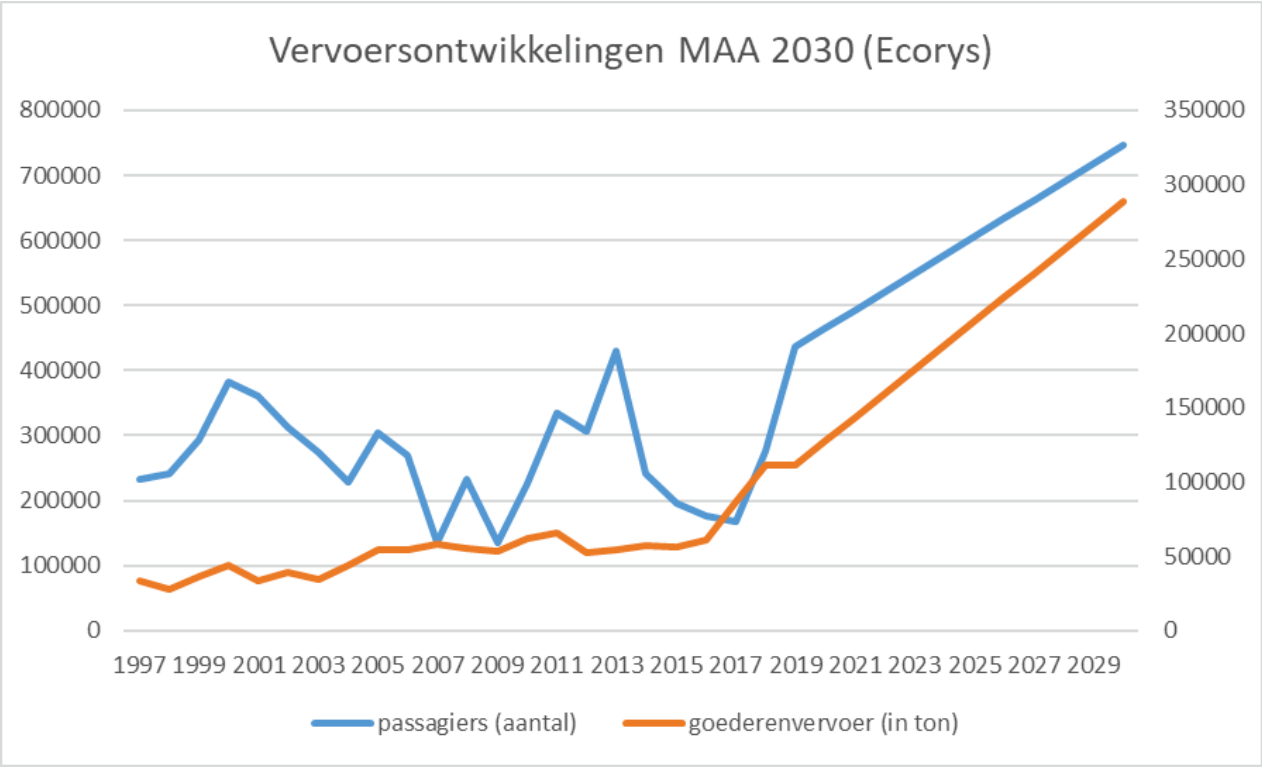
Op deze plaats is het van belang een mogelijk perspectief te schetsen voor de luchtvracht.
Bij de uiteindelijke afwegingen in hoofdstuk 5 is het vervolgens van belang of binnen de aangegeven publieke kaders van hinder en overlast (het aantal ernstig gehinderden) de luchtvrachtsector serieus kansen heeft zich richting dat perspectief te kunnen ontwikkelen.

Economisch perspectief
Het formuleren van een kwantitatief perspectief voor luchtvracht voor MAA is geen sinecure. Algemene prognoses hebben weinig betekenis en harde “bewijzen“ zijn er niet. Toch ga ik voor de volledigheid eerst in op een viertal meer algemene benaderingen die gekozen zouden kunnen worden om in kwantitatieve zin de ontwikkeling van luchtvracht enigszins te duiden. Vertrekpunt hierbij is een hoeveelheid luchtvracht van 111.000 ton in 2019.

Ontwikkelingen luchtvracht mondiaal
In de periode 2010 - 2019 is de mondiale vraag naar luchtvracht met gemiddeld 4,5% per jaar gestegen. Overigens met sterke fluctuaties. Als dit percentage toegepast zou worden op de periode tot 2030 zou de omvang van de luchtvracht op MAA ongeveer 175.000 ton bedragen. In het al eerder aangehaalde AEOLUS-model is voor de twee economische groeiscenario's (beperkte en hoge groei) voor MAA een prognose gemaakt voor de ontwikkeling van vracht tot 2030. Men komt tot een groei van 48% ten opzichte van 2017. Dat zou voor MAA een hoeveelheid van ongeveer 130.000 ton zijn. Met als basis voor de raming een volume van 86.770 ton in 2017.

Ontwikkelingen MAA in het recente verleden
In de periode 2010 - 2019 is de hoeveelheid luchtvracht op MAA toegenomen van 60.000 tot 111.000 ton. Een gemiddelde stijging van zes procent per jaar met overigens een duidelijk hogere groei in de laatste drie jaar. Toepassing van dit groeipercentage op de komende tien jaar betekent een toename van 111.000 tot 200.000 ton.

Expert judgement
Het onderzoeksrapport Ecorys komt in het onderzoek dat ten behoeve van dit advies is uitgevoerd op basis van een expert judgement tot een omvang van de luchtvracht in 2030 op MAA



Ontwikkeling volumes en vracht en personen 2000 – 2030 (Ecorys)

van 289.000 ton. Een jaarlijks groeipercentage van 9,3% per jaar.
In bovenstaande grafiek is het door Ecorys geraamde groeipotentieel voor vracht en personen tot 2030 aangegeven in samenhang met de ontwikkelingen in de afgelopen 20 jaar.

Dat zijn kwantitatieve kaders, maar er zijn ook kwalitatieve die een rol kunnen spelen bij de uiteindelijke te maken afwegingen. De volgende zouden daarbij een rol kunnen spelen, deels afkomstig van het beleid van de luchthaven zelf, de aandeelhouder en deels van de opties genoemd in de onderzoeksrapporten.

1. Handeling van vracht brengt relatief meer werkgelegenheid en toegevoegde economische waarde dan afwikkeling personen. Citaat Luchtvaartnota: “Luchtvracht zorgt voor een groot deel van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid op Schiphol en Maastricht.“
2. Uitbouw van vracht en daarmee van een versteviging van de positie van de luchthaven als zodanig in de regio wordt beschouwd als een relevante vestigingsplaatsfactor (zie kader Factor vestigingsplaats op pagina 29).
3. Vanuit dat belang richt de luchthaven zich op de markt in een grotere regio dan Limburg en positioneert zich als de tweede vrachtluchthaven van Nederland. Er wordt gestreefd naar een duidelijke vergroting van het marktaandeel van MAA ten opzichte van dat van andere (vracht)luchthavens in de wijdere regio. Uiteindelijk gericht op het bereiken van voldoende kritische massa om een luchthaven te laten functioneren. In dat verhaal zou een te gebruiken baanlengte van 2.750 meter kunnen passen.
4. Een Limburgse verankering, nu beperkt aanwezig, is daarnaast mogelijk door specifiek op zoek te gaan naar behoeftes die er bij het Limburgs bedrijfsleven en de instellingen zijn (strategisch advies, Roland Berger 2010).
5. MAA blijft zoeken naar strategische allianties met andere luchthavens zoals Schiphol.
6. Ter onderscheiding van andere vrachtluchthavens in de wijdere regio richt zich MAA op kwaliteit in termen van afhandeling, snelheid, douanefaciliteiten en specifieke niches.
7. MAA is daarbij selectief: kwaliteit en toegevoegde waarde gaan voor kwantiteit.
8. De ambitie is in dat verband om qua innovatie voorop te lopen in onder meer afhandelingstechnieken, logistieke processen en duurzame oplossingen.

Op basis van de geschetste kwantitatieve kaders en uitgaande van de kwalitatieve uitgangspunten is het te verdedigen om bij de te maken afweging over de ruimte voor ontwikkeling van de

"Maar zoals mijn moeder placht te zeggen: "De enige zekerheid ligt op het kerkhof."

luchthaven voor 2030 een bandbreedte van 200.000 tot ongeveer 290.000 ton in de afwegingen te betrekken. De 200.000 als uitkomst van de gemiddelde trend van de laatste tienjaar, de 290.000 ton als uitkomst van het Ecorys-onderzoek. Door Ecorys als realistisch beschouwd, maar vooral gelet op de historische ontwikkeling van de volumes in de laatste tien jaar hier ook als maximum. Maar zoals mijn moeder placht te zeggen: "De enige zekerheid ligt op het kerkhof".

Factor vestigingsplaats
Er is heel veel discussie mogelijk over de rol van luchthaveninfrastructuur als zelfstandige factor in het behoud of aantrekken van bedrijven instellingen en personen in een regio.
In de kern: is het vliegen een bepalende factor voor of gevolg van de structuur en omvang van de economie?
Het probleem is dat dit altijd in statistische samenhangen wordt c.q. moet worden beschouwd en nooit in simpele termen van oorzaak en gevolg. Dat is ook vanwege de vele vestigingsplaatsfactoren niet te doen: weg en ov-infrastructuur, leefklimaat, woningmarkt, imago, opleidingsniveau, arbeidsmarkt, politieke omgeving, rechtstaat of imponderabilia zoals de mening van de partner m/v van de directeur in de uitleg van een oud hoogleraar van mij. Alhoewel dat in de tijdgeest van toen "de vrouw van" de directeur was.
Het meest veilig lijkt de notie dat luchtvaartinfrastructuur een van de vele factoren is en dat deze de kans vergroot voor verdere economische ontwikkeling. Maar zekerheden zijn er niet. Interessant is in dit verband de vraag of de aanwezigheid van MAA een rol heeft gespeeld bij de vestiging van Eurocontrol (MUAC): ongeveer 700 arbeidsplaatsen die niet meetellen bij de gepresenteerde cijfers over de economische betekenis van MAA.

Samengevat: het argument in beleidskeuzes dat de luchthaven een vestigingsplaatsfactor vormt is terecht in het besef dat een luchthaven een van de vele factoren is en dat er geen zekerheden zijn, wellicht wel kansen. En ook dat niets alleen maar voordelen heeft. Negatieve effecten op bijvoorbeeld het leefklimaat kunnen ook een rol spelen in besluitvorming, maar ook die zijn moeilijk te meten.

3.3. Werkgelegenheid en toegevoegde waarde vracht en passagiers

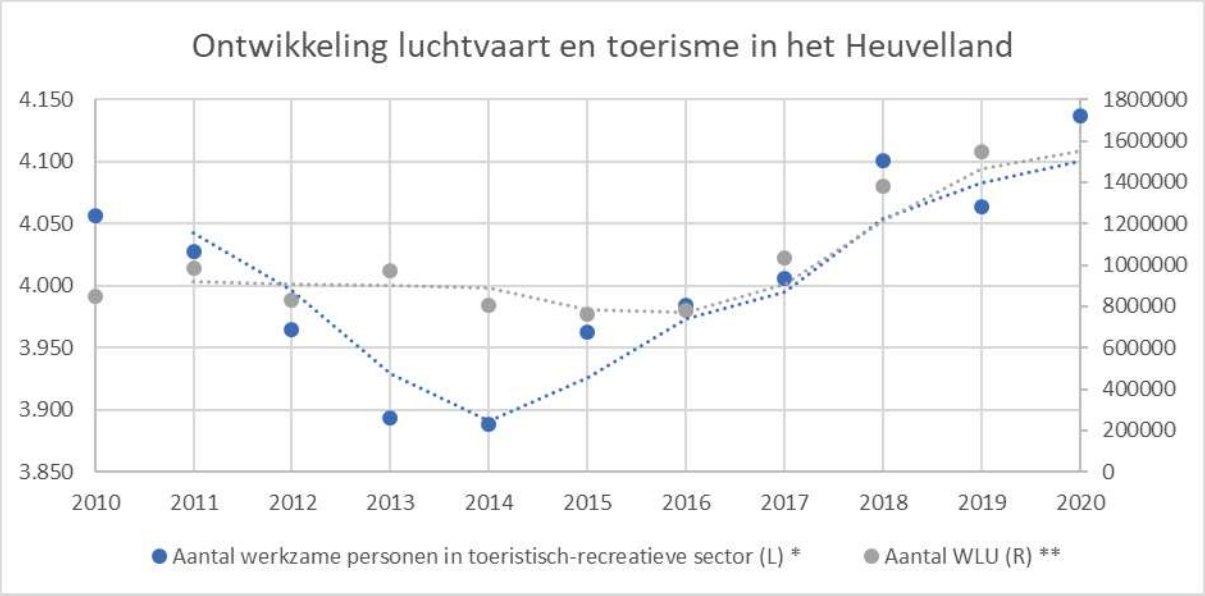
In de vorige paragrafen is voor vracht en personen aangegeven welke bandbreedte in volumeontwikkeling in de uiteindelijke afweging wordt betrokken. Maar een bepaald volume heeft ook economische betekenis in termen van werkgelegenheid, productie- en toegevoegde waarde. En die laatste elementen zijn van belang bij de te maken afwegingen.
Onderzoeksbureau Ecorys heeft voor de verschillende scenario's deze effecten berekend en in het onderzoeksrapport opgenomen. Op basis van deze gegevens kunnen voor de hiervoor aangegeven bandbreedten wat ontwikkeling van vracht en personen betreft de volgende gegevens samengesteld worden (indicatief):

	Vracht (in ton)	Passagiers (aantal)	Werkgelegen-heid (fte)	Productie-waarde (mln. €)	Toegevoeg-de waarde (mln. €)
Huidig 2019	111.000	435.000	1.600	280	150
2030	200.000 - 289.000	500.000 - 750.000	2.100 - 3.700	465 - 640	250 - 340

3.4. Effecten MAA op andere sectoren (toerisme en recreatie)

Aan Ecorys is ook de vraag gesteld om andere dan min of meer directe economische effecten in beeld te brengen van toename van het vliegverkeer. Op voorhand werden die effecten vooral mogelijk geacht op de toeristisch/recreatieve sector.

Ecorys heeft met bijgevoegde figuur de ontwikkeling van de toeristische sector vergeleken met de ontwikkelingen in de luchtvaart. De figuur laat aan de hand van de ontwikkeling in het aantal werkzame personen zien dat de toeristisch-recreatieve sector in het Heuvelland zich positief ontwikkelt sinds 2014. Deze ontwikkeling is volgens Ecorys vergelijkbaar met de ontwikkeling in het aantal vestigingen in het Heuvelland.
Het aantal passagiers en vracht via Maastricht, uitgedrukt in Work Load Units (WLU), volgt sinds 2016 een vergelijkbare trend. Ecorys constateert dat de positieve ontwikkeling van zowel de toeristische recreatieve sector in het Heuvelland als de ontwikkeling van de luchtvaart illustreren dat beide sectoren zijn gebaat bij economische voorspoed. Op basis van deze cijfers kan Ecorys geen aanwijzingen vinden dat de toeristisch recreatieve sector sterk negatieve gevolgen heeft ondervonden van de toename in luchtvaartactiviteit van MAA.
Ecorys stelt evenwel dat dit niet wegneemt dat het denkbaar is dat de toeristisch-recreatieve sector een andere ontwikkeling had laten zien zonder de aanwezigheid van MAA. Op basis van de beschikbare cijfers kon dit door Ecorys echter niet worden onderbouwd. Temeer omdat de ontwikkelingen in de toeristisch recreatieve sector ook worden beïnvloed door heel veel andere factoren.



** Aantal werkzame personen in de toeristisch-recreatieve sector betreft het aantal werkzame personen (fulltime, parttime en uitzendkrachten) in logiesverstrekkingen (sbi: i55) en eet- en drinkgelegenheden (sbi: i56) in de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Meerssen, Vaals, Valkenburg aan de Geul. De data over 2020 betreffen nog voorlopige gegevens. Bron: Etil, Vestigingenregister Limburg (opgevraagd op 09/11/2020). Bewerkt door Ecorys (2020). Trendlijn betreft het voortschrijdend gemiddelde.*
***Work Load Unit (WLU) betreft een gangbaar begrip in de luchtvaartsector om productie te meten; dit staat gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht. De data over 2020 ontbreken en over 2019 betreffen voorlopige cijfers. Bron: CBS. Bewerkt door Ecorys (2020).*

Door Ecorys is ook een aantal interviews gehouden met een selectie van toeristisch en recreatieve ondernemers in Zuid-Limburg. Ondernemers in het Heuvelland vrezen dat meer luchtvaartactiviteit de vakantiebeleving van hun gasten, en daarmee het imago van Zuid-Limburg, schaadt. Op termijn verwachten ze hierdoor afname in het aantal boekingen.
Ondernemers vanuit de grotere hotels, vaak onderdeel van een keten, nabij het MECC geven in de interviews aan met name indirect van MAA te kunnen gaan profiteren. Volgens hen is een luchthaven rand voorwaardelijk om grote evenementen en congressen te kunnen organiseren. De gasten hiervan komen nauwelijks via MAA maar verblijven veelal in omliggende hotels.
In opdracht van Visit Zuid-Limburg is door Breda University of Applied Sciences (BUas) een verkennend onderzoek uitgevoerd naar het mogelijk effect van vliegtuiglawaai op de toeristisch recreatieve sector in Zuid-Limburg. De conclusie wordt getrokken dat dat de verdere uitbreiding van de luchthaven MAA bij gelijkblijvende in- en uitvliegroutes over het heuvelland potentieel kan leiden tot aanzienlijke schade voor de toeristisch recreatieve sector.
Beide onderzoeken zijn beperkt uitgevoerd tegen de achtergrond van de uitzonderlijke situatie van de Covid-19 pandemie.
Buiten de twee onderzoeken is op wetenschappelijk vlak weinig bekend van de relatie van ervaren hinder van vliegtuiglawaai en het effect op de toeristisch recreatieve sector.
Het onderzoek van BUas kent een belangrijk methodologisch probleem: er kon geen onderzoek verricht worden onder gasten die concreet in Zuid-Limburg verbleven en die afwegingen gemaakt hebben of zullen maken met betrekking tot hun verblijf of herhaald verblijf.
Het onderzoek van Ecorys kent als belangrijkste beperking dat het vooral kwalitatief is en daar waar het cijfers betreft Ecorys zelf aangeeft dat er een statistische samenhang geschetst is en geen oorzakelijke. Dat is richting beide onderzoeken geen “verwijt“, maar in de huidige situatie met corona is het niet mogelijk om een toegespitst onderzoek te doen .
Het is aannemelijk dat toeristen in Zuid-Limburg niet zitten te wachten op overlast in welke vorm en met welke oorzaak dan ook. Bij handhaven van het vliegveld en de toekomstige doorontwikkeling is de vraag vervolgens wat er gedaan kan worden om overlast en hinder te verminderen.

a) Vermindering van de geluidhinder algemeen.
b) Aanpassen vliegroutes MAA.
c) Geen vluchten tussen 6 en 7 uur: geen slaapverstoring.
d) Andere bronnen van overlast aanpakken; routes andere vliegvelden in samenhang daarmee de luchtruimindeling.

Deze punten komen in het vervolg van het advies nog aan de orde.

Advies
Het is verstandig om de komende jaren een op Limburg toegespitst onderzoek te doen, ingebed in een breder (markt)onderzoek naar factoren die van belang zijn voor toerisme en verblijfsrecreatie in Zuid-Limburg. Isoleren van een bepaalde factor is wel erg uitdagend voor onderzoekers.


Maastricht Aachen Airport



4. Kaders voor de ontwikkeling MAA

Conform de Luchtvaartnota wordt de toekomstige ontwikkeling van regionale luchthavens en dus ook van MAA primair gestuurd via het niveau van hinder dat de overheid vanuit haar publieke taak acceptabel acht. Daarmee wordt een luchthaven ten principale op gelijke wijze behandeld als elke andere economische activiteit. Dat betekent ook dat de economische perspectieven niet a priori het vertrekpunt zijn in dit sturingsmodel maar dat het geaccepteerde hinderniveau uiteindelijk bepalend is. Deze perspectieven spelen wel een rol bij de vaststelling van de hinder norm. Maar eenmaal vastgesteld zijn deze normen bepalend voor wat kan. In dit hoofdstuk staat de ontwikkeling van deze norm centraal. Deze benadering betekent ook dat in dit advies en in dit hoofdstuk met name gekeken wordt naar wat de effecten zijn van de gekozen normering voor de geschetste bandbreedte in de volumes voor personen en vracht.

4.1. Maatstaf hinder

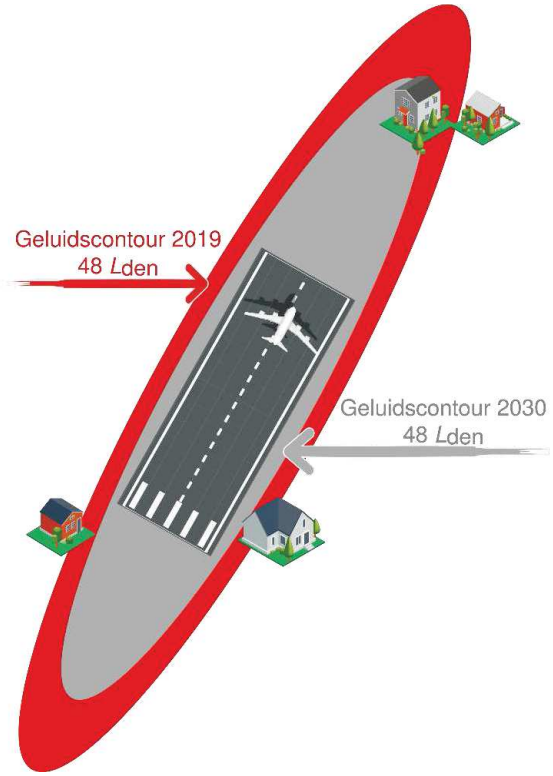
Het is moeilijk een breed gedragen maatstaf voor hinder te ontwikkelen en te hanteren. Er zijn vele vormen van bijvoorbeeld geluidsoverlast uit verschillende bronnen (lawaai van startende vliegtuigen, proefdraaiende vliegtuigen, taxiënde vliegtuigen). Geluiden waarop vaak verschillende juridische regimes van toepassing zijn maar voor burgers vaak “één pot nat”. En ook de perceptie en de beleving van geluid kan per locatie anders liggen: in een drukke stedelijke omgeving wordt geluid anders ervaren dan in een stiltegebied. Daarnaast bestaat de wens om naast de normstelling voor geluid die gebaseerd is op rekenmodellen ook het feitelijk meten van geluid een rol te laten spelen in het beleid en in de regelgeving. Tenslotte bestaat de wens bij velen om naast geluidbelasting ook andere milieuaspecten zoals fijnstof, NO_x- en CO2- uitstoot kaderstellend te laten zijn voor de verdere ontwikkeling van luchthavens. Zo is in de Luchtvaartnota in 2030 voor regionale luchthavens een CO2-plafond aangekondigd. Ook nader te stellen normen ten aanzien van externe veiligheid kunnen kaderstellend zijn en dus ingrijpen op de ontwikkelingsmogelijkheden.

Advies

- Als norm voor geluidbelasting wordt het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB Lden gehanteerd zoals dat wettelijk gedefinieerd is. Dit sluit bovendien aan bij het beleid van de Rijksoverheid om tot 6.000 voet geluid bepalend te laten zijn voor te kiezen oplossingen. Boven 6.000 voet is dat het klimaat (CO2-uitstoot).
- Andere normen en bronnen van geluid spelen wel degelijk een rol, maar - ervan uitgaande dat deze binnen de wettelijke normen vallen - in kwalitatieve zin. Het zijn geen juridisch bindende normen voor de sturing van de ontwikkeling van de luchthaven. Maar ze spelen wel een rol in de afwegingen in dit advies met als invalshoek dat hinder en overlast ook op andere manieren berekend en van andere bronnen zo veel mogelijk beperkt moet worden. Als voorbeeld het aantal slaapverstoorden.
- Milieu-indicatoren zijn op dit moment niet als sturingsinstrumenten opgenomen.
- Dat zal in de toekomst wel gaan gebeuren en daar zal dus rekening mee moeten worden gehouden bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit. In dit advies wordt er vanuit gegaan dat uiteraard elk voorstel moet voldoen aan de wettelijke normen en dat gestreefd wordt naar de laagst mogelijke milieudruk.
- Meten van geluid wordt als een belangrijke aanvulling gezien op het stelsel van rekenen en modelleren maar kan dat niet vervangen. Al is het alleen al omdat normen in de tijd vastgelegd moeten worden. IJken van de modellen aan de metingen en in de toekomst integreren van meten en rekenen is wenselijk.

Samengevat: ernstig gehinderden binnen de 48 Lden-contour vormen de ”rekeneenheid”.

Het aantal ernstig gehinderden binnen die contour dat acceptabel wordt geacht vormt de “geluidruimte”. Na vaststelling van een referentie wordt de geluidruimte bepaald in aantallen ernstig gehinderden, vertaald in een contour 48 dB voor in dit geval het jaar 2030.
In het verschil tussen de referentie en 2030-contour (en daarmee het aantal ernstig gehinderden) zit de ambitie om hinder te beperken c.q. de mate van acceptabele toename. Op de afbeelding is de methodiek grafisch, fictief, weergeven.



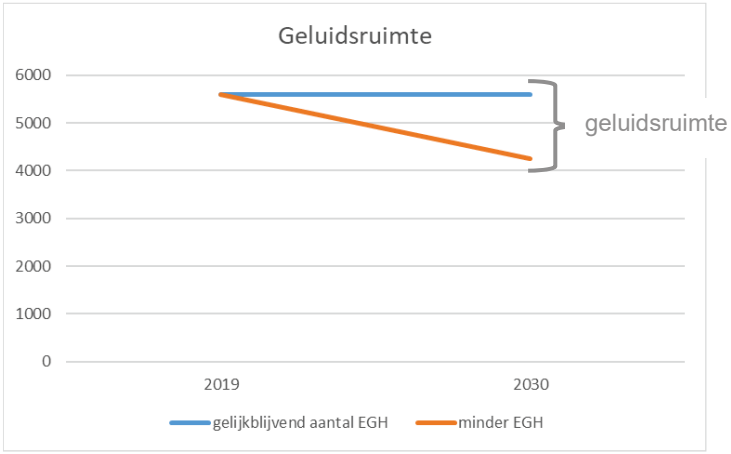
Een met een fictieve contour 48 lden in 2019 en 2030 (oppervlakte)vorm.

4.1.1. Niveau hinder

Bepaling van het niveau van hinder en overlast is bij uitstek en bij uitsluiting een taak van de overheid. Die bepaalt op wettelijke basis wat bedrijven en personen elkaar op dit punt “aandoen”.
De overheid vervult hierin haar kerntaak: spelregels vastleggen waarbij een afweging gemaakt moet worden tussen op zichzelf gerechtvaardigde belangen.
Vaak is het vergelijken van appels met peren en er is maar één beroepsgroep die dat mag en ook moet doen in ons democratisch stelsel: gekozen volksvertegenwoordigers.
Er zijn vele methoden bedacht waarmee de afwegingen transparanter en rationeler onderbouwd kunnen worden (zie kader MKBA). Maar in de kern is en blijft het een bestuurlijke politiek afweging: wat is belangrijk(er)?
In dit advies heb ik een aantal principes en uitgangspunten gehanteerd die bij de afweging een rol kunnen spelen. Ze zijn zo transparant opgeschreven dat het hanteren van andere uitgangspunten of een andere weging direct zichtbaar is in andere uitkomsten.

4.1.2. ALARA-principe

Allereerst ga ik uit van het zogenaamde ALARA-principe uit het milieubeleid, As Low as Reasonable Achievable. De kern is dat de belasting van een activiteit op de omgeving zo laag mogelijk is, zo laag als redelijkerwijs mogelijk. In dat “redelijkerwijs“ ligt besloten dat een norm gebaseerd op dat principe wel technisch en financieel haalbaar en realistisch moet zijn. Normen die hoge kosten met zich mee brengen en tegelijk weinig effect hebben of een bedrijf te gronde richten passen niet in deze benadering. Dan moet de overheid die activiteit maar transparant en expliciet beëindigen of doen laten beëindigen. Populair gesteld: of stoppen of een kans geven binnen reële voorwaarden te functioneren, niet “dood kietelen”.
Daarnaast is van belang expliciet te maken hoe het economisch en werkgelegenheidsperspectief in de vast te leggen normen wordt meegewogen.
Op het niveau van dit advies is dat meer strategisch in termen van volumes vracht en personenvervoer. Als leidraad hiervoor heb ik in dit het verdere advies het principe gehanteerd dat



Egh = ernstig gehinderden

de onderkant van het volumes personen en vracht “redelijkerwijs“ gerealiseerd zouden moeten kunnen worden op voorwaarde dat de geluidsbelasting feitelijk afneemt.

In het kader van een op te stellen Maatschappelijk Kosten Baten Analyse bij de aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit zal dat desgewenst verfijnd en in geld uitgedrukt kunnen worden. Daarmee komen de gevolgen van bepaalde keuzes scherper in beeld en wat ze betekenen voor de exploitatie van de luchthaven.

4.1.3. Instrumenten voor sturen op hinder reductie

Er is een aantal instrumenten beschikbaar om de geluidbelasting te beïnvloeden.
In het rapport van de NLR “Stiller en Schoner Maastricht Aachen Airport“ dat in het kader van dit advies is opgesteld, zijn de verschillende opties beschreven.
De maatregelen die het meeste effect ressorteren voor het verminderen van het aantal ernstig gehinderden zijn:

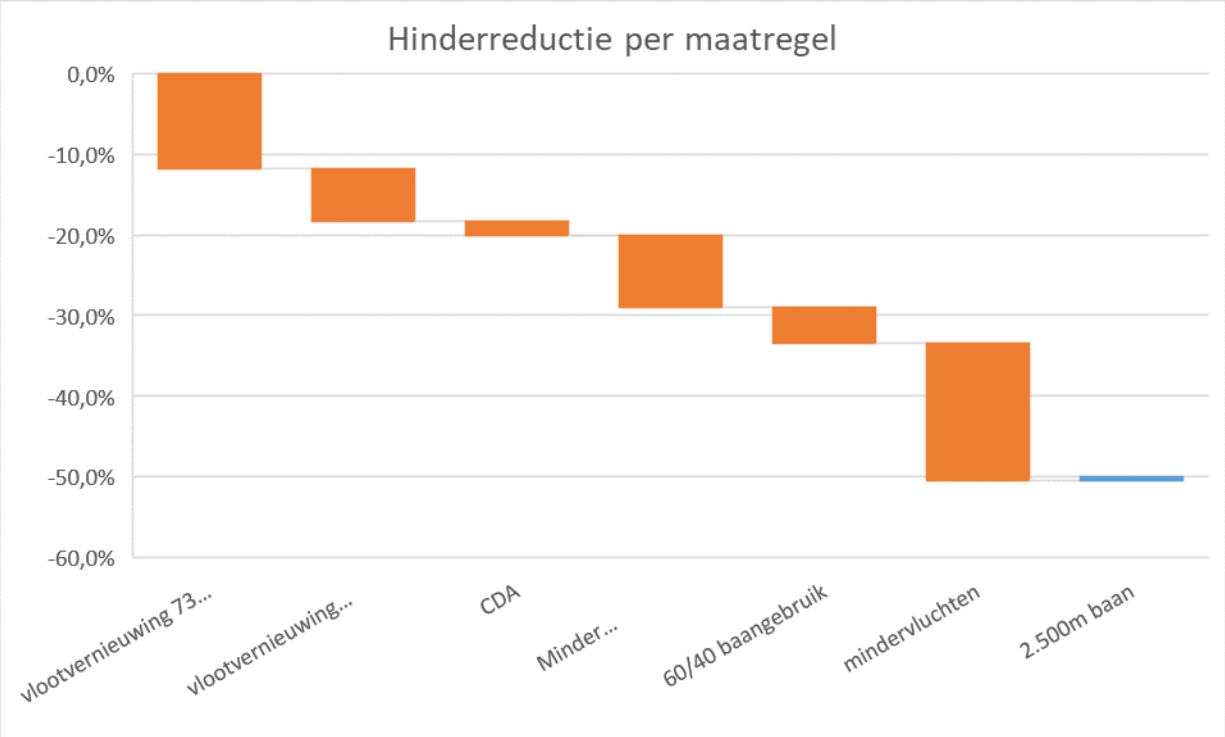
- Verminderen verkeersvolume.
- Aanpassen vlootsamenstelling.
- Verkeersverdeling vracht/personen.
- Verdeling over de dag.
- Vlootvernieuwing.
- Openingstijden.

Ter illustratie is in bijgaande figuur aangegeven hoe de afzonderlijke maatregelen kunnen leiden tot de afname van het aantal ernstig gehinderden. De figuur geeft de situatie weer voor het 50% hinderreductiescenario ten opzichte van de nu vergunde geluidsruimte.

Sommige opties verschuiven de geluidbelasting naar andere gebieden, onder andere de wijziging van de routes zowel verticaal als horizontaal. Instrumenten die meest aangrijpen op de omvang van de geluidbelasting zijn:

- Het aantal vluchten.
- De samenstelling van de vloot dat MAA aandoet.
- De vernieuwing van de vloot met vliegtuigen die schoner, stiller en zuiniger zijn.
- Het tijdvenster waarbinnen gevlogen mag worden met name maar niet uitsluitend als gevolg van het feit dat vliegen vóór 7 uur ’s ochtends en na 11 uur ’s avonds zwaar aantikt in de bepaling van de hoeveelheid geluidbelasting (zie rapport NLR).

De inzet van deze instrumenten komt in het vervolg van dit advies aan de orde, de andere hinder beperkende maatregelen in hoofdstuk 5.



Hinder reductie per maatregel

De kern van het sturingsmodel is dat MAA gegeven een geluidskader met de inzet van deze instrumenten ontwikkeling/groei kan verdienen. Binnen de geluidskaders is het ten principale aan MAA zelf hoe de bedrijfsvoering wordt ingevuld.

4.2. Centrale afweging

Zoals aangegeven en beargumenteerd is het aantal ernstig gehinderden de primaire maatstaf om het niveau van hinder (geluidbelasting) te bepalen. In deze paragraaf komt aan de orde wat dat niveau van hinder zou kunnen zijn in de ALARA-benadering en hoe zich dat verhoudt tot het ontwikkelingsperspectief. Kortom: wat zou de ambitie daarvoor kunnen zijn in de periode tot 2030. Allereerst wordt nader ingezoomd op deze twee bouwstenen: hinderreductie en economisch ontwikkelingsperspectief.

4.2.1. Bouwsteen hinderreductie

In paragraaf 4.1.3 zijn de instrumenten geschetst waarmee het aantal ernstig gehinderden beïnvloed kan worden. In het kader van toepassing van het ALARA-principe is een aantal instrumenten van bijzonder belang. Vernieuwing van de vloot met stillere, schonere en zuiniger motoren draagt substantieel bij aan reductie van de geluidbelasting. Dat geldt zoals is aangegeven ook voor de tijdstippen waarop gevlogen wordt. Andere instrumenten zijn zoals aangegeven niet onbelangrijk maar hebben minder impact, verschuiven soms het aantal gehinderden van de ene naar de andere plek (bij routewijzigingen) of zijn in dit afweegmodel de resultante en niet de input (aantal vliegbewegingen).

De analyse en afweging begint met het beantwoorden van de volgende vraag: indien uitgegaan wordt van de feitelijke situatie in 2019 (aantal bewegingen, samenstelling van de vloot, openingstijden, vliegtijden, aantal ernstig gehinderden) wat zou dan de geluidreductie uitgedrukt in primair ernstig gehinderden kunnen zijn bij het actief ambitieus maar reëel inzetten van schonere, stillere vliegtuigen in 2030 en een andere spreiding van de vliegtuigen binnen het tijdvenster van 6 tot 23 uur?
In onderstaande tabel is geschetst wat door deskundigen (To70) mogelijk wordt geacht.

Scenario	Aantal vluchten Groot verkeer	Aantal passagiers	Vracht-volume [ton]	Woningen ≥ 56 dB Lden	EGH ≥ 48 dB Lden	ESV ≥ 40 dB Lnight	Baan-lengte	Openings-tijden *extensie
Huidige situatie	8.059	435.977	111.457	1.023	5.592	1.714	2.500	06-23*
Huidige verkeer met vloot vernieuwing 2030	8.059	435.977	111.457	579	4.242	1.150	2.750	06-23*

Bron: To70

Hierbij speelt vlootvernieuwing een belangrijke rol. Onderzoeksbureau To70 heeft bij de model-berekeningen ingeschat welke vervangingspercentages zij daartoe reëel acht (zie onderstaande tabel).

Segment	Vliegtuigtype	Vervangend type	Aandeel in groot verkeer		Vervangingspercentage tot 2025		Vervangingspercentage tot 2030	
			2019	2030	min	max	min	max
Passagiers	B738	B737MAX	30%	21 - 28%	0%	50%	30%	70%
Vracht	B777		14%	18 - 21%	geen vervangend type beschikbaar			
	B744	B777 / B748	8%	4 - 12%	0%	25%	30%	60%
	ATR		7%	3 - 4%	geen vervangend type beschikbaar			
	A330		6%	8 - 15%	geen vervangend type beschikbaar			
	A310 -> A330	A330	4%	0 - 5%	50%	80%	80%	100%
	B747-800		1%	2 - 4%	geen vervangend type beschikbaar			

Het verschil tussen 5.592 en 4.242 = 1.350 is kort samengevat de geluidsruimte die beschikbaar is voor groei van het aantal vliegbewegingen dan wel ter beschikking komt van reductie van de geluidbelasting, uitgaande van de volumes en samenstelling van de luchtvloot in 2019.

Anders geformuleerd: deze reductie zou theoretisch vanwege de gelijk gehouden vlootsamenstelling - “redelijkerwijs uitvoerbaar“ kunnen zijn en beschouw ik dan ook als conform het ALARA-principe. Daarmee vormt het een robuuste bouwsteen voor de volgende stap in de bepaling van de daarop volgende bouwsteen: wat wordt het doel met betrekking tot de feitelijke geluidbelasting? Bij bepaling van dat doel speelt nog een specifiek element een rol, namelijk het gegeven dat de huidige vergunning van MAA een groter aantal ernstig gehinderden toestaat dan het feitelijke aantal in 2019; respectievelijk 13.371 versus 5.592.
De reële vraag mag en moet gesteld worden of los van eventuele juridische posities die hieromtrent ingenomen kunnen worden, deze latente ruimte in de vergunning benut moet/kan/mag worden bij bepaling van de maximaal aantal ernstig gehinderden in de toekomst.
De volgende elementen spelen daarbij een rol:

- Voor MAA is dit een op dit moment bestaand wettelijk kader dat ruimte en perspectief biedt.
- De ruimte die de vergunning biedt is nooit geheel benut.
- Voor omwonenden heeft inleveren van “latente overlast“ geen betekenis.
- Het is acceptabel om na een groot aantal jaren opnieuw te bezien wat de milieuruimte (de geluidbelasting) moet zijn op grond van nieuwe feiten en omstandigheden.

Advies

- Geen gebruik te maken van de latente ruimte uit de vergunning.
- Rekening houdend met dit verreikende uitgangspunt, de verdiende geluidsruimte tussen 2019 en 2030 voor 75% te benutten voor verdere ontwikkeling van de luchthaven en 25% ten gunste van het reduceren van de feitelijke geluidsbelasting (indien de geluidsruimte in de huidige vergunning als uitgangspunt wordt genomen komt 90% ten gunste van vermindering van het aantal gehinderden en 10% voor de ontwikkeling van de luchthaven).
- Concreet vertaald in het totale niveau van het aantal ernstig gehinderden:
  Het terugbrengen van het aantal ernstig gehinderden van (afgerond) 5.600 in 2019 naar 5.250 in 2030.
- Om dat gedeelte opvullen van deze geluidruimte gepaard zal gaan met een groter aantal vliegbewegingen (zie kader Geluidsbelasting en Aantallen) en de hinder ook niet op alle plekken zal verminderen, ook al is de feitelijke gemiddelde belasting lager, compenseren met:
  - Beperken van de openingstijden van 7 tot 23 uur voor alle verkeer of bijvoorbeeld voor alleen vracht. Hiermee vermindert het aantal ernstig slaapverstoorden aanzienlijk.
  - Een pakket hinder beperkende maatregelen nemen met name direct rondom de luchthaven.

Invulling van dit advies komt in paragraaf 5.2.3. aan de orde.

Geluidbelasting en aantallen

Wettelijk gezien en rekenkundig is het correct dat de geluidbelasting afneemt als gevolg van de komst van stillere vliegtuigen, maar dat wordt in de praktijk niet altijd zo ervaren. Het aantal vliegbewegingen per tijdseenheid, de frequentie en ook de pieken zijn wel degelijk in de beleving een zelfstandige factor van belang (zie ook Luchtvaartnota ”Zoeken naar een nieuwe wettelijke maat voor geluid”). Dat heeft vooral te maken met het feit dat dB waarden een logaritmische schaal hebben en bijvoorbeeld een vermindering van ongeveer 3 dB aan belasting weliswaar een halvering van de belasting betekent (bijvoorbeeld van 48 naar 45 dB), maar dat het menselijke oor dat maar beperkt waarneemt. Aandacht voor de aantallen, de frequentie en het introduceren van rustmomenten blijft daarom van belang, al spelen die in elementen in de bepaling van de geluidbelasting deels ook al een rol.

4.2.2. Bouwsteen economische ontwikkeling

In dit afweegmodel is niet aan de orde of een bepaalde economische ontwikkeling te "voorspellen" is. Het economisch perspectief (en de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven die daarmee samenhangen) is ook geen hard punt in de zin dat de berekende tonnages en personen zonder meer als gegeven worden beschouwd: het zijn in de afweging te betrekken elementen.
Aan de orde is de vraag of de aan te geven milieuruimte voldoende is om perspectief te bieden op een ontwikkeling op economisch gebied, concreet vertaald in ontwikkeling vracht- en personenvervoer.

In paragraaf 3.2 is al een beschouwing opgenomen van de betekenis van de verschillende mogelijke prognoses van toename in vracht en personen.

Als vertrekpunt neem ik de bandbreedtes met betrekking tot de volumes zoals ik deze in de paragrafen 3.2.1 en 3.2.2 heb beargumenteerd:

	vracht		personen	
	min.	max.	min.	max.
2019	111.000 ton		435.000 pers	
2030	200.000 ton	289.000 ton	500.000 pers.	747.000 pers

Bandbreedte ontwikkeling vracht en personen 2019 - 2030

Dit met alle kanttekeningen en onzekerheden die in paragraaf 3.2.1 zijn geschetst.

Strategische Keuze voor Vracht
Op grond van de eerdere overwegingen acht ik de kansen voor het ontwikkelen van een stabiele vrachtluchthaven groter dan voor personenvervoer. In het verleden is de combinatie bewust gekozen, enerzijds om schommelingen in de markt beter te kunnen opvangen, anderzijds om ook de interne bedrijfsvoering stabiel te kunnen opbouwen. Vracht en personen hebben ieder hun eigen piekbelasting waardoor de inzet van personeel geoptimaliseerd kan worden. Ook in het strategisch advies van Roland Berger uit

"... zodat MAA minder een speelbal van anderen wordt..."

2010 werd echter al expliciet gewezen op de veel grotere mogelijkheden voor de luchtvracht.
Ook in het Ecorys-onderzoek worden de kansen voor luchtvracht hoger ingeschat.
Een moderne, tweede Nederlandse vrachtluchthaven waar kwaliteit in afhandeling, maar ook in het logistieke keten, en duurzame bedrijfsvoering centraal staan. Met goed ondernemerschap, met enige groeipotentie om voldoende kritische massa te krijgen, zodat MAA minder een speelbal van anderen wordt en de wil om zich meer te verbinden met het bedrijfsleven in Limburg, kan een verhaal zijn voor de toekomst.
Bij een advies over deze keuze past enige bescheidenheid van mijn kant. Zo kan ik de bedrijfseconomische kant niet geheel overzien. De keuze beïnvloedt echter wel degelijk de mogelijkheden om binnen geluid- en eventueel andere milieukaders te kunnen functioneren. Bovendien is de noodzaak tot focus - mede in relatie tot het gewenste profiel van de luchthaven - in veel gesprekken naar voren gekomen. Daarnaast hoeft het maken van een dergelijke strategische keuze niet te betekenen dat op stel en sprong alles anders moet en dat bestaande afspraken met luchtvaartmaatschappijen gewijzigd moeten worden. Het is bijvoorbeeld een keuze om Corendon als homecarrier zich verder te laten ontwikkelen (in 2019 ongeveer 300.000 passagiers) maar de overige geluidsruimte te benutten voor vracht. Ook kan altijd een kleinschalige meer incidentele en op personen gerichte luchtvaart blijven bestaan en zich waar mogelijk verder ontwikkelen.
Tenslotte is het niet onbelangrijk dat in het gegeven sturingsmodel het primair aan de luchthaven is om binnen de publieke randvoorwaarden en kaders de bedrijfsvoering in te richten.
Om al deze redenen geef ik in de hierna te beschrijven afweging de effecten weer van de verschillende opties met verschillende pakketten vracht of gecombineerd vracht/ personen met name om zichtbaar te maken welke alternatieven er zijn binnen de beschikbare geluidsruimte.

4.2.3. Keuze

In de tabel zijn de kerngegevens die samenhangen met de uitgangssituatie en de volumes vracht en personen met een ondergrens en bovengrens die hiervoor zijn geschetst, nog eens samengevat.

Tabel: huidige situatie en volumes 2030 onder- en bovengrens.
EGH = ernstig gehinderden, ESV = ernstig slaapverstoorden

Scenario	Aantal vluchten Groot verkeer	Aantal passagiers	Vracht-volume [ton]	Woningen ≥ 56 dB Lden	EGH ≥ 48 dB Lden	ESV ≥ 40 dB Lnight	Baan-lengte	Openings-tijden *extensie
Huidige situatie	8.059	435.977	111.457	1.023	5.592	1.714	2.500	06-23*
Huidige verkeer met vloot-vernieuwing 2030	8.059	435.977	111.457	579	4.242	1.150	2.750	06-23*
Onderkant bandbreedte vervoersvolumes	10.770	500.000	200.000	945	4.949	-	2.750	07-23*
Bovenkant bandbreedte vervoersvolumes	14.573	747.000	289.000	1.553	7.017	48	2.750	07-23*

* *Groot verkeer omvat in alle pakketten steeds een aantal van 1.970 vliegbewegingen voor businessjets, onderhoudsvluchten (Samco en Zimac). Gebaseerd op de aantallen in 2019.*
Naast groot verkeer is rekening gehouden met 6.352 klein verkeer in alle scenario's

Bevindingen:

1. De ondergrens van de ramingen aan volumes vracht en personen kan ruimschoots binnen het aantal ernstig gehinderden van 5.250 bereikt worden.
2. De bovengrens kan niet zonder meer bereikt worden met dit aantal; het aantal ernstig gehinderden ligt daar met 7.000 duidelijk boven.

In onderstaande tabel is het aantal ernstig gehinderden van 5.250 in 2030 als vertrekpunt genomen en vervolgens gekeken welke pakketten aan volumes daarbij zouden kunnen horen die aan die norm voldoen.

Tabel: mogelijke volumes vracht en personen 2030

Scenario	Aantal vluchten Groot verkeer	Aantal passagiers	Vracht-volume [ton]	Woningen ≥ 56 dB Lden	EGH ≥ 48 dB Lden	ESV ≥ 40 dB Lnight	Baan-lengte	Openings-tijden *extensie
Vergunde situatie	19.046	1.439.000	170.000	4.104	13.371	3.330	2.500	06-23*
Huidige situatie	8.059	435.977	111.457	1.023	5.592	1.714	2.500	06-23*
Pakket 1	11.788	650.000	205.000	966	5.243	-	2.750	07-23*
Pakket 2	11.480	500.000	227.000	974	5.240	-	2.750	07-23*
Pakket 3	12.097	800.000	183.000	965	5.248	-	2.750	07-23*
Pakket 4	10.770	500.000	200.000	786	5.376	564	2.750	07-24*
Pakket 5	10.911	-	317.900	927	5.275	-	2.750	07-23*

* *Groot verkeer omvat in alle pakketten steeds een aantal van 1.970 vliegbewegingen voor businessjets, onderhoudsvluchten (Samco en Zimac). Gebaseerd op de aantallen in 2019.*
Naast groot verkeer is rekening gehouden met 6.352 klein verkeer in alle scenario's.

"Per saldo en gemiddelde zijn venijnige begrippen".

Bevindingen

1. De geluidsruimte die beschikbaar is laat een variëteit aan opties open om in te vullen door MAA. Steeds uitgaande van 5.250 gehinderden.
   pakket 1
   vracht 205.000 ton, personen 650.000
   pakket 2
   vracht 227.000 ton, personen 500.000
   pakket 3
   vracht 183.000 ton, personen 800.000.
   pakket 4
   vracht 200.000 ton, passagiers 500.000 en passagiersvluchten landen tot 24 uur.
   pakket 5
   alleen vracht: 317.900 ton.

2. Uiteraard met alle variaties daartussen. Als de ambitie met betrekking tot vervoersvolumes zich richt op de bovenkant van de marges van gecombineerd vracht en personen zal extra inzet op vlootvernieuwing en op aanvullende instrumenten voor beperking aantal gehinderden noodzakelijk zijn. Die instrumenten zijn er in principe nog wel.
3. Toepassing van de reductienorm met als doel te komen tot maximaal 5.250 ernstig gehinderden en een cargopakket van ongeveer 300.000 ton - als voorbeeld - heeft tot gevolg dat het aantal woningen dat staat in een zeer belast gebied daalt van 1.023 tot 927 (-10%) en het aantal slaapverstoorden daalt van 1.700 naar 0.
4. Afhankelijk van de keuze voor vracht of een combinatie met personen zal het aantal vliegbewegingen (groot verkeer) toenemen van 8.045 naar 10.900 -12.000. Dat is een vermeerdering met 35 tot 50%. Hoewel de totale geluidbelasting, rekening houdend met deze toename in aantallen, afneemt wordt, zoals eerder aangegeven deze toename in aantallen als een probleem ervaren vooral in dichtbij de baan gelegen gebieden.
5. Voor de volledigheid: naast de activiteiten ter vermindering van de geluidsbelasting in het kader van dit sturingsmodel blijft het noodzakelijk om een inzet te plegen voor vermindering van de hinder en overlast ook al telt die niet mee in het "model". Zoals hinder door taxiën, proefdraaien, verbeteringen in de leefomgeving, etc. Voor burgers is hinder gewoon hinder. Zie hoofdstuk 5. Overige hinder beperkende maatregelen.
6. Een bijzonder punt betreft verlenging van het baangebruik tot 2.750 meter. Uit de analyse van To70 blijkt dat het aantal ernstig gehinderden per saldo daarmee nauwelijks verandert. Maar door het gebruik van zwaardere vliegtuigen (meer brandstof) zal er enerzijds meer hinder ontstaan terwijl op andere plaatsen als gevolg van het verleggen van het feitelijke start de hinder minder zal zijn. Per saldo en gemiddelde zijn venijnige begrippen.

Advies
Alles afwegende en samenvattend kom ik daarbij tot het volgende advies met betrekking tot de belangrijkste elementen in het te hanteren sturingsmodel:

1. Hanteer het aantal ernstig gehinderden als maatstaf voor de vast te stellen kaders voor de ontwikkeling van MAA (uiteindelijk te vertalen in de vast te leggen contour 48 dB Lden).
2. Maak geen gebruik van de latente ruimte in de vergunning (de Omzettingsregeling).
3. De beschikbare geluidsruimte tussen 2019 en 2030 als gevolg van vlootvernieuwing , andere vliegtijden en andere maatregelen voor 75 % te benutten voor groei van het aantal verkeersbewegingen en voor 25 % ten gunste van verdere reductie van de geluidsbelasting in de omgeving. Deze verhouding is redelijk, gelet op het inleveren van de gehele weliswaar niet benutte geluidsruimte in de huidige vergunning en de onder punt 9 te noemen maatregelen. Uitgaande van de huidige ruimte in de vergunning gaat 90% naar hinderreductie en 10% ontwikkelingsmogelijkheden MAA.
4. Vertaald in hinderreductie (geluidbelasting) betekent de verdeling van de beschikbare geluidruimte in 2030 een feitelijke reductie van zes procent van het aantal ernstig gehinderden: van 5.600 naar 5.250. Dit aantal van 5.250 is leidend in elke ontwikkeling: zonder maatregelen leidt dit bijvoorbeeld tot vermindering van het aantal vluchten ten opzichte van 2019. Groei moet verdiend worden door maatregelen.

5. a.Toets of met deze reductie de onderkant van de marge aan volumes vracht en personen (200.000 ton vracht en 500.000 passagiers) door MAA gerealiseerd kunnen worden binnen een realistisch en uitvoerbaar maatregelenpakket.
   b. Toets of de bovengrens dichterbij kan komen door inzet van extra ambitieuze instrumenten.
   ad 5a) Op grond van het hiervoor als realistisch omschreven pakket aan mogelijkheden tot geluidsreductie is een spectrum aan opties beschikbaar dat als pakket duidelijk boven de onderkant van de marge ligt.
   ad 5b) Indien MAA extra aanvullende ambitieuze maatregelen treft onder andere via routeoptimalisatie, cdo-vliegen en extra negatieve en positieve prikkels in de hoogte van de havengelden, is indien gewenst een verdere groei van de volumes binnen bereik. Bereiken van de "bovenkant" vereist innovatie uitlokkende maatregelen (zie paragraaf 4.2.4.).
6. Maak een expliciete keuze voor vracht of een gemengde vracht/personen luchthaven, maar in geval van het gemengde profiel dan wel met heldere kaders. Het ad hoc benutten van mogelijkheden biedt een onduidelijk profiel. Als primair voor vracht gekozen wordt, zijn er binnen de geluidsruimte voldoende mogelijkheden om de bovenkant van de marge voor vracht mogelijk te maken (300.000 ton en meer). Een keuze voor luchtvracht ligt meer voor de hand.
7. Bij het kiezen voor luchtvracht als kern van de operatie is een verlenging van het baangebruik tot 2.750 meter als zodanig logisch. Per saldo neemt het aantal ernstig gehinderden niet toe, op sommige plekken verbetert de situatie maar op andere plekken zijn er negatieve effecten door het grote gewicht van een deel van de vliegtuigen.
8. Vanwege de mogelijke toename van het aantal vluchten en de lokale negatieve effecten van verlengd baangebruik is een tweetal extra overlast reducerende maatregelen nodig:
   a) Sluiting van de luchthaven tussen 23 en 7 uur waardoor het aantal slaapverstoorden daalt van 1.700 naar nagenoeg 0.
   b) Opstellen en uitvoeren van een herstructureringsplan voor de kernen Geverik en Schietecoven gericht op het zoeken van structurele oplossingen voor deze kernen.
   Creëren van een Omgevingsfonds voor het financieren van te treffen maatregelen (zie paragraaf 4.2.4.).
9. Indien gekozen wordt voor het huidige gemengde gebruik dan zou aanvullend voor het onder 8 gestelde voor personenvervoer gekozen kunnen worden voor een uitgewerkte en te handhaven extensieregeling tot middernacht voor alleen landend verkeer (zie paragraaf 4.2.4.)

De adviezen met betrekking tot de punten 5, 8 en 9. zijn in de hierna volgende paragraaf kort wat nader geduid.

4.2.4. Extra instrumenten, extensieregeling, herstructurering

Inzet extra instrumenten hinderreductie

Bij de bepaling van de hinderreductie in het overzicht, daarmee ook van de geluidsruimte en vervolgens de volumes vracht en personen die daarmee mogelijk zijn, is uitgegaan van het in dit advies eerder omschreven pakket aan hinder beperkende maatregelen. Vlootvernieuwing en andere vliegtijden zijn daarbij de gehanteerde factoren.

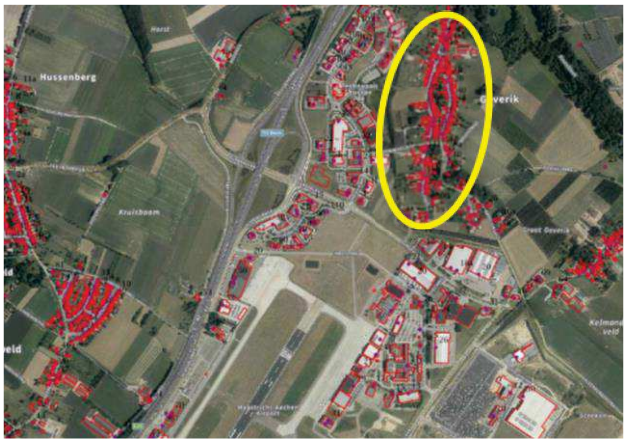
Maar er zijn ook andere factoren die een rol spelen in de hinderbeperking die de geluidruimte kunnen beïnvloeden en daarmee een rol kunnen spelen om tot de ontwikkeling richting de bovenkant van de economische potenties te komen. Deze zijn in het NLR-rapport Stiller en schoner beschreven:

- Baan preferentie.
- CDO.
- Lage weerstand nadering.
- Routeoptimalisatie.

Een aantal van deze opties zorgt voor verschuiving en niet altijd tot per saldo vermindering van hinder.

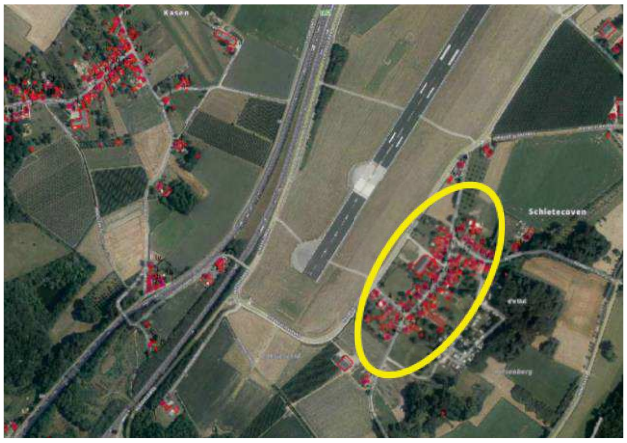
Een indicatieve berekening van To70 geeft aan dat de inzet van met name CDO en het instrument van baanpreferentie ongeveer vijf procent extra vermindering van het aantal ernstig gehinderden oplevert. Daarnaast kan desgewenst nog ingezet worden op extra vernieuwing van de vloot bovenop hetgeen is aangegeven in de tabel op pagina 36. Dat zou kunnen door met bijvoorbeeld de haventarieven

die nu afgestemd zijn op Schiphol scherper aan de wind te gaan varen.
Met andere woorden: de tarieven voor meer lawaaierige vliegtuigen zullen hoger zijn dan op Schiphol. Concurrentievoordeel moet dan komen van de kwaliteit van de dienstverlening.
De achtergrond van deze geschetste lijn is dat de onderkant van de bandbreedte bereikbaar moet zijn met realistische, beproefde instrumenten. De bovenkant vereist extra inspanningen en innovatie uitlokkende maatregelen.



Marges
De gepresenteerde getallen zijn uitkomsten van berekeningen. Die geven zeer concrete uitkomsten maar gelet op de vele aannames kan het niet anders of er is hier en daar sprake van schijnnauwkeurigheden. Aan de andere kant worden in de systematiek getallen uiteindelijk harde normen. Zoals het aantal ernstig gehinderden. Het verdient daarom aanbeveling om bij de vaststelling van deze normen in het kader van het op te stellen luchthavenbesluit uit te gaan van de meest recente cijfers en verder de evaluatieprocedure te volgen die aan het einde van deze paragraaf is beschreven.

Extensieregeling
Er bestaat de regeling dat indien vliegtuigen buiten hun schuld vertraging ondervinden op het laatste gedeelte van hun vlucht die dag op een luchthaven die normaal om 23 uur sluit, na 23 uur kunnen landen. Bij inkrimping van de openingstijden kan dat problematisch worden voor de hoofdgebruiker Corendon vanwege de relatief verre bestemmingen waarop gevlogen wordt en het bedrijfsmodel waarbij meerdere luchthavens door een vliegtuig worden aangedaan, bijvoorbeeld een aantal Griekse eilanden. Eventuele problemen kunnen voorkomen worden door de extensieregeling ook van toepassing te verklaren als de vertraging eerder op de dag is ontstaan. Maar een uitgebreidere extensieregeling vraagt wel een scherpe heldere afbakening en een zo spaarzaam als mogelijk gebruik ervan. Op Eindhoven Airport is een boeteclausule opgenomen indien gebruik gemaakt wordt van de extensieregeling. De opbrengst daarvan wordt in het leefbaarheidsfonds gestort.



Herstructurering
Er zijn nauwelijks luchthavens in Europa waar woningen zo dicht bij de baan gesitueerd zijn dan rondom MAA. Met name in Geverik en Schietecoven liggen woningen zeer dicht naast of in het verlengde van de baan.
Ook al wordt voldaan aan alle wettelijke regels met betrekking tot isolatie, die ligging vormt voor vele bewoners een structureel probleem dat nooit opgelost wordt met algemene hinder beperkende maatregelen. Ook al daalt het aantal ernstig gehinderden als geheel, op bepaalde plekken zal dat niet of veel minder het geval zijn. Bovendien zal het grondlawaai en de start van vliegtuigen een steeds groter probleem worden als de aantallen vliegbewegingen toenemen.
Ook verlenging van de baan tot een gebruik van 2.750 meter kan onder andere voor direct aansluitende gebieden extra overlast met zich meebrengen door de zwaardere vliegtuigen. Structurele problemen vragen om structurele oplossingen. Mijn advies daarbij: stel een plan op voor met name Schietecoven en Geverik waarbij bezien wordt wat de mogelijkheden zijn voor herstructurering van deze kernen inclusief de mogelijkheden voor amoveren, nieuwbouw op andere plekken compensatie waardedaling, extra isolatie. Gebruik een op te richten Omgevingsfonds voor de financiering hiervan. Zonder deze fundamentele aanpak zal de

luchthaven zich nooit op een enigszins door de samenleving geaccepteerde manier kunnen ontwikkelen.
Een bijzonder probleem betreft de schade die door turbulentie aan pannen op de daken ontstaat. In bijzondere omstandigheden maar toch ook weer redelijk frequent doet zich deze situatie voor. Er is onderzoek naar verricht, maar de gekozen oplossingen worden niet als voldoende beschouwd. Op dit moment wordt opgetreden schade direct hersteld en op daken waar schade tweemaal optreedt preventieve maatregelen getroffen. Overwogen kan worden om met direct omwonenden te bezien of een inventarisatie te maken valt van daken waarvan het risico op optreden van dakpanschade hoger ingeschat wordt en vanuit het omgevingsfonds het zinvol wordt geacht aanvullende preventieve maatregelen (vastzetten dakpannen) uit te voeren.

Toerisme
De voorgestelde maatregelen werken grotendeels positief uit voor de verblijfsrecreatieve sector in het heuvelland. Door sluiting van de luchthaven tot 7 uur daalt het aantal ernstig slaapverstoorden zeer sterk. De geluidsbelasting neemt niet toe. Het aantal vluchten neemt wel toe, maar aanzienlijk minder dan in het rapport van professor Peters werd gevreesd. Het geschetste onderzoek naar het optimaliseren van vliegroutes routes, baangebruik en dergelijke kan aanknopingspunten bieden voor verdere beperking van hinder en overlast. Tenslotte zou in de tweede fase van de zogenaamde Luchtruimherziening in overleg met de buurlanden bekeken kunnen worden of routes boven het Heuvelland verlegd kunnen worden. Onderzoek naar de indeling van het luchtruim in Zuid-Nederland start in 2023.

4.3. Invoering en evaluatie

Op grond van de conclusies uit de vorige paragraaf is het noodzakelijk om op een gestructureerde wijze voortdurend de vinger aan de pols te houden. Er moet ook in de toekomst een balans gezocht worden tussen twee gerechtvaardigde belangen.
Enerzijds moet richting burgers en MAA zo veel mogelijk duidelijkheid voor de langere termijn geboden worden, anderzijds kan niemand de ogen sluiten voor veranderende omstandigheden.

Advies
De balans kan gevonden worden door:
- Nu een beleidsmatig doel vaststellen voor 2030.
- Een doel vertaald in een tussentijdse norm voor 2026 in het luchthavenbesluit opnemen.
- In 2026 beoordelen of op grond van in het besluit vastgelegde criteria een aanpassing van het doel c.q. dan norm voor 2030 nodig is. Dat is temeer van belang, omdat dan ook bezien moet worden of andere elementen een rol moeten gaan spelen bij de vaststelling van de kaders voor de ontwikkeling. Met name zal dan relevant worden in welke mate de CO2-uitstoot daarbij een rol gaat spelen.
- In 2026 weer een doel voor 2035 vaststellen.
- Binnen de vijfjaarscyclus geen aanpassingen van de normering aanbrengen. Dat biedt duidelijkheid naar alle betrokkenen bewoners en MAA.

Bij de vaststelling van de norm moet duidelijkheid bestaan over wat de luchthaven ook tussentijds kan verdienen aan geluidsruimte. De intentie moet zijn dat wanneer de luchthaven op weg naar de eind norm beter presteert dan in het reductiepad is aangegeven, deze ruimte tussentijds benut kan worden.
Tenslotte is het noodzakelijk met name voor de eerstkomende jaren een zo reëel mogelijke inschatting te maken. Het meest waarschijnlijke is dat de reductie van geluidhinder niet lineair kan verlopen.
Er zijn twee tegengestelde bewegingen. Enerzijds is het niet waarschijnlijk dat als gevolg van de Covid19-problematiek het personenvervoer bijvoorbeeld lineair toeneemt van 434.000 in 2019 naar 525.000 in 2025 (afgeleid bijvoorbeeld van 600.000 in 2030). Aan de andere kant is het mede door Covid19 voor sommige maatschappijen moeilijker om tot vernieuwing van de vloot over te gaan.

5. Overige hinder beperkende maatregelen

5.1. Algemeen

Er is door NLR een inventarisatie gemaakt van mogelijke hinder beperkende maatregelen (zie rapport Stiller en Schoner MAA). Van deze maatregelen is globaal onderzocht wat de effecten zijn op geluid, emissies en veiligheid. Een indicatie is gegeven van kosten, implementatietermijn en sturing.
Diverse hinder beperkende maatregelen zijn in kaart gebracht. Bij het inventariseren van de maatregelen zijn suggesties vanuit de omwonenden en andere betrokken partijen, vertegenwoordigd in de werkgroep hinderreductie, meegenomen.
De effecten van de maatregelen op geluid, emissies en veiligheid zijn per maatregel beschreven. Ook is een indicatie gegeven van kosten, implementatietermijn en de wijze hoe op de maatregel kan worden gestuurd.
In dit hoofdstuk worden de belangrijkste maatregelen tegen het licht gehouden en waar nodig van een advies voorzien.

5.2. Resultaten en conclusies

De onderzochte hinder beperkende maatregelen zijn opgedeeld in vier categorieën die hierna achtereenvolgens behandeld worden:
1. Maatregelen grondgeluid.
2. Operationele maatregelen.
3. Maatregelen in de omgeving.
4. Overige maatregelen.

Een aantal maatregelen is al expliciet aan de orde gekomen in het sturingsmodel: de effecten van vlootvernieuwing en tijden waarop gevlogen wordt.



5.2.1. Maatregelen grondgeluid

De voorgestelde maatregelen kunnen verlichting bieden voor de omwonenden die hinder door grondgeluid ervaren. De effecten worden voornamelijk op lokale schaal verwacht.
Op basis van de inventarisatie die is gedaan, en de schatting van de effecten, is het reduceren van APU- en GPU-gebruik de meest in het oog springende maatregel. Deze maatregel is al door de luchthaven in gang gezet door te investeren in pre-conditioned air en walstroom. Naast een reductie van geluidniveaus zal dit ook terug te zien zijn in de uitgestoten emissies op het platform.
Van de andere maatregelen is het gereduceerd gebruik van straalomkeerders het meest kansrijk op de korte termijn, tegen relatief lage kosten. Met betrekking tot taxiën met minder motoren is, net als voor elektrisch taxiën, de verwachting dat hier geringe winst te behalen valt wat betreft geluidhinder, dit in verband met de benodigde warming-up en cooling-down van de motoren. Voor elektrisch taxiën geldt daarnaast dat hiervoor forse investeringen nodig zijn.
Op de luchthaven is vanuit de onderhoudsbedrijven (Maintenance Repair en Overhaul bedrijven) sprake van planmatig onderhoud van vliegtuigen. In het kader daarvan wordt met vliegtuigmotoren proefgedraaid. Deze activiteiten worden op dit moment voor wat betreft de geldende milieuvergunning geactualiseerd. In het kader daarvan worden de milieutechnische voorwaarden opnieuw vastgesteld. Door bij het proefdraaien rekening te houden met de geldende windrichting, de proefdraailocatie daar op aan te passen en door het aantal proefdraaibeurten en de duur van de proefdraaibeurt te reguleren en in te perken, kan de impact op de omgeving verminderd worden. Overige maatregelen zoals het aanleggen van geluidswallen en het toepassen van waterinjectie zullen nader worden onderzocht op effectiviteit.
Ook voor het operationaliseren van waterinjectie bij proefdraaien geldt dat hier aanzienlijke kosten aan verbonden zijn, maar omdat proefdraaien om langduriger geluid gaat kan dit wel tot meer hinderreductie voor de omgeving leiden.
In het kader van dit advies is separaat door MAABI aan NACO gevraagd de mogelijkheden en kosten in beeld te brengen van aanpassingen in de baan lay-out om daarmee verdergaande hinderbeperking te kunnen bereiken.

De volgende aanvullende maatregelen bij de renovatie van de start- en landingsbaan zijn onderzocht:

- Extra taxibaan.
- Parallelle rijbaan.
- Rapid exit taxiway.
- Aanpassen draaikoppen van de baan.

Aanpassen van de draaikoppen van de baan blijkt niet noodzakelijk voor het type vliegtuigen die vliegen op MAA. De huidige lay out is daarvoor toereikend. Voor de overige maatregelen geldt dat deze tegen aanzienlijke kosten te realiseren zijn. In de orde van enkele miljoenen, drie tot vijf miljoen euro. De winst in geluidreductie door deze maatregelen is beperkt. De vraag kan daarom gesteld worden of de maatregelen gelet op de kosten wel efficiënt zijn. Gerichte maatregelen in de ruimtelijke inrichting rondom de luchthaven in combinatie met het omgevingsfonds zijn wellicht effectiever en efficiënter.

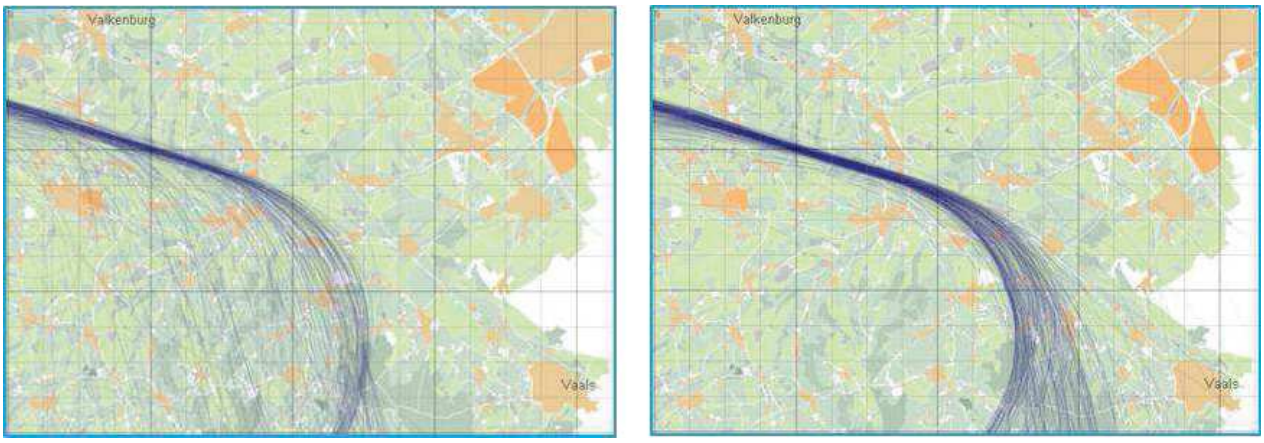
5.2.2. Operationele maatregelen

Het gros van de operationele maatregelen heeft op regionaal niveau effect, waar voor de locaties dichtbij de luchthaven de effecten beperkt zijn en verder weg van de luchthaven groter.
De meest kansrijke maatregelen lijken te liggen in de vorm van routeoptimalisaties en het creëren van rustperiodes door alternerend baan- en routegebruik. Hierbij kunnen de vrijheden in toekenning van de baanrichting worden benut voor het maken van duidelijke afspraken over de baanpreferentie. Ook het minder vliegen in specifieke periodes kan aanzienlijk bijdragen in de hinderreductie.
Daarnaast zijn voor landingen de CDO-procedure en lage weerstand nadering mogelijke maatregelen om door te voeren, voor zowel geluid- als emissiereductie. Een kanttekening hierbij is dat dit niet altijd voor alle typen vliegtuigen mogelijk is. Dat hangt niet alleen af van het type vliegtuig, maar ook bijvoorbeeld van het actuele gewicht van het vliegtuig. Voor startprocedures kan onderzocht worden welke procedure voor de omgeving van MAA resulteert in de minste hinder en/of tot het ontzien van specifieke gebieden. Daarbij dient bijvoorbeeld rekening gehouden te worden met de ligging van woonkernen rondom de luchthaven en de vloot zoals die op MAA vliegt. Voor een deel van deze

maatregelen moeten onder andere de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen worden betrokken. De implementatiekosten voor deze maatregelen worden relatief laag geschat.
De baanpreferentie, CDO en lage weerstand nadering spelen ook een beperkte rol in het sturingsmodel maar zijn op zich al relevant genoeg om te verkennen De maatregel die zich richt op rustperiodes door alternerend routegebruik zal ook niet zichtbaar zijn in jaargemiddelde berekeningen, maar zou wel degelijk lokaal de hinder kunnen verminderen.
Bij de uitwerking van deze maatregelen verdient het de aanbeveling om hierbij de direct betrokken bewoners en ondernemers in bijvoorbeeld de toeristisch recreatieve sector te betrekken, omdat de mogelijkheden en effecten om het ene gebied (bijvoorbeeld het Heuvelland) te ontlasten gevolgen kan hebben voor andere gebieden.
In het bijzonder kan in de tweede fase van luchtruimherziening samen met de buurlanden bekeken worden op welke wijze de toeristische gebieden met verblijfsrecreatie zo veel mogelijk ontzien kunnen worden.

worden gereduceerd. Onderzocht kan worden of olifantsgras tussen de luchthaven en Meerssen en bij Ulestraten een reductie kan opleveren van geluidniveaus van startende of taxiënde vliegtuigen. Tegelijkertijd geeft groen, wanneer correct toegepast, de mogelijkheid voor het (beperkt) invangen van fijnstof en CO2. Het zicht op groen en natuurlijke geluiden kunnen een positief effect hebben op hinderbeleving. De meeste maatregelen kunnen worden meegenomen in (nieuw)bouwprojecten.

Overige maatregelen
Wat betreft retrofitting (aanpassingen aan bestaande vliegtuigen) is het afhankelijk van het type retrofit dat wordt gedaan. Hierdoor is het lastig in te schatten wat hiervan voor MAA nu het effect zal zijn.
Naast deze ontwikkelingen is momenteel ook (hybride)-elektrisch vliegen volop in ontwikkeling. De effecten op geluid zijn nog niet volledig duidelijk. Geschat wordt dat dit type vliegtuigen een stuk stiller zal zijn, maar dat de frequentie van vliegbewegingen toe zal nemen omdat deze vliegtuigen kleiner zijn. Wat dat doet met de hinder is nog niet bekend. Afhankelijk van het type vliegtuig, hybride of volledig elektrisch, zal het vliegen (bijna) emissievrij zijn. De luchthaven zou al op korte termijn kunnen beginnen met het aantrekken van kleine elektrische (sport)vliegtuigen, door het aanleggen van laadinfrastructuur. De ontwikkeling van grotere toestellen bestemd voor passagiersvervoer zal nog vele jaren duren waardoor deze toestellen, als de ontwikkeling ervan al technisch haalbaar is, pas op de lange termijn inzetbaar zijn.



Vliegverkeer op vertrekroute OLNO2B opgedeeld in twee alternerend te gebruiken subroutes

5.2.3. Maatregelen in de omgeving

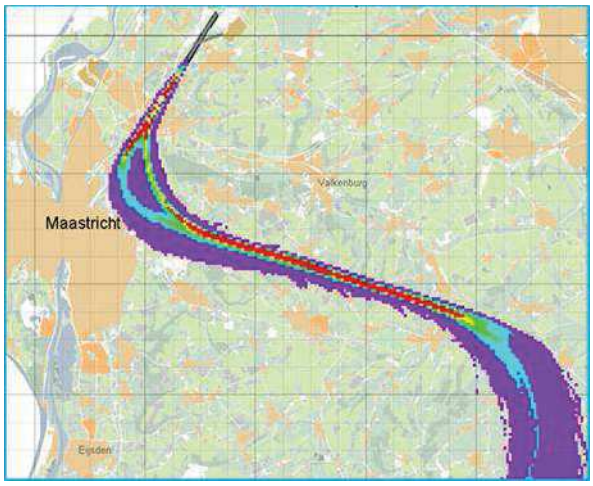
De maatregelen in de omgeving richten zich op aanpassingen in het landschap of aan gebouwen. Het aanbrengen van barrières, in de vorm van een wand of bijvoorbeeld een gebouw, kan helpen om te zorgen dat omwonenden in de directe omgeving van de luchthaven minder gehinderd worden door grondgeluid. Wanneer slim wordt omgegaan met oriëntatie van nieuw te realiseren woongebouwen, het planten van gewassen en zichtbaar groen, kan geluidhinder

5.3. Omgevingsfonds en herstructurering

Bovenop de hiervoor beschreven maatregelen om overige hinder terug te brengen zal het noodzakelijk zijn om in de directe omgeving van de luchthaven de ruimtelijke herinrichting structureel te verbeteren. Met name de ruimtelijke kwaliteit van directe omgeving van Schietecoven en Geverik en eventueel andere delen aan de koppen van de start- en landingsbaan dienen structureel verbeterd te worden.
Het voorstel is om hiervoor een omgevingsfonds in het leven roepen van indicatief tien miljoen euro, te dekken door jaarlijks één miljoen euro vrij te maken.
Het zou redelijk zijn dat MAA, de aandeelhouder en de gemeente Beek vanuit de OZB-inkomsten van het vliegveld een bijdrage aan het fonds zouden leveren. Ook zou een beroep gedaan kunnen worden op het Rijk dat in de Nationale Luchtvaartnota heeft aangekondigd een Leefomgevingsfonds in te stellen (voor Schiphol). Het fonds zou ook nog gevuld kunnen worden uit een boeteregeling bij gebruik van de extensieperiodes door de luchtvaartmaatschappijen en een heffing op de uitgifte van gronden.
Een dergelijk Omgevingsfonds heeft de voorkeur boven kleine compensatieprojecten die verspreid uitgevoerd worden en geen directe relatie hebben met het verminderen van de overlast.
Het gaat daarbij om een integraal herstructureringsplan waarbij het amoveren van woningen, herontwikkeling van plekken, opkopen van woningen, waardecompensatie en verbeteren van andere elementen in de leefomgeving ingrediënten kunnen zijn.

Advies
Overige Hinder reducerende Maatregelen

- Verminder grondgeluid en emissies door vergaande elektrificatie van activiteiten op de luchthaven, preconditioned air, walstroom.
- Verwerk in de milieuvergunning voor het proefdraaien milieutechnische voorwaarden volgens het ALARA-principe.
- Breng voorstellen en ideeën met betrekking tot routeoptimalisatie, baanpreferentie, CDO (aanvliegen en landen) en eventuele rustperiodes in samenhang met elkaar en betrek bewoners en overlegorgaan daarbij.
- Werk gestaag aan een aantal no-regret maatregelen met betrekking tot de inrichting van de directe omgeving: gebouwen, groen.
- Maak een plan voor het gereed maken van de luchthaven voor elektrisch vliegen, te beginnen voor kleine vliegtuigen. Inclusief de lay out van de luchthaven.
- Maak een herstructureringsplan voor de woongebieden direct in het verlengde en naast de baan (Geverik en Schietecoven).
- Creëer een omgevingsfonds om de kosten van de herstructureringsplannen te dekken.



Verkeersdichtheid op de OLNO2B startroute – Heavy/medium vluchten in 2019 (bron: NLR, Fanomos)

6. Duurzaam en innovatief MAA

Bij de start van het proces om te komen tot dit advies is door velen onder wie het Provinciaal bestuur gewezen op de wenselijkheid en de mogelijkheden om MAA te ontwikkelen tot een vliegveld van de toekomst. Met duurzaamheid in alle opzichten als kenmerk.

In dit hoofdstuk komt in dat kader allereerst de uitkomst aan de orde van de verkenning door het NLR naar de mogelijkheden van duurzaam vliegen op Maastricht Aachen Airport (rapport Duurzaam en Innovatief MAA).
Vervolgens wordt ingegaan op de effecten van de verschillende onderzochte scenario's op het klimaat en de milieukwaliteit. En er wordt aandacht geschonken aan de mogelijkheden om de milieukwaliteit te verbeteren en gevolgen voor het klimaat te beperken c.q. te compenseren.
Tenslotte staan we stil bij externe veiligheid. Met als centrale vraag of de voorstellen in dit advies binnen de kaders passen zoals deze gesteld zijn voor externe veiligheid.

6.1. MAA: duurzaam en innovatief

In de voorbereiding van deze verkenning is veelvuldig de optie naar voren gekomen om van MAA een innovatieve luchthaven te maken. Een luchthaven van de toekomst. Een duurzame luchthaven met een duidelijk onderscheidend profiel ten opzichte van de luchthavens in de omgeving.
Om deze ideeën verder te verkennen is aan NLR gevraagd een inventarisatie van de mogelijke opties te maken. Deze opties zijn vervolgens besproken met betrokkenen in de regio.

Er is op drie thema's door het NLR een inventarisatie gedaan: duurzame technologie, duurzame operatie en duurzame luchthaven. In het navolgende zijn de belangrijkste elementen van belang voor MAA geschetst (nagenoeg alle met positieve effecten op CO2 uitstoot).

Elektrisch en op waterstof vliegen
De meeste ideeën en plannen verkeren nog in de onderzoek- en ontwikkelfase. Voor MAA is van belang dat de inrichting van de luchthaven aangepast wordt aan elektrisch vliegen, te beginnen met faciliteiten voor General Aviation. Daarbij moet gedacht worden aan opstelplaatsen, de energie infrastructuur, mogelijkheden voor batterijwissel. Ook kan bij de inrichting van de luchthaven al rekening gehouden met de opslag van waterstof als alternatieve brandstof.

Duurzame brandstoffen
Hieronder valt het gebruik van niet-fossiele koolwaterstoffen die kerosine nu al kunnen vervangen. Het gaat dan met name om biobrandstoffen en synthetische kerosine. Deze brandstoffen zijn nog nauwelijks beschikbaar. Stimulering van het gebruik boven de afspraken die de sector heeft gemaakt in het kader van het klimaatakkoord, zou MAA kunnen doen door tariefdifferentiatie of een bijdrage aan de meerkosten van deze brandstoffen.

Urban Air Mobility
Het betreft het vervoer in het lagere luchtruim rondom grote steden waarbij mensen en goederen vervoerd worden. Het volgen van deze ontwikkelingen - veel is nog onzeker - lijkt op dit moment het meest opportuun.

Maintenance, Repair en Overhaul
Innovaties op dit gebied zijn van groot belang voor de verdere ontwikkeling van het MRO cluster op MAA. Zeker als elektrificatie en gebruik van waterstof toenemen.
Hier is vooral een rol weggelegd voor de Maastricht Maintenance Boulevard.

Innovaties op het gebied van logistieke systemen
Vervoer van personen en vracht op een luchthaven maakt onderdeel uit van logistieke systemen. Autonome systemen voor bagage en vrachtafhandeling geven inhoud aan het innovatieprofiel van de luchthaven.

Elektrificatie grondgebonden activiteiten
Het verminderen van het gebruik van fossiele brandstoffen en daarmee reductie van vervuilende stoffen en ook geluid staat daarbij centraal. MAA is al bezig om via elektrificatie (walstroom, reductie APU) de hinder te beperken.

Circulaire Economie
Er zijn al veel initiatieven in Limburg om te komen tot een meer circulaire economie .
Aansluiten door MAA bij deze initiatieven is een belangrijke stap. Ook kan bij aanbestedingen op de luchthaven (tot en met de runway) circulariteit een belangrijke rol gaan spelen in het aanbestedingsproces. Ook een duurzame verwerking van afval behoort tot dit onderdeel.

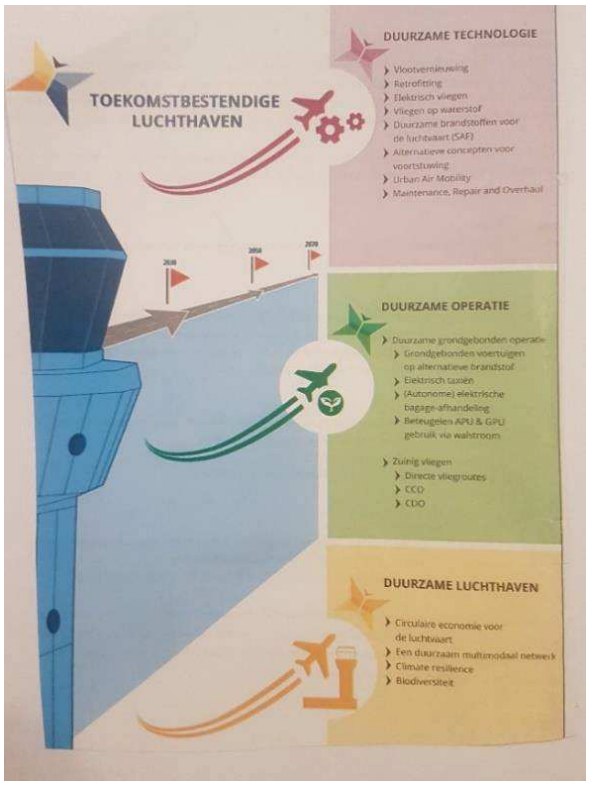
Biodiversiteit
Flora en fauna ondervinden over het algemeen negatieve effecten van een luchthaven.
Het is mogelijk om bij de inrichting van de luchthaven negatieve effecten te mitigeren en te compenseren.

6.2. Programmatische aanpak

De in het NLR-rapport beschreven en hierboven kort samengevatte opties voor innovatie en verduurzaming van de luchtvaart bij de luchthaven MAA zijn met een aantal stakeholders in en buiten de regio besproken.
Algemeen bestond de wens om een innovatieagenda op te stellen waarmee een toekomstbestendige luchthaven dichterbij komt. Die agenda moet wel uniek zijn en passen in de context van MAA. Geen doublures wat elders al gedaan wordt.

Innovatieagenda
Er is een aantal thema's en onderwerpen genoemd voor een nog op te stellen innovatieagenda. De volgende onderwerpen werden genoemd:

- Klimaatneutrale grondactiviteiten in 2030.
- Alternatieve brandstoffen (waterstof/synthetische/bio brandstoffen).
  - Productie.
  - Opslag.
  - Infrastructuur.
- Strategisch partnership Flugplatz Aachen – Merzbrück (RWTH) – MAA: elektrisch vliegen.
- Smart Logistics: MAA als proeftuin voor autonome vrachtafhandeling.
- Onderwijsprogramma/doorlopende leerlijnen (ACC/MBO/HBO/TU): onderwijs integratie.



Voor de uiteindelijke aansturing en realisatie van de thema's en speerpunten is een samenhangende programmatische aanpak nodig vanwege de complexiteit van verschillende thema's, vele stakeholders, en significante impact op de regio.

Advies
Stel een innovatieagenda op voor MAA. Organiseer een structuur waarin op basis van een programma stakeholders samenwerken op voor hen relevante onderwerpen. Maak een plan van aanpak, stel een programmamanager aan.

6.3. Klimaat en luchtkwaliteit

6.3.1. Klimaat en CO2

De luchtvaart staat onder maatschappelijke druk om de CO2-uitstoot fors omlaag te brengen. Uitstoot is een wereldwijd probleem en kan het beste worden gerealiseerd via een mondiale aanpak waaraan iedereen meedoet. Binnen de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO zijn in 2016 afspraken gemaakt voor het invoeren van een mondiaal CO2-compensatie- en reductiesysteem (CORSIA). Sinds 2012 maakt vliegverkeer binnen Europa deel uit van het Europese Emissiehandelssysteem (EU ETS).
De Nederlandse luchtvaartsector, waar Maastricht Aachen Airport onderdeel van is, heeft een actieplan opgesteld (Actieplan Slim en Duurzaam, 2018) met maatregelen om de CO2-uitstoot door vliegen in 2030 met 35% te verminderen ten opzichte van het groeipad[1]. Deze CO2-besparing wordt behaald door onder andere in te zetten op efficiëntere vliegroutes, lagere luchthaventarieven voor schonere vliegtuigen, duurzame brandstoffen, vlootvernieuwing en trein in plaats van vliegtuig op afstanden tot 700 kilometer. Deze maatregelen zullen, naast internationale maatregelen, allemaal hun doorwerking hebben op Maastricht Aachen Airport.
Mede gelet op wat er in de Luchtvaartnota staat, is het niet uitgesloten dat in de nabije toekomst er een CO2-plafond voor luchthavens komt dat - naast geluidbelasting - mede sturend kan zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven. In paragraaf 5.2.3. heb ik beargumenteerd dat het relevant is om dat bij de tussentijdse evaluatie van het ambitieniveau van de luchthaven in 2026 nader uit te werken.

In mijn gesprekken met de omgeving heb ik vooral gekeken naar mogelijkheden voor aanvullende maatregelen die Maastricht Aachen Airport nu kan nemen om de CO2-uitstoot terug te dringen. Wat kan en wil Maastricht Aachen Airport extra doen? Waar kan en wil Maastricht Aachen Airport koploper in zijn? En wat zijn de regionale ambities? En hoe passen die binnen de nationale ontwikkelingen?

[1] De gestelde doelen zijn opgesteld ten opzichte van de voorspelling van het brandstofgebruik in 2030 als we op dezelfde manier door zouden gaan als nu.

Maastricht Aachen Airport klimaatneutraal
Het kabinetsbeleid zoals dat in de Luchtvaartnota is verwoord, stelt dat de grondoperatie op Nederlandse luchthavens in 2030 CO2-neutraal dient te zijn.
MAA zou voor het verminderen van de CO2-voetafdruk van de luchthaven een plan kunnen opstellen om alle eigen grondvoertuigen, zoals passagiersbussen en voertuigen voor transport, in de komende jaren te vervangen door elektrische- of waterstofvoertuigen.
MAA is tevens bezig om de eigen energiebehoefte door zelfopwekking (met zonnepanelen) te realiseren. De mogelijkheden daartoe in de vorm van zonneweiden naast de start- en landingsbaan en het benutten van bestaande gebouwen voor het aanleggen van zonnepanelen worden op dit moment verkend.

"Waar kan en wil Maastricht Aachen Airport koploper in zijn?"

Duurzame brandstoffen
Over de toepassing van duurzame brandstoffen worden op nationaal niveau afspraken gemaakt aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Maastricht Aachen Airport is hierbij aangesloten. In het akkoord Duurzame Luchtvaart hebben partijen zich gecommitteerd aan 14% duurzame brandstof in 2030. Daarnaast is afgesproken dat partijen zich inspannen om te onderzoeken of en op welke wijze een hoger percentage dan 14% in 2030 kan worden behaald. De sector is bezig met de realisatie van een commerciële fabriek voor HEFA BI kerosine in Nederland. De bouwstart wordt in 2022 verwacht. Van die fabriek kunnen de Nederlandse luchthavens duurzame brandstof afnemen. Aan de Duurzame Luchtvaarttafel worden nadere afspraken gemaakt over de te realiseren doelstellingen en ambities.

CO2-compensatie projecten
In afwachting van de beschikbaarheid van duurzame brandstoffen is het noodzakelijk om naar compensatie buiten de sector te zoeken. De overblijvende CO2-uitstoot kan per direct en standaard worden gecompenseerd door het

kopen van CO2-rechten. Dit kan op drie manieren:

1. ETS-rechten opkopen.
   Dit zijn CO2-rechten die deel uitmaken van het European Trading System, het Europese systeem voor CO2-emissiehandel. Ook bedrijven (en particulieren) die geen deel uitmaken van ETS kunnen rechten kopen zodat de uit te stoten rechten onder ETS afnemen.
2. Vrijwillige emissiehandel buiten Nederland.
   CO2-rechten buiten ETS. Door de aankoop van deze rechten worden projecten mogelijk gemaakt die dezelfde hoeveelheid CO2 verminderen. De projecten komen uit ontwikkelingslanden. Er zijn verschillende standaarden, zoals Gold Standard, VCS etc. Ook zijn er verschillende aanbieders.
3. Vrijwillige emissiehandel Nederland.
   De Green Deal Nationale Koolstoffen maakt het mogelijk CO2-compensatie te kopen van Nederlandse projecten. Maastricht Aachen Airport kan een voortrekkersrol innemen door actief te zoeken naar geïnteresseerde partijen voor dit type compensatieprojecten in de regio.
   Luchtvaartmaatschappijen zoals Corendon bieden hun klanten de mogelijkheid om voor enkele euro's de CO2 uitstoot te compenseren. In overleg met deze maatschappijen en bedrijfsleven uit de regio dat gebruik maakt van de luchthaven zou een klimaatfonds voor de omgeving van MAA in het leven geroepen kunnen worden, om hiermee CO2- compensatie direct in de omgeving van de luchthaven te realiseren.

6.3.2. Milieukwaliteit, NO_x en Fijnstof

In gesprekken met de omgeving en de overleggen met de challengegroep kwam naar voren dat naast de hinder als gevolg van de geluidbelasting er in toenemende mate zorgen zijn over de luchtkwaliteit en klimaatschade. Er is behoefte aan meer inzicht in de luchtkwaliteit en de effecten daarvan op de gezondheid. Er zijn tal van stoffen die van invloed kunnen zijn op de luchtkwaliteit. In de praktijk zijn met name de concentraties van NO2 en (ultra)fijnstof van belang voor de luchtkwaliteit. In het kader van dit advies zijn de volgende noties van belang:

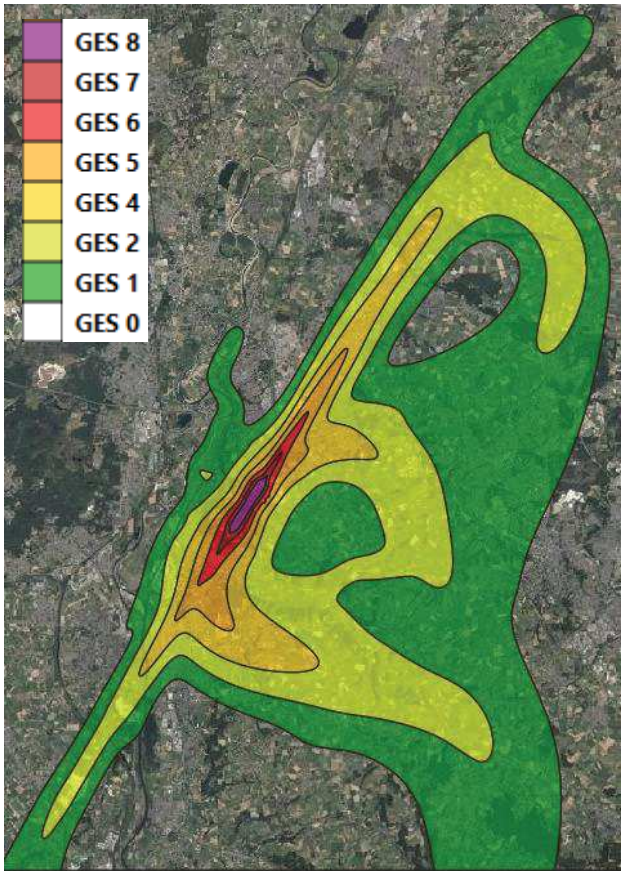
1) Allereerst moet bij elk voorstel in het kader van het Luchthavenbesluit voldaan worden aan de wettelijke normen voor de verschillende onderdelen van de milieukwaliteit.
2) Maar dat zou niet de houding moeten zijn van alle betrokkenen. Voortdurend zoeken naar vermindering van de uitstoot van probleemstoffen moet de basishouding zijn. Alles helpt, ook de kleine beetjes.
3) Het ontwikkelde sturingsmodel voor geluidhinder in dit advies kan n een toename van het aantal vliegbewegingen tot gevolg hebben en wellicht daarmee ook een toename van de uitstoot van NO_X en fijnstof. In het kader van de op te stellen MER zal dat duidelijker worden.
   Op deze plaats volsta ik met de constatering dat voor met name fijnstof de achtergrondwaarde van deze stof in Zuid-Limburg zo hoog is dat enige toename van de aantallen vliegbewegingen daar weinig aan toevoegt. Niet om die uitstoot te relativeren - zie punt 2 - maar om te bevestigen dat sturing op vermindering van de geluidbelasting nu het meest opportuun is. Mede ook omdat stillere en zuinigere vliegtuigen minder fijnstof uitstoten.

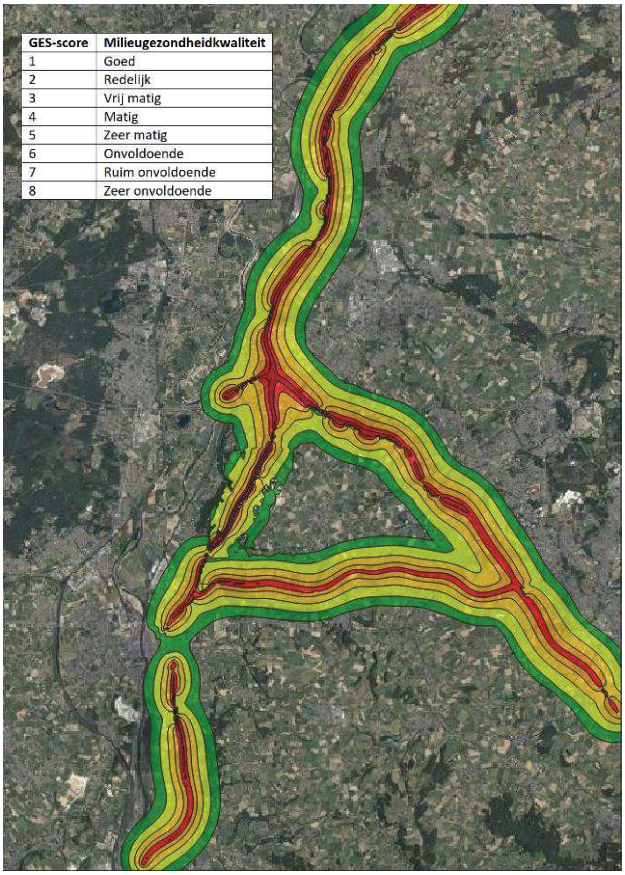
MILIEUKWALITEIT

Bij de verbranding van kerosine stoten vliegtuig-motoren voornamelijk waterdamp (H2O) en koolstofdioxide (CO2) uit. Deze stoffen zijn klimaatgassen maar hebben geen invloed op de luchtkwaliteit. Daarnaast stoten vliegtuigmotoren ten opzichte van CO2 relatief kleine hoeveel-heden stikstofoxiden (NO_x bestaande uit NO en NO2), fijnstof (PM10, PM2,5), ultrafijnstof, zwaveloxiden, koolmonoxide, aerosolen en onverbrande koolwaterstoffen (vluchtige organische stoffen) uit. Voor de luchtkwaliteit zijn met name de concentraties van stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5) van belang. In het kader van de voorbereiding van dit advies is op twee manieren getracht een beeld te krijgen van de gezondheidsrisico's en de milieukwaliteit Allereerst is door Lievense met behulp van de GES methodiek (zie uitleg in kader) in beeld gebracht wat de effecten van deze stoffen kunnen zijn in de beschreven scenario's voor de luchthaven.

GES
GES staat voor gezondheidseffectscreening. GES is ontwikkeld om bij ruimtelijke planvorming in beeld te brengen wat de werkelijke gezondheidsrisico's zijn rondom enkele milieufactoren. Niet alleen de feitelijke kwaliteit in de omgeving wordt daarbij in aanmerking genomen, maar ook het aantal blootgestelde mensen. De GES methodiek kent een verdeling in 8-tal scores.

Het aantal blootgestelde personen volgens de GES-methodiek die binnen de score 6, 7 en 8 vallen, vertoont voor de vier scenario's een enigszins te correleren beeld. Dat bevestigt de aangeven lijn om primair te sturen op geluid.
De GES is als methodiek een meer integrale benadering van de milieukwaliteit. Omdat de maatstaf van het aantal ernstig gehinderden en de geluidscontour een wettelijke verankering kent, is deze als basis genomen voor het in hoofdstuk 5 beschreven sturingsmodel.





Door Lievense is per scenario berekend hoeveel blootgestelde personen binnen de GES score 6, 7 en 8 score vallen

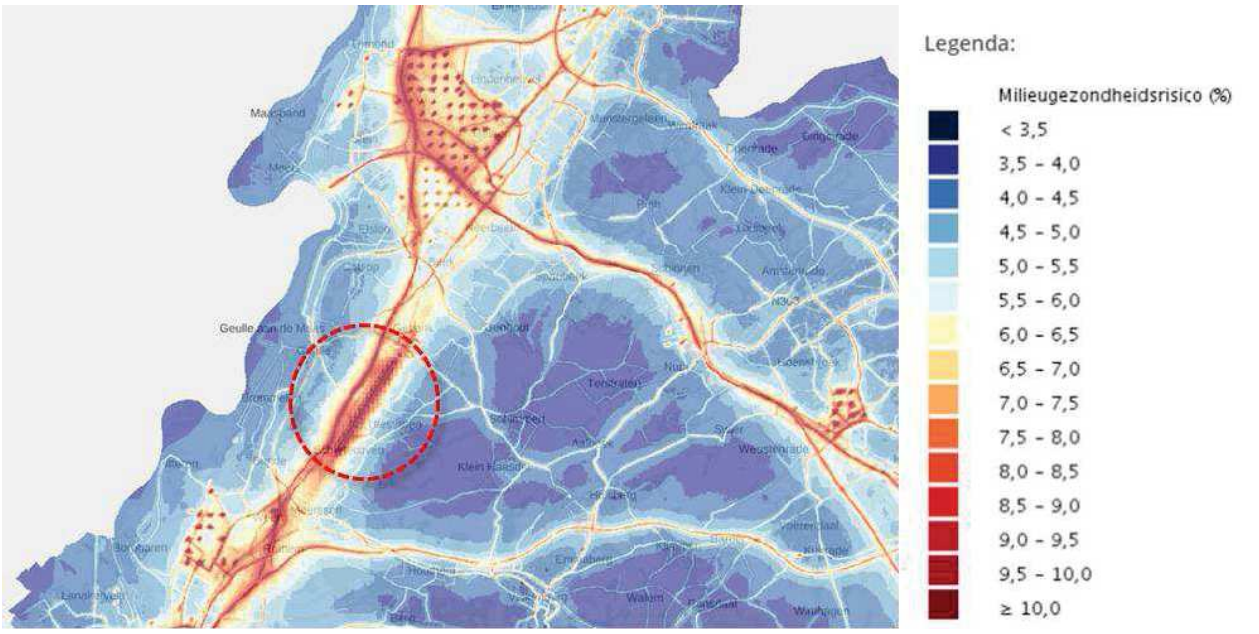
Vergunde situatie	Situatie 2019	Optimalisatie scenario	50% reductie scenario
6.448	1.366	7.000	1.978

Lievense 2020: Aantal blootgestelde personen binnen de GES score 6, 7 en 8

Vergunde situatie	Situatie 2019	Optimalisatie scenario	50% reductie scenario
13.371	5.592	12.721	6.477

To70 2020: Aantal Ernstig Gehinderden binnen de 48 dB Lden contour

Een tweede benadering het zichtbaar maken van de milieugezondheidsrisico's.
De NLR heeft in het rapport "Stiller en Schoner MAA" de milieugezondheidsrisico's in beeld gebracht volgens de methode zoals die door het RIVM is ontwikkeld. De gezondheidsrisico's van de stapeling van de verschillende omgevingsfactoren op lokale schaal worden in één getal uitgedrukt. Het gaat om NO_x , fijnstof en roet en geluid uit de verschillende bronnen. Met name de cumulatie van hinder komt daarmee tot uitdrukking. Op de kaartjes is de situatie voor Zuid Limburg weergegeven, waarbij met name de grote wegen, industriegebieden en ook MAA duidelijk herkenbaar zijn.



Bron: Atlas Leefomgeving 2019

De GGD'en doen om de vier jaar onderzoek naar onder andere ervaren geluidhinder van verschillende bronnen in de leefomgeving waaronder de ervaren hinder door luchtvaart, om zo een bijdrage te leveren aan de monitoring van de ontwikkeling van hinder en gezondheidsbeleving. Het meest recente onderzoek is van 2016. Hierbij is niet een specifiek onderscheid gemaakt tussen de ervaren geluidshinder afkomstig van de luchthaven Geilenkirchen (AWACS) en MAA. Het is mijns inziens nodig om in het nieuw uit te voeren onderzoek dit onderscheid in de analyse wel te kunnen maken.

Stikstof

Een belangrijke stof voor luchtkwaliteit is stikstof (NO_x). Bij een toename van het aantal vliegtuigbewegingen stijgen de lokale NO_x-emissies. Deze emissies zijn overigens voor de luchtvaart relatief beperkt in vergelijking met het wegverkeer. De effecten van vlootvernieuwing op de NO_x-emissies is lastig aan te geven omdat de effecten zowel bepaald worden door de vliegtuig/motorcombinatie die wordt vervangen als de vliegtuig/motorcombinatie waarmee de vervanging plaatsvindt. Zo kan een stiller vliegtuig soms juist meer NO_x-uitstoot tot gevolg hebben. Afhankelijk van de vliegtuig/motorcombinatie die vervangen wordt en nieuwe vliegtuig/motorcombinatie kan er een vermindering van de uitstoot van 47% zijn, tot een toename van 58% (CE Delft juli 2018).

Stikstofdepositie

Toename van NO_x-emissies leidt tot een verhoogde stikstofdepositie in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In studie van Lievense is ook een globale en indicatieve berekening gemaakt van de te verwachten stikstofdepositiebijdrage. Volgens deze berekening is in delen van enkele Natura 2000-gebieden rond MAA een effect te verwachten enkele tienden van MOL/ha/jaar. In onderstaande tabel is dit weergegeven

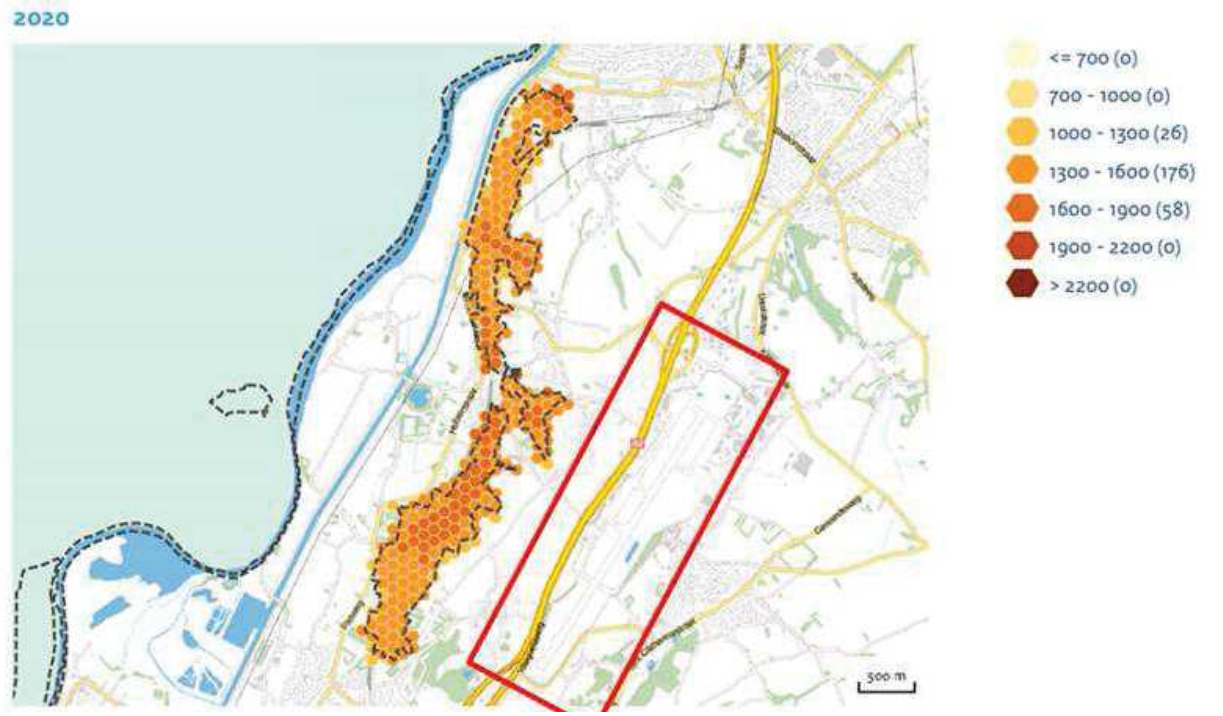
Vergunde situatie	Situatie 2019	Optimalisatie scenario	50% reductie scenario
0	- 0,02 á - 0,13	+ 0,34 á + 0,78	+ 0,14 á + 0,25

Lievense 2020, Af- of toename van NO_x in MOL/ha/jaar

Indien dit advies gevolg wordt, zullen de effecten nog aanzienlijk beperkter zijn dan in het 50% hinderreductiescenario.

Conclusie

- Voor de luchtvaart zijn, afgezien van minder vliegen, weinig mogelijkheden om op korte en middellange termijn actief te sturen op reductie van NO_x-emissies en daarmee verlaging van de stikstofdepositie. Ook het gebruik van duurzame brandstoffen biedt voorlopig geen oplossing, omdat alleen als



Natura 2000 gebieden Bunder- en Elsloërbos te zien met bijbehorende de NO_x depositiewaarden (PAS-bureau, 2017)

synthetische brandstoffen worden gebruikt. Op de lange termijn kan elektrisch of hybride vliegen de NOx- uitstoot sterk beperken.

- Wel zijn in het NLR-rapport maatregelen beschreven die op kortere termijn kunnen worden toegepast op de luchthaven zelf om de uitstoot van NOx te verminderen zoals elektrisch taxiën, taxiën op één motor (in plaats van twee), gebruik van walstroom en pre-conditioned air, elektrificatie van de Ground Power Unit (GPU) en Ground Service Equipment (GSE). Zonder op elk onderdeel in het kader van dit advies in te gaan, blijft elektrificatie van zo veel mogelijk activiteiten op en rond de luchthaven de meest aangewezen weg om de stikstofuitstoot te verminderen.
- Daarnaast is inzet op schoner landzijdig transport een adequaat middel om de uitstoot te verminderen zoals elektrische bussen. Eventueel kan ook een einde gemaakt worden aan het landbouwkundig medegebruik van het luchthaventerrein.

Fijnstof

Fijnstof wordt aangeduid met PM10 en PM2,5 en bestaat uit deeltjes met een diameter kleiner dan 10 micrometer en uit deeltjes met een diameter kleiner dan 2,5 micrometer. Net als bij NOx zijn fijnstofemissies lokale luchtvervuilende stoffen en stijgen de concentraties bij toename van het aantal vliegtuigbewegingen.
Vliegtuigmotoren worden (nog) niet gecertificeerd op hun uitstoot van fijnstof. Een emissiestandaard is nog in ontwikkeling bij de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO.
Van de gedefinieerde scenario's is door Lievense nagegaan wat het (relatieve) effect op de omgeving zal zijn afgezet tegen de huidige achtergrondwaarden. Hoofdconclusie is dat bijdrage van MAA in de verschillende scenario's ondergeschikt is aan de huidige achtergrondconcentratie.
Deze wordt voor PM2,5 tussen de 10 en 12 µg/m^3 en voor PM10 tussen de 16 en 20 µg/m^3 becijferd. De luchtkwaliteit van Zuid-Limburg wordt permanent gemonitord (zie https://www.luchtmeetnet.nl en Luchtmeetnet Limburg https://www.luchtmeetnet-limburg.nl).

Ultrafijnstof

Daarnaast wordt ook ultrafijnstof onderscheiden. Ultrafijnstof is het bestanddeel van fijnstof (PM0,1) met de allerkleinste afmeting: kleiner dan 0,1 micrometer. Ieder deeltje is 10.000 keer kleiner dan een millimeter en niet met het oog te zien. Ultrafijnstof maakt geen deel uit van de beoordeling van luchtkwaliteit. De laatste jaren rijst de vraag of het inademen van ultrafijnstof mogelijk nog schadelijker is voor de gezondheid

dan het inademen van fijnstof. Omdat over ultrafijnstof (PM<1) nog weinig bekend is, doet het RIVM nu onderzoek naar de gevolgen van de uitstoot van ultrafijnstof voor de gezondheid rond de luchthaven van Schiphol.
In het kader van dit adviestraject is door Lievense naar analogie van berekeningen bij Schiphol geanalyseerd wat de bijdrage is van ultra fijnstof van de luchthaven MAA aan de omgeving. Daarbij is een herschaling uitgevoerd op basis van het aantal vliegbewegingen en van de resultaten van de blootstellingskaart 2018 Schiphol.
Schiphol kent ongeveer 514.000 bewegingen van met name groot verkeer. MAA zou in de vergunde situatie maximaal 19.046 bewegingen groot verkeer hebben. Dit vertaalt zich naar een indicatie voor een jaargemiddelde bijdrage van het vliegverkeer op MAA aan de concentratie van ultrafijnstof in enkele 100-tallen. Het referentie-niveau van een landelijke gemeente/stad met weinig verkeer is vergelijkbaar met 10.000 deeltjes/cm3. Met de aantallen vliegbewegingen die de resultante zouden kunnen zijn van dit advies is de extra bijdrage minder dan één procent , exclusief de positieve effecten van de hierna te noemen maatregelen.

Sturen op reductie (ultra)fijnstof
In de Luchtvaartnota is aangekondigd dat elke luchthaven een actieprogramma Ultrafijnstof dient op te stellen.
Dat actieprogramma zou de volgende elementen kunnen bevatten:

- Via de luchthavengelden kan inzet van zuinige en schone motoren worden gestimuleerd zodat er minder uitstoot is.
- Op de luchthaven zelf kan fijnstofemissie worden gereduceerd door meer apparatuur te elektrificeren die wordt gebruikt tijdens afhandeling van het vliegtuig op de grond.
- Winst is ook te behalen in de bebouwde omgeving. Door slim om te gaan met het aanbrengen van gewassen en groene beplanting ontstaan mogelijkheden voor het invangen van fijnstof en CO2.
- De inzet van duurzame brandstoffen is niet alleen een oplossing om de CO2-uitstoot van de luchtvaart te beperken, maar ook om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Verbranding van duurzame, synthetische brandstoffen leidt tot minder uitstoot van fijnstof, roet en zwavel.
- Op de lange termijn kan elektrisch of hybride vliegen (net als bij de NOx-emissies) ook de fijnstofemissies minimaliseren. Daarom dient de gezamenlijke inzet te zijn om elektrificatie van de luchtvaart te versnellen. In het NLR-rapport zijn hiervoor voorstellen gedaan.

Advies
Aanbevolen wordt dit actieprogramma Ultrafijnstof in overleg met omwonenden en direct betrokkenen nader uit te werken, te bespreken en te onderzoeken op haalbaarheid in de overlegstructuur in de regio.

Externe veiligheid
Het Rijk is bezig met een actualisatie van de systematiek en normstelling voor regionale luchthavens met betrekking tot de ongevalskansen. Op dit moment geldt nog steeds een veiligheidsniveau dat gelijk is aan de situatie op de regionale luchthavens in de periode 1984 - 1998. Een Quickscan op het Safety Management Systeem laat zien dat MAA een goed functionerend SMS heeft.

De onderzochte scenario's en beschreven pakketten in paragraaf 4.2.3. met meer vrachtverkeer, leveren grotere EV contouren op en daarmee liggen er ook meer woningen binnen de relevante contouren. Echter, bij de nieuw te bepalen ongevalkansen voor regionale luchthavens kan verwacht worden dat er geen woningen binnen de 10-5 contour (sloopzone voor EV) zullen liggen.

Advies

- Stimuleer de inzet van zuinige en schone motoren via de luchthavengelden om de uitstoot CO2 en NOx te beperken.
- Reduceer fijnstof en NOx-emissies op de luchthaven zelf door meer apparatuur te elektrificeren die wordt gebruikt tijdens de afhandeling van het vliegtuig op de grond. Speel een actieve rol om in het kader van het landelijk afgesproken programma Slim en Duurzaam synthetische brandstoffen te introduceren.
- Zet gezamenlijk in op het versnellen van de elektrificatie van de luchtvaart. Op de lange termijn kan elektrisch of hybride

vliegen net als bij de NOx-emissies ook de fijnstofemissies minimaliseren.

- Werk de mogelijkheden om MAA in 2030 klimaatneutraal te maken verder uit inclusief de mogelijkheden om eigen gebouwen en terreinen te voorzien van zelf opgewekte, duurzame energie.
- Zorg vanuit de luchthaven voor een actieve betrokkenheid bij alle afspraken in kader duurzame luchtvaart.
- Creëer in afstemming met bedrijfsleven (Corendon en regionale bedrijfsleven) een klimaat compensatiefonds (C02-compensatie) en werk de mogelijkheden uit om hiermee in de directe omgeving van de luchthaven CO2 compenserende projecten te realiseren.







7. Governance en participatie

7.1. Inleiding

De ontwikkeling van een luchthaven is een complex proces. Ook de besluitvorming daarover is ingewikkeld en er zijn veel betrokkenen en belanghebbenden. Daarom is het van eminent belang dat die besluitvorming transparant en op een gestructureerde wijze plaats vindt.
Twee elementen zijn in dit verband van bijzonder belang:

- De besluitvorming in de bestuurlijke kolom: de rol van de provincie als eigenaar en het rijk als bevoegd gezag.
- De betrokkenheid van burgers en andere betrokkenen en belanghebbenden.

Beide onderwerpen staan centraal in dit hoofdstuk.

7.2. Bestuurlijke kolom

De Provincie Limburg is honderd procent aandeelhouder van Maastricht Aachen Airport. Hiermee zijn alle luchthaven gebonden gronden, gebouwen en de start- en landingsbaan eigendom van de Provincie. Het beheer en onderhoud van deze eigendommen is ondergebracht in de deelneming MAA Beheer en Infrastructuur (MAABI BV). De exploitatie van de luchthaven is ondergebracht bij MAA BV. De Provincie Limburg beschouwt de luchthaven als onderdeel van haar basisinfrastructuur. Om die reden worden de kosten voor zogenaamde Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, de NEDAB-kosten, vergoed vanuit de Provinciale begroting.
Deze situatie wijkt overigens niet wezenlijk af van de eigendomssituatie bij andere luchthavens in Nederland waar ook de overheid in wisselende samenstelling eigenaar is van de entiteit die de ondergrond en gebouwen beheert en de luchthaven exploiteert (bijvoorbeeld Schipholgroep en Groningen Eelde Airport).
Het bevoegd gezag voor de milieuvergunning is verdeeld tussen het Rijk en de gemeente Beek. Het Rijk, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, verleent het Luchthavenbesluit waarin alle lucht gebonden activiteiten van de luchthaven worden gereguleerd, zoals de maximale geluidscontouren en handhavingspunten waarbinnen de luchthaven jaarlijks dient te opereren. De gemeente Beek is het bevoegd gezag voor de aanvullende gereguleerde grondgebonden activiteiten (zoals opslag brandstoffen en proefdraaien) vanuit de wet Milieubeheer.

Mijn advies richt zich niet primair op de wijze waarop de governance geregeld is , maar gedurende het proces om tot dit advies over het ontwikkelingsperspectief van MAA te komen, heb ik wel een aantal punten gesignaleerd die in mijn ogen om aandacht vragen.

Dat zijn er drie:

1. De provincie is eigenaar van het vliegveld, maar vervult in het kader van verantwoordelijkheden impliciet altijd ook een rol in het publieke domein en wordt aangesproken op het behartigen van publieke belangen.
   Illustratief is in dit verband dat publieke aandeelhouders in de Luchtvaartnota expliciet worden aangesproken op deze rol en geacht worden in die rol rekenschap te geven van het landelijke beleid.
   Mijn advies:
   - Provincie is eigenaar en geeft expliciet aan dat de rol die daarbij hoort bedoeld is om publieke belangen op en rond de luchthaven te borgen en inhoud te geven.
   - Die belangen legt de Provincie vast in een aandeelhoudersstrategie.

- Het voorgestelde sturingsmodel gericht op het ontwikkelen van duidelijke kaders waarbinnen MAA zich kan ontwikkelen, leidt tot een model waarin MAA ruimte krijgt om binnen die kaders een eigenstandige rol te vervullen.
- De normale vennootschappelijke formule: aandeelhouder- Raad van Commissarissen - bestuurder MAA/MAABI past daarbij. Het is op zich begrijpelijk dat in een turbulente tijd waarin het voortbestaan van het vliegveld in geding was, de aandeelhouder in casu de provincie een dominante rol vervulde in vele aspecten van beleid en operationele zaken met betrekking tot MAA. Vanuit het sturingsmodel bezien acht ik het van belang zo snel mogelijk over te gaan tot normale vennootschappelijke verhoudingen.

2. Een tweede waarneming betreft de financiële relatie van de aandeelhouder met MAA.
   Op een tweetal punten is deze relatie van belang: de zogenaamde NEDAB-kosten en de kosten van (grootschalige) investeringen.
   Provinciale Staten hebben tot 2026 een bijdrage vastgesteld van 4 miljoen per jaar ter dekking van de zogenaamde NEDAB-kosten (kosten gemaakt vanuit het algemeen belang geredeneerd). Deze bijdrage is voor MAA van grote betekenis voor de exploitatie van het vliegveld. Ik acht het van belang om deze bijdrage ten principale een structureel karakter te geven.
   Niet alleen is het bijna nergens in Europa mogelijk een regionale luchthaven zonder dit type bijdragen te exploiteren, nog belangrijker is dat er geen onbedoelde perverse prikkels gaan ontstaan, met als doel groei als middel te zien om tot een positieve exploitatie te komen.
   Als de eigenaar/provincie een luchthaven als een infrastructurele basisvoorziening beschouwt, dan is dit type kosten onvermijdelijk. Dat is een gegeven en geen reden om bijvoorbeeld geforceerde groei na te streven.
   Het voornemen bestaat voor een grootschalige renovatie van de start- en landingsbaan. Daarnaast – als dit advies gevolgd wordt - zijn investeringen nodig voor onder andere het omgevingsfonds. Dit advies geeft een kader aan voor de toekomstige ontwikkeling van MAA. Als dat kader gevolgd wordt, kan een MKBA toets nieuwe stijl voor de hand liggen om de noodzakelijke investeringen in een breder kader te plaatsen.
3. Polarisatie en volatiliteit
   Het denken over de luchtvaart is in Nederland ook een inmiddels politiek gepolariseerd onderwerp. Zonder tot een precieze beoordeling te komen zijn bijvoorbeeld de meerderheden/minderhedenverhouding in het nationale parlement zeer volatiel en kunnen standpunten over luchtvaart in nieuwe regeerakkoorden gemakkelijk veranderen. Dat is inherent aan onze democratie maar niet altijd gemakkelijk om als bedrijf daar een langetermijnstrategie met investeringen op te baseren.

Toch is mijn advies om als aandeelhouder een lange termijn strategie vast te stellen die zo robuust mogelijk is om veranderingen op te vangen. En die robuustheid zit hem niet in pappen en nathouden maar het maken van duidelijke keuzes met betrekking de milieukaders (met name geluid) op lange termijn, de geschetste herstructureringsopgave rondom de luchthaven, de keuze waar prioriteit ligt: vracht of gemengd en de hierboven geschetste structurele financiële bijdrage in de NEDAB-kosten.

Advies

- Vervul als private aandeelhouder een in een strategie vast te leggen rol waarin publieke belangen worden geborgd.
- Kom zo snel mogelijk tot normale vennootschappelijke verhoudingen.
- Draag structureel bij aan de NEDAB-kosten.
- Breng na een principieel besluit over de doelen en kaders in dit advies dat besluit in samenhang met de noodzakelijke investeringen, in een MKBA analyse.

Dat principiële besluit zou in mijn ogen tenminste de volgende elementen moeten bevatten:

- Milieukaders, met name geluidsbelasting.
- Keuze vracht of gemengd.
- Herstructureringsopgave en het daarbij behorende omgevingsfonds.

7.3. Participatie en informatie

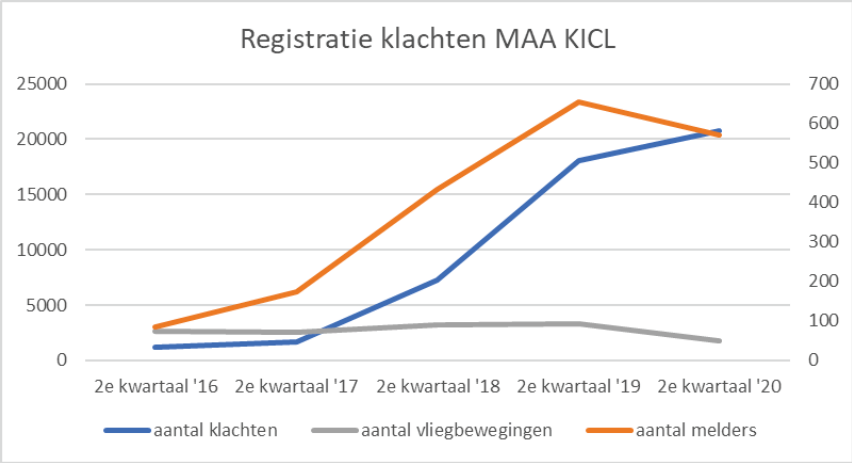
Veel discussies over luchthavens verlopen emotioneel. Daarvoor zijn meerdere oorzaken aan te geven, maar het ontbreken van betrouwbare gegevens en moeizame communicatie zijn daarin zeker elementen. In de Luchtvaartnota wordt dat ook onderkend en ingezet op een verdere versterking van de participatie en informatiefunctie .

7.3.1. Huidige structuur

Met betrekking tot MAA functioneert nu op basis van de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens/Wet RBML) een Commissie Regionaal Overleg (CRO).
In de CRO hebben de volgende partijen zitting: Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Beek, Meerssen en Maastricht, alle met een lid; Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg met een lid; Maastricht Aachen Airport BV met twee leden, een vanuit de Directie en een vanuit Airport Operations; Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur BV met één lid; Luchtverkeersleiding Nederland met één lid; Stichting Natuur- en Milieufederatie Limburg met één lid; Limburgse Werkgeversvereniging met één lid; General Aviation op de luchthaven Maastricht met één lid; omwonenden luchthaven Maastricht met vier leden. De CRO staat onder leiding van een onafhankelijke voorzitter.
Leden worden benoemd door de voorzitter. Voor benoeming van omwonenden wordt een openbare benoemingsprocedure gevolgd waarbij leden geselecteerd worden vanuit een geografische spreiding rondom de luchthaven.

"Dit dossier hangt al te lang."

Naast de CRO MAA functioneert een onafhankelijke stichting, Klachten Informatie Centrum Limburg (KICL), die ten behoeve van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Maastricht, de Commissie AWACS Limburg, de Luchtverkeerscommissie Niederrhein en Lärmschutzkommission Niederrhein zorg draagt voor de registratie, behandeling, analyse en rapportage van klachten over vliegverkeer in de regio. Daarnaast kunnen bij het KICL ook klachten worden ingediend over vliegverkeer van luchthaven Luik Bierset. Omwonenden kunnen hier terecht voor vragen en informatie over regelgeving over vliegverkeer en milieu en gezondheid.
De KICL is sinds 2019 ook het loket voor grondgebonden klachten over de luchthaven



MAA. Het aantal klachten over MAA is sinds 2017 sterk toegenomen (18 maal zo veel), terwijl het aantal vliegbewegingen maar met een kwart is toegenomen (vergelijk van 2017 met 2019). Geconstateerd kan worden dat het aantal klachten geen bruikbare maat vormt voor de veroorzaakte hinder door de luchthaven en het vliegverkeer boven Zuid-Limburg.
Om in de toekomst een beter beeld te verkrijgen over de opgetreden hinder en de effectiviteit van maatregelen voor reductie kan mijns inziens beter ingezet worden op het opzetten van een goed netwerk voor meten. De ontwikkelingen van het landelijke programma kunnen daarvoor gebruikt worden, maar ook de eigen initiatieven zowel van de CRO met sensornet als het burgermeetnetwerk gebaseerd op het EANS systeem.
Samenwerking met Eindhoven en Schiphol op dit punt kan bijdragen aan de - ook op landelijk niveau - noodzakelijke versnelling in het brengen van samenhang tussen "meten en rekenen". Dit dossier "hangt" al te lang.

In de Luchtvaartnota is versterking van de CRO's aangekondigd. Daarbij wordt verwezen naar het model zoals dat door mij in mijn advies over Eindhoven Airport is opgenomen. Binnen de CRO MAA wordt ook nagedacht over aanpassing en versterking van de functie.
Ik schets hierna een aantal elementen dat gebruikt kan worden bij de verdere vormgeving van dat overleg.

7.3.2 Uitgangspunten en doelen m.b.t. overleg en participatie

Het valt buiten het kader van mijn opdracht om een vernieuwde communicatie- en participatiestructuur rondom MAA te ontwerpen. Maar ik zou bij de verdere vormgeving ervan de volgende uitgangspunten en doelen willen meegeven:

Advies

- Rechtstreekse vertegenwoordiging van bewoners en bewonersgroepen in overleg en participatietrajecten. Voor belangrijke besluiten wordt een participatietraject opgezet conform de Omgevingswet.
- Samenstelling van het overlegorgaan. Naast het principiële punt met betrekking tot de samenstelling is het van belang structuur aan te brengen inde bewonersvertegenwoordiging. Belangen binnen de regio kunnen uiteenlopen en daarom is bijvoorbeeld een vertegenwoordiging vanuit de koppen van de baan, de verschillende schillen en zones van belang.
- De keuze van de vertegenwoordigers zelf: aan de bewoners overlaten. De verschillende bewonersgroepen kunnen zich met een drempelwaarde van bijvoorbeeld 25 leden melden en dan onderling binnen de structuur zelf bepalen hoe ze tot vertegenwoordiging komen.
- Jongeren betrekken onder andere door specifieke projecten voor hen te ontwerpen samen met onderwijsinstellingen.
- Maak afspraken over de ondersteuning van de bewonersvertegenwoordiging en de wijze waarop onafhankelijke informatie verkregen kan worden.
- Onafhankelijke informatievoorziening, een front-office en gebruikmakend van moderne communicatietechnieken.

Uitgangspunt bij de vormgeving moet het belang van de burger zijn.

- Afspraken worden gemonitord en geëvalueerd. Veel problemen ontstaan omdat afspraken onduidelijk zijn en niet nagekomen worden.
- Adviesfunctie met betrekking tot een op te richten omgevingsfonds en eventuele bijzondere regelingen.
- Adviesfunctie met betrekking tot te voeren beleid, bevoegd gezag en MAA.
- Een heldere rol en verantwoordelijkheidsverdeling is essentieel. Wie beslist waarover, wat is de rol van een advies daarbij?
- Afhandeling meldingen en klachten: maak een duidelijk onderscheid tussen de registratie en analyse en de afhandeling (meer in formele zin) door de respectievelijke bevoegde gezagen.
- De meest betrokken gemeenteraden worden periodiek geïnformeerd over ontwikkelingen met betrekking tot MAA.

Voor de concrete invulling van deze uitgangspunten wil ik ter illustratie wijzen op twee modellen van overleg en participatie waaraan ik in Eindhoven en Schiphol gewerkt heb.

Eindhoven Airport
Eindhoven Airport heeft gekozen voor een overlegorgaan met twee "kamers": één voor de militaire luchthaven (de COVM) en één voor de civiele tak, elkaar overlappend met personele unies. In het overlegorgaan LEO zijn alle geledingen vertegenwoordigd: bewoners, gemeenten, provincie, luchthaven en maatschappelijke organisaties. Er is gekozen voor een stichtingsvorm met een onafhankelijke voorzitter. Onder de stichting zijn ook activiteiten met betrekking tot toekenning van budgetten voor leefomgevingsprojecten ondergebracht. Er wordt gewerkt met werkgroepen die rapporteren aan het overlegorgaan.

Schiphol
Het voorstel dat nu bij de Minister van I en W ligt heeft in principe dezelfde "functionaliteit" als het model in Eindhoven en is ook gebaseerd op dezelfde uitgangspunten zoals hierboven is aangegeven.
Het essentiële verschil is dat de structuur uit twee componenten bestaat. Vanwege de complexe problematiek in de grotere regio rondom Schiphol

waarbij 44 gemeenten en 4 provincies bij betrokken zijn, is gekozen voor een aparte bestuurlijk kolom (rijk, provincie, gemeenten). In deze kolom worden via een programmatische aanpak leefbaarheidsvraagstukken en ontwikkelingen met betrekking Schiphol bestuurlijk afgestemd.
Daarnaast is er Maatschappelijke Adviesraad met vertegenwoordigers van bewonersorganisaties, werkgevers, werknemers en maatschappelijke organisaties. De functies van deze raad: informatie-uitwisseling, dialoog met en advies aan de partijen in de luchtvaartsector en aan de overheden.
Omdat ik in beide gevallen de adviseur ben geweest met betrekking tot deze modellen is het goed om te benadrukken dat de keuze voor welk model situationeel bepaald is geweest .
In beide modellen zijn zoals aangegeven de eerder genoemde uitgangspunten leidend geweest. De kern van het verschil (naast het verschil in complexiteit van de problematiek) is dat in Eindhoven de wil bestond en bestaat om in overleg (triple helix) oplossingen te zoeken die gedragen worden door alle betrokkenen. Dat veronderstelt een min of meer gezamenlijk doel, een bereidheid om compromissen te sluiten en het allerbelangrijkste: bereidheid om compromissen in eigen huis te verdedigen.
Als aan deze voorwaarden niet (of nog niet) voldaan is, kan beter gekozen worden voor het Schiphol-model. In dat model wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen een breed samengestelde maatschappelijke adviesraad die adviezen kan formuleren richting bevoegd gezag en de luchthaven waarbij posities en verantwoordelijkheden duidelijk zijn.

> "... als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan."

Adviezen worden geformuleerd vanuit de samenleving: het bevoegd gezag/luchthaven leggen verantwoording af hoe ze met die adviezen omgaan.
Daarmee wordt besluiteloosheid vermeden en voorkomen dat sfeer bedervende improductieve vergaderingen plaatsvinden. Het is niet aan mij om hier een keuze te maken. Mijn impliciete voorkeur gaat altijd uit naar het "Eindhovense model", maar als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan (Jan de Koning) en dat is dan "Schiphol". In mijn zoektocht van afgelopen jaar zijn in Limburg wat weinig aanknopingspunten te vinden voor dat Eindhovense model, maar wellicht verandert dat de komende tijd.

COMMUNICATIE

Informatie over ontwikkelingen met betrekking tot MAA komt uit verschillende bronnen met ook allemaal verschillende "eigenaren" van de informatie en de daarbij behorende verantwoordelijkheden over de kwaliteit van de informatie. Daarbij speelt ook de onafhankelijkheid van de informatievoorziening een rol. Ook de opkomst van vele nieuwe informatiedragers, met name uit de wereld van de social media en de toepassing van apps vragen om antwoorden. Daarbij speelt ook een rol dat burgers zelf, via meten, data verzamelen bijvoorbeeld met betrekking tot geluid en fijnstof en verwachten dat die informatie ook in de beleidsomgeving wordt gebruikt.
Met als primaire invalshoek dat de informatie correct, transparant, toegankelijk en ingebed moet zijn in een duidelijke communicatie en participatiestructuur is het nog niet zo eenvoudig om een heldere structuur te ontwerpen.

Ook rondom MAA wordt via de CRO gezocht naar modernisering van de informatievoorziening door middel van een digitaal platform, door middel van een community-app. Het project is nog in ontwikkeling en uit een evaluatie kunnen zeker lessen geleerd worden. Voortzetten van het project is alleen om die reden al verstandig.
Uit ervaringen elders kunnen al wel enkele lessen geleerd worden.
Beginnen met een soort front office waarin op een site alle beschikbare informatie toegankelijk is, lijkt de belangrijkste te zijn. Vandaar kijken op welke wijze de informatie en communicatiefunctie uitgebouwd kan worden. Een van de meest urgente elementen daarbij is het zoeken naar een manier hoe het meten van geluid in verband gebracht kan worden met de rekenmodellen en de daarin gehanteerde methodiek van handhavingspunten. Op nationaal niveau is een programma Meten en Rekenen gestart. In de regio Eindhoven en op Schiphol zijn inmiddels initiatieven gestart om hieraan op min of meer experimenteel niveau invulling te geven. MAA en betrokken gemeenten en provincie zouden zich daarbij kunnen aansluiten.

Bijlagen

Bijlage 1: Opdracht

Opdracht van Gedeputeerde Staten van Limburg aan de heer van Geel.
Gedeputeerde Staten van Limburg hebben op 10 februari 2020 aan de heer van Geel gevraagd om als onafhankelijk adviseur op innovatieve wijze met de regio via participatie en overleg met de omgeving (omwonenden en maatschappelijke organisaties, experts, bedrijven en overheden) en na een passende weging van de verschillende belangen tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven.

Eindresultaat opdracht
Het eindresultaat van de opdracht is een onafhankelijk advies aan het college van gedeputeerde Staten waarbij op basis van een passende weging van de verschillende belangen wordt aangegeven op welke wijze en onder welke voorwaarden het huidig toekomstperspectief van MAA na 2020 realiseerbaar is.

Het advies treedt niet in de plaats van een formeel besluitvormingstraject, maar moet zorgen voor een steviger en meer gedragen fundament en voorbereiding daarvoor met name voor het aansluitend aan te vragen Luchthavenbesluit.

Randvoorwaarden
Het proces om tot het advies te kunnen komen is open en transparant, met actieve deelname van en samenwerking met een groot aantal verschillende belanghebbende partijen, zoals omwonenden, bedrijfsleven, belangenorganisaties en kennispartners.
Het kent een vernieuwende, energie gevende aanpak, waar ook innovatieve werk- en communicatievormen bij horen.

Bijlage 2: Lijst gesproken partijen

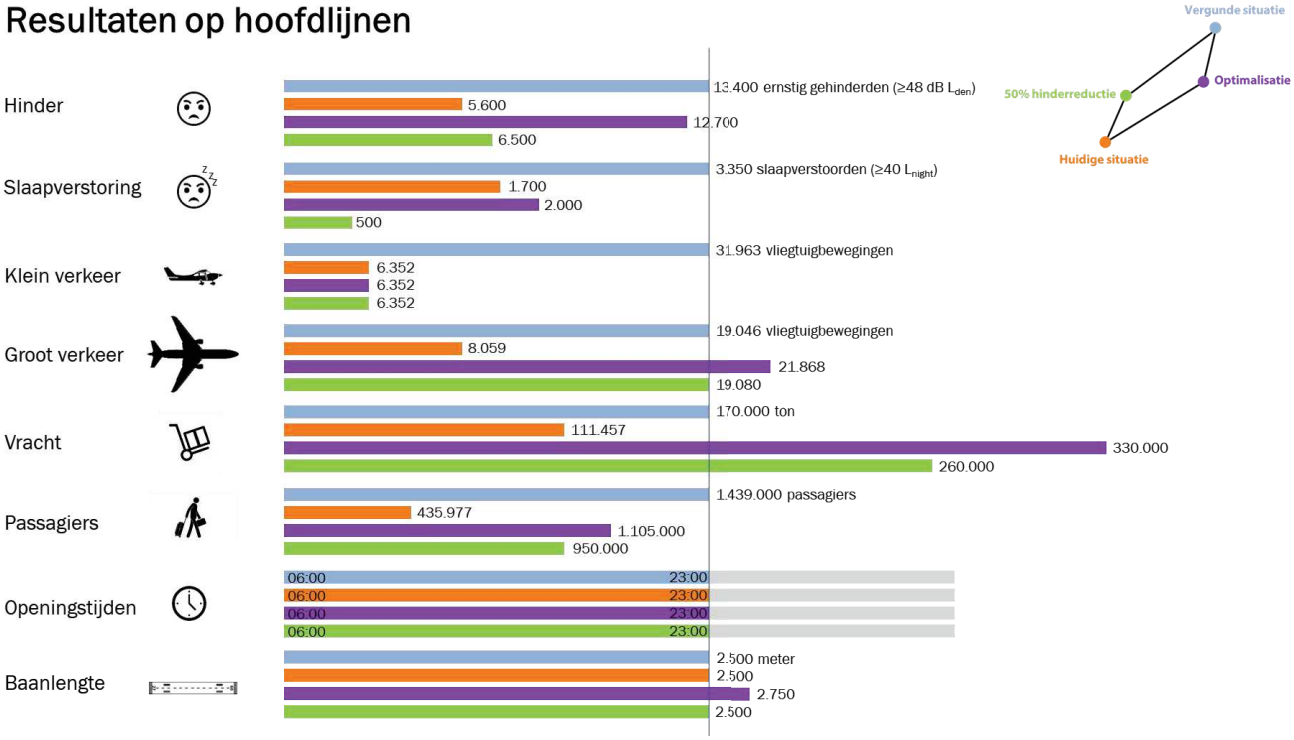
Instantie	Challenge groep	Werkgroep Economische betekenis	Werkgroep Hinderreductie	Sessie Innovatieve luchtvaart	Gesprekken
Alliantie tegen uitbreiding MAA	■		■	■	■
AVION Training (tevens lid CRO)					■
Bedrijven Sittard-Geleen	■				
Brightlands Chemelot Campus		■		■	
Brightlands Innovation Factory					■
Centrummanagement Maastricht	■	■			
Collins Aerospace				■	
Corendon Dutch Airlines B.V.		■			
CRO MAA			■		■
Ecorys		■			
Evofenedex		■			
GAM					■
gemeente Beek			■		■
Gemeente Eijsden-Margraten					■
Gemeente Maastricht (tevens lid CRO)					■
Gemeente Meerssen (tevens lid CRO)			■		■
GGD Zuid-Limburg	■		■		
Horecaondernemer					■
Koninklijke Horeca Nederland Zuid-Limburg					■
KVE	■				
LIOF				■	■
Luchtverkeersleiding Nederland (tevens lid CRO)					■
LVNL			■		
LWV	■	■		■	
Maastricht Aachen Airport		■	■	■	
Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur BV	■	■	■		
Maastricht Marketing					■
Managing Director Air Cargo Netherlands		■			
MECC		■			
Milieu front Eijsden	■		■		
Milieudefensie Maastricht					■
N.A.G.				■	
Natuur en Milieufederatie Limburg	■	■	■	■	■
NLR			■	■	
leden CRO namens omwonenden	■		■	■	
Omwonenden MAA	■	■	■		■
Provincie Limburg					■
Q-Park		■			
Recron					■
RWTH				■	
Samco				■	
Stichting VVV Zuid-Limburg	■	■	■		
Stichting Zuid-Limburgse Heuvelland Hotels					■
Stil en schoon Bemelen		■	■		
UTC Aerospace Systems + LWV (tevens lid CRO)					■
Van der Valk Hotel Maastricht		■			
Veiligheidsregio Zuid-Limburg					■
WeloveMAA	■	■	■		

Bijlage 3: Begrippenlijst

BEGRIP	OMSCHRIJVING
ACA	Airport Carbon Accreditation: certificeringsnorm voor koolstofbeheer op luchthavens.
APU	Auxiliary power unit. APU is een apparaat dat in een voertuig de energie levert voor functies anders dan voortstuwing van het betreffende voertuig. Het primaire doel van een vliegtuig-APU is de energie leveren voor het starten van de hoofdmotoren.
ATM	Air Traffic Management (Luchtverkeersleiding): instantie die het beheer heeft over een zeker luchtruim en ervoor zorgt dat alle luchtverkeer veilig door dit luchtruim navigeert.
Biokerosine	Een duurzame luchtvaartbrandstof waarbij uit biomassa via een productiemethode bio kerosine wordt gemaakt.
BA	Business Aviation: gebruik van vliegtuigen voor zakelijke doeleinden.
Civiele luchtvaart	Gebruik van vliegtuigen voor commerciële of particuliere doeleinden.
CORSIA	Carbon Offsetting en Reduction Scheme for International Aviation: een koolstofcompensatie- en reductieprogramma voor internationale luchtvaart.
CRO Maastricht Aachen Airport	Commissie Regionaal Overleg MAA die ingesteld is op grond van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens/Wet RBML)
EU ETS Geluidscontour	European Union Emission Trading System: een Europees emissiehandels-systeem. Een omtrek dat aangeeft hoe ver geluid van bepaalde niveaus te horen is.
GA	General Aviation: verzamelnaam voor vliegtuigen en andere luchtvaartuigen die niet tot de grote passagiersvliegtuigen kunnen worden gerekend en geen vracht vervoeren.
GGD	Gemeentelijke Gezondheidsdienst: is de dienst waarover elke gemeente in Nederland volgens de wet dient te beschikken om een aantal taken op het gebied van de publieke volksgezondheid uit te voeren.
GPU	Ground Power Unit: apparaat dat stroom levert aan een vliegtuig tijdens de afhandeling op de grond.
Groene waterstof	Waterstof afkomstig uit een hernieuwbare bron en geproduceerd met duurzame energie.
GSE	Ground Service Equipment: ondersteuningsapparatuur dat wordt gebruikt voor onderhoud van vliegtuigen tussen vluchten.
HEFA	Hydroprocessed Esters and Fatty Acids: een bio kerosine-variant gemaakt uit oliën en vetten.
Hub	Een luchthaven waar men overstapt op andere vluchten (zo mogelijk van dezelfde maatschappij).
Hub and spoke-systeem	Een luchtvaartconcept waarbij kleinere vliegtuigen passagiers naar een hub brengen. Vervolgens vliegen de passagiers eventueel met grotere vliegtuigen naar een andere hub, waarna ze met kleinere vliegtuigen naar hun uiteindelijke bestemming worden gebracht.
ICAO	International Civil Aviation Organisation: de luchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties o.a. belast met de wereldwijde harmonisering van de luchtvaart.
Lden	Level day-evening-night: is een maat om geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken. Het wordt toegepast op burger luchthavens.
LTO	Landing-and-take-off-cyclus: is de combinatie van de landing, het vertrek en het taxiën van een vliegtuig.

MER	Milieueffectrapportage: een rapport dat in beeld brengt wat de milieugevolgen zijn van een besluit voordat het besluit wordt genomen.
NLR	Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum: instituut dat onderzoek doet naar luchtvaartvraagstukken.
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse: een analyse waarin potentiële ontwikkelingen op de lange termijn in beeld worden gebracht voor wegen, vaarwegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer.
PAS	Programma Aanpak Stikstof: een programma waarin gewerkt wordt naar minder stikstofemissies, sterkere natuur en meer economische ontwikkeling.
Point-to-point bestemming	Vluchten met weinig overstappende reizigers en die vooral behoefte hebben aan een snelle afhandeling op luchthavens.
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu: instituut dat zich richt op gezondheid en een veilige en gezonde leefomgeving middels wetenschappelijk onderzoek en het verzamelen en toepassen van kennis.
Synthetische kerosine	Duurzame luchtvaartbrandstof op basis van CO2-vangst uit de atmosfeer of van de industrie.
Taxiën	Het rijden van vliegtuigen over de grond, waarbij zij zichzelf voortbewegen.
To70	Onderzoeksbureau gespecialiseerd in luchtvaartaspecten
VTB	Vliegtuigbeweging: opstijging of landing van een luchtvaartuig op een luchthaven.

Bijlage 4: Scenariostudie To70



Colofon

Auteur	Pieter van Geel (verkenner)
Vormgeving	Doc Design, Konnie Kamp (konniekamp@docdesign.nl)
Fotografie	Provincie Limburg
Redactie	BC Communicatie, Jos Cortenraad

Januari 2021

Alle rechten voorbehouden. Niets uit dit advies mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur.

Ondanks alle aan de samenstelling van dit advies bestede zorg kan noch de uitgever noch de auteur aansprakelijk worden gesteld voor eventuele schade die het gevolg is van enige fout in dit advies.
De auteur en zijn team hebben er alles aan gedaan om het auteursrecht te erkennen met betrekking tot de foto's en illustraties in dit advies. Iedereen die nochtans van mening is dat zijn of haar rechten zijn geschonden, wordt verzocht contact op te nemen met de auteur.



provincie limburg

Provinciale Staten
van Limburg

Cluster	PP	**Behandeld**	M.W. van der Sande
Ons kenmerk	2020/49915	**Telefoon**	+31 6 50 21 40 39
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	7 december 2020
Bijlage(n)	1	**Verzonden**	7 december 2020

Onderwerp
Mededeling portefeuillehouder inzake definitieve Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte Staten,

Op 7 juli jl. hebben wij u de ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 toegestuurd tezamen met onze zienswijze hierop (GS 2020-28105). Op 20 november heeft het Kabinet de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050 gepubliceerd; deze treft u ter informatie bijgaand aan. Wij zijn blij dat de de definitieve nota mede naar aanleiding van onze zienswijze op een aantal punten aanmerkelijk is gewijzigd.

In onze zienswijze op de ontwerp Luchtvaartnota hebben wij de onderstaande punten aangekaart:

1. **Eén luchthavensysteem:** Samenwerking tussen de luchthavens kan leiden tot synergie en betere benutting van de bestaande capaciteit.
2. **Eén holding:** In het kader van de verdere verdieping van één luchthavensysteem dient serieus onderzocht te worden of een samenwerking van de luchthavens van nationaal belang in een holding meerwaarde heeft voor alle partijen en dus voor de BV Nederland.
3. **Luchthavens van nationale betekenis:** Wij zien dat Maastricht Aachen Airport als tweede vrachtluchthaven van Nederland niet alleen een regionale betekenis heeft, maar dat MAA zeker ook prominent een nationale rol vervult.
4. **Gelijk speelveld:** Een gelijk speelveld houdt in dat er niet met twee maten gemeten wordt met betrekking tot financiële bijdragen en milieu- en veiligheidsregels tussen de luchthavens van nationale betekenis en Schiphol. Wij pleiten ervoor de regels van Schiphol landelijk te hanteren.

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+ 31 43 389 99 99
www.limburg.nl

Onze zienswijze heeft op een aantal punten bijgedragen aan de definitieve Luchtvaartnota:

- Wij zijn blij te kunnen constateren dat het Rijk in de definitieve Luchtvaartnota meer gewicht toekent aan het door ons eerder bepleite belang van één luchthavensysteem voor de beste benutting van de beschikbare capaciteit van de Nederlandse luchthavens. Wij onderschrijven de actieve aanpak van het Rijk om hier samen met de betrokken partijen invulling aan te geven. Dit draagt ook bij aan de borging van publieke belangen (veiligheid, hinderbeperking, duurzaamheid en verbondenheid). Tijdens het Algemeen Overleg in de Tweede Kamer op 16 december 2020 zal dit ook onderwerp van bespreking zijn.

- Uitgangspunt voor het Rijk is dat de ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen en dat er draagvlak voor die ontwikkeling is in de regio. In de Luchtvaartnota is opgenomen dat burgerluchthavens van nationale betekenis (zoals Maastricht Aachen Airport) primair een rol hebben voor het versterken van de regionale economie, maar dat ze vanuit nationaal perspectief ook ondersteunend kunnen zijn aan Schiphol en/of het verbindingennetwerk van Nederland. Van belang is ook de experimenteerruimte die deze luchthavens kunnen bieden voor innovaties op het gebied van hinderbeperking, duurzaamheid, veiligheid of drones.

- In de Ontwerp Luchtvaartnota gaf het Rijk aan het niet wenselijk of nodig te vinden om regionale luchthavens in één holding samen te brengen. In de definitieve nota staat het luchthavens, als marktpartijen, vrij om initiatief te nemen en te verkennen of ze activiteiten bedrijfsmatig willen samenbrengen. Het kabinet ondersteunt de wens van de luchthavens tot meer samenwerking en wil de gewenste samenwerking binnen de juridische randvoorwaarden faciliteren en ondersteunen. Eén holding waarin alle regionale luchthavens zijn opgenomen is van toegevoegde waarde voor alle luchthavens en de BV Nederland. Wij zetten onze lobby op dit punt voort.

- Het Rijk ziet Maastricht Aachen Airport onverminderd als een luchthaven van nationale betekenis. Uit de reactie op door ons ingediende zienswijzen komt naar voren dat het kabinet voor MAA een belangrijke functie ziet bij het accommoderen van vrachtverkeer in Nederland en tevens een rol voor de internationale bereikbaarheid van Zuid-Nederland. Luchtvracht zorgt voor een groote deel van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid op Schiphol en Maastricht. Zeker in tijden van de COVID-19 pandemie is Maastricht Aachen Airport van wezenlijk belang en onmisbaar voor de samenleving (bijvoorbeeld voor vervoer van mondkapjes, medische vluchten en de logistieke verwerking van vaccins).

- In de Ontwerp Luchtvaartnota sprak het Rijk expliciet uit dat het Rijk Groningen Airport Eelde en MAA ziet als zelfstandige ondernemingen en daarom geen financiële bijdrages levert. In de definitieve nota spreekt het Rijk over kansen van regionale ontwikkeling en vraag naar luchtvaart om spreiding van de groei van de luchtvaart over Nederland te spreiden, aangezien tot 2050 de groeiruimte van regionale luchthavens verdubbelt. Om dat mogelijk te maken wordt geïnvesteerd in regionale luchthavens, gericht op bereikbaarheid over de grond, op de kwaliteit van de leefomgeving en op innovatieve vormen van luchtvaart voor de regio’s, zoals de inzet van drones.

Dit leidt tot een betere benutting van de specifieke kwaliteiten van regionale luchthavens. Het Rijk (in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, MIRT) werkt met de luchthavens, de spoorsector en decentrale overheden werkt aan een investeringsstrategie voor de lucht- en landzijdige infrastructuur van de luchthavens op de lange termijn. Wij zullen dan ook proactief suggesties aandragen voor deze investeringen gericht op bereikbaarheid, kwaliteit van de leefomgeving en innovatie. Zodra deze investeringen nader geconcretiseerd zijn, zullen wij uw Staten hier nader over informeren.

- Dat de voorziene luchtvrachttaks onlangs uit de Wet Vliegbelasting is geschrapt, is een enorme opsteker voor het realiseren van een gelijk speelveld.

Het Rijk verwacht van burgerluchthavens dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met belanghebbenden in hun regio, de gewenste ontwikkeling verkennen. In Limburg hebben wij met de opdracht aan de heer Van Geel voor het uitvoeren van een verkenning al belangrijke stappen gezet in deze richting. Sinds dit voorjaar is de heer Van Geel met een proces gestart gericht op participatie naar de hinderbeperking, vergroening en ontwikkelingsmogelijkheden van MAA.

Op dit moment rondt de heer Van Geel zijn verkenning over de regionale vertaling van de Luchtvaartnota 2020-2050 voor Maastricht Aachen Airport af, waarin hij ingaat op mogelijkheden voor hinderbeperking, vergroening en de ontwikkelrichting voor MAA in de toekomst. We zullen hierover begin 2021 het gesprek met uw Staten aangaan.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

dr. J.P. van den Akker LLM

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Verantwoord vliegen naar 2050

Luchtvaartnota 2020-2050









Verantwoord vliegen naar 2050

Luchtvaartnota 2020-2050

Inhoud

1 Nieuwe koers voor de luchtvaart 6
- 1.1 Naar een nieuwe balans 7
- 1.2 Publieke belangen centraal 9
- 1.3 Veranderde context van luchtvaart door de impact van corona 12
- 1.4 Adaptieve aanpak 13
- 1.5 Innovatie luchtvaart 13
- 1.6 Rijksoverheid: regie en eindverantwoordelijkheid 14

2 Veilige luchtvaart 16
- 2.1 Ontwikkelingen veiligheid luchtvaart 18
- 2.2 Verdeling verantwoordelijkheden veiligheid luchtvaart 20
- 2.3 Waarborgen veilig en beveiligd luchtruim en luchthavens 22

3 Nederland goed verbonden 30
- 3.1 Reismotieven en kenmerken luchtverkeer 31
- 3.2 Connectiviteit als publiek belang 33
- 3.3 Economische aspecten luchtvaart 35
- 3.4 Nationale en internationale ontwikkelingen luchtvaart 36
- 3.5 Nederland goed verbonden houden met de wereld 40
- 3.6 Luchtvaart Caribisch Nederland en Koninkrijkslanden 43

4 Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving 46
- 4.1 Afname negatieve gezondheidseffecten 48
- 4.2 Minder geluidshinder 50
- 4.3 Minder uitstoot van ultrafijnstof 53
- 4.4 Verhogen kwaliteit leefomgeving rond luchthavens 54
- 4.5 Natuurbescherming 56

5 Duurzame luchtvaart 58
- 5.1 De klimaatopgave 59
- 5.2 De klimaataanpak 61

6 Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit 70
- 6.1 Luchtvaartontwikkeling als uitkomst van publieke belangen 71
- 6.2 Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten 72
- 6.3 Landzijdige bereikbaarheid luchthavens en investeringsstrategie Schiphol 74
- 6.4 Luchthaven in zee 78
- 6.5 Functie van luchthavens en hun onderlinge samenhang 79
- 6.6 Herziening van het luchtruim 84
- 6.7 Klimaatbestendige luchtvaart 85

7 Innovatie 86
7.1 Veilig, stil en schoon 87
7.2 Hoe daar te komen? 88

8 Bestuur en samenwerking 92
8.1 Visie op bestuur en samenwerking 93
8.2 Maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid 95
8.3 Rol van deskundigen 100
8.4 Aansturing uitvoering door de Rijksoverheid 100
8.5 Toezicht in de luchtvaart 102
8.6 Kennisbasis 103

9 Uitvoering en financiën 104
9.1 Uitvoering en evaluatie 105
9.2 Financiële opgaven 105

10 Verantwoording 108
10.1 Totstandkoming Luchtvaartnota 109
10.2 Participatie en kennisbasis 110
10.3 Milieueffectrapportage en passende beoordeling 112
10.4 Overige adviezen en toetsen 116
10.5 Moties en politieke toezeggingen 117
10.6 Juridische status 117
10.7 Vaststelling Luchtvaartnota 118

Literatuurlijst 119

1 Nieuwe koers voor de luchtvaart

"De huidige aanpak binnen de luchtvaart zal in de toekomst niet meer toereikend genoeg zijn om te voldoen aan de eisen, die worden gesteld door de maatschappij met oog op mens en klimaat. Het is hierbij belangrijk om niet alleen de CO_2-uitstoot mee te nemen, maar de vervuiling in een breder perspectief te bekijken. De toekomst van de luchtvaart is afhankelijk van de huidige en aankomende generatie studenten. Het is essentieel dat er voldoende middelen beschikbaar worden gesteld om de ontwikkeling van innovatieve ideeën te stimuleren. Hierbij is een samenwerking tussen de industrie, de overheid en de onderwijsinstellingen noodzakelijk."

– Student luchtvaarttechniek TU



De Luchtvaartnota 2020-2050 zet een nieuwe koers uit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Deze koers geeft houvast voor alle partijen die betrokken zijn bij de luchtvaart. Het biedt een agenda met heldere doelen en een concrete aanpak voor de komende jaren. Op die manier doet Nederland waar het goed in is: koploper zijn waar een wereldwijde verandering in de luchtvaart op komst is.

Luchtvaart verbindt Nederland met de wereld. We kunnen zakendoen, op vakantie gaan en vrienden en familie over de hele wereld bezoeken. Goederen kunnen snel over grote afstand worden verplaatst. Mede door luchtvaart kan Nederland als klein land een internationaal knooppunt zijn van mensen, handel, investeringen en kennis. Hierdoor verdienen veel mensen hun inkomen. En mensen beleven plezier als ze zweefvliegen, parachutespringen of ballonvaren. Met nieuwe technologie komen er bovendien steeds meer nuttige toepassingen voor bijvoorbeeld drones en andere onbemande luchtvaartuigen. Kortom: luchtvaart draagt breed bij aan onze welvaart en ons welzijn.

In de Luchtvaartnota uit 2009 stond het ondersteunen van de groei van de luchtvaart centraal. Dit beleid was succesvol. Voor een klein land is Nederland bijzonder goed verbonden met de rest van de wereld. Dat is belangrijk voor onze open economie. De afgelopen jaren bleef de capaciteit van de Europese luchthavens en het luchtruim achter bij de vraag, en werd het steeds drukker. Na een periode van herstel is dat ook nu het toekomstbeeld, terwijl nieuwe luchtruimgebruikers, zoals drones, elektrische vliegtuigen en vliegende auto's zich nu al aandienen. Dit brengt nieuwe kansen en nieuwe uitdagingen met zich mee, zoals het veilig houden van de luchtvaart. Automatiseren kan hierbij helpen en vormt tegelijkertijd een risico op technische problemen en cybercriminaliteit.

Luchtvaart heeft ook negatieve effecten. Bewoners worden in hun slaap gestoord en ervaren ook overdag hinder door het toenemend aantal vliegtuigen. Ook maken zij zich zorgen over hun gezondheid door de gevolgen van (ultra)fijnstof en de risico's van het vliegverkeer. De uitstoot van stikstof is een aandachtspunt vanwege de effecten op de natuur. Verschillende groepen, zoals bewoners, bedrijven en belangengroepen, willen beter betrokken worden bij de besluitvorming rond de luchtvaart.

Daarnaast past de ruimtebehoefte van de luchtvaart in een bredere afweging van opgaven die ruimte nodig hebben, zoals wonen, bedrijfsactiviteiten en de energietransitie. Sinds de vorige Luchtvaartnota uit 2009 zijn internationale klimaatdoelen afgesproken. In 2015 bij de klimaatconferentie van Parijs en specifiek voor luchtvaart binnen de VN-luchtvaartorganisatie ICAO. Al deze ontwikkelingen bepalen de opgave voor de luchtvaart.

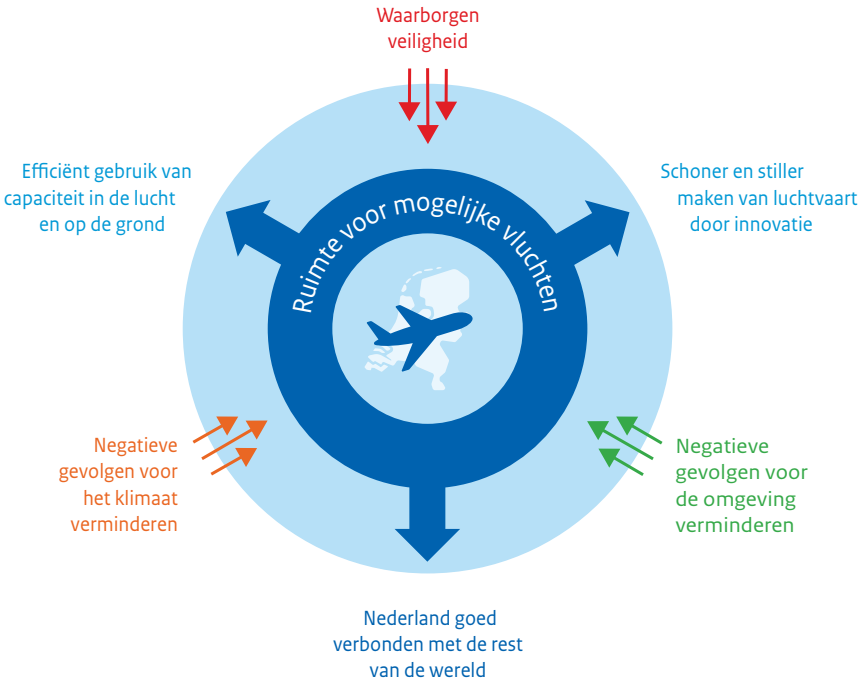
De luchtvaartsector is van oudsher sterk in innovatie en vermindert daarmee de negatieve effecten. Vliegtuigen worden steeds zuiniger, stiller en schoner. Maar het kabinet wil voorkomen dat het aantal vliegtuigbewegingen in de toekomst zo snel gaat groeien, dat de geluidshinder en de vervuilende stoffen toch toenemen. Dit geldt ook voor broeikasgassen die bijdragen aan klimaatverandering.

1.1 Naar een nieuwe balans

'Slim en duurzaam' is het uitgangspunt voor de Luchtvaartnota, met veiligheid op één. Dat staat in het regeerakkoord van 2017. Een goed functionerende luchthaven Schiphol met een succesvolle thuismaatschappij (home-carrier) is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats. Het kabinet wil dat de luchtvaart klaar is voor de toekomst. Daarom moet de luchtvaart zorgen voor minder hinder en uitstoot van vervuilende stoffen. Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Alleen als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, dan kan groei worden gerealiseerd.

Het kabinet heeft aangegeven dat kwaliteit centraal komt te staan in het luchtvaartbeleid (Kamerbrief, 5 juli 2019). Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen. Daarvoor zijn heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk. Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn. De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen. Dit betekent dat er geen garantie is voor de mogelijkheid van groei ten opzichte van het pre-corona niveau in 2019. Als door innovatie en vloot-vernieuwing de negatieve effecten van de luchtvaart op het klimaat en de leefomgeving aantoonbaar worden verminderd, dan kan er ruimte voor groei ontstaan. Dat biedt perspectief voor de sector. Maar, de innovatiesnelheid is geen gegeven, en de randvoorwaarden die vanuit de publieke belangen worden gesteld zijn leidend voor het aantal vliegtuigbewegingen. Deze aanpak moet bijdragen aan het onderling vertrouwen van alle belanghebbende partijen. Met deze koersaanpassing wordt aangesloten bij het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli, 2019).

Figuur 1.1 Het groeiverdienmodel voor de luchtvaart



Deze koersaanpassing is niet in één keer te maken. Deze Luchtvaartnota vormt de agenda voor de lange termijn en geeft richting met een nieuw perspectief. In deze nota staat welke opgaven we op ons bord hebben en welke koers het kabinet inzet. Voor sommige keuzes is dat bestaand beleid. Maar in een aantal gevallen moeten de beleidsinstrumenten worden ontwikkeld.

Dat is bijvoorbeeld het geval bij het aanpakken van de klimaatopgave en het beter aansluiten bij de manier waarop geluidshinder wordt ervaren. Voor effectief beleid is het belangrijk om hier een bijpassende participatiestructuur voor op te zetten. Overleg met belanghebbenden is essentieel om vervolgens, na weging van de inbreng, nieuw beleid vast te stellen.

De uitwerking van een aantal besluiten kan enige jaren duren. Ondanks de huidige crisis en de onzekerheid over het herstel van het aantal vliegtuigbewegingen acht het kabinet het van belang om perspectief te blijven bieden op Schiphol, mede gelet op de rol van de luchtvaartsector in het herstelvermogen van de economie. In dat licht kunnen de komende periode eerste stappen in dat proces worden gezet. Dit biedt duidelijkheid aan de omgeving en de sector. Ook stelt dit Schiphol in staat om tijdig en zorgvuldig de vereiste onderzoeken uit te voeren en de benodigde procedurestappen te zetten voor de besluitvorming. Tijdig perspectief voor de komende jaren en voor de langere termijn stelt de luchtvaartsector in staat de benodigde investeringen te doen in veiligheid, innovatie en duurzaamheid.

Op de korte termijn worden de regels rond Schiphol verankerd door wijziging van het zogeheten Luchthavenverkeerbesluit. Op termijn kan de sector groei verdienen langs de uitgangspunten en voorwaarden uit de Luchtvaartnota.

In deze nota geeft het kabinet haar visie op een nieuwe balans voor de luchtvaart tot 2050. Voor de onderbouwing is gebruik gemaakt van de opbrengst van een breed participatietraject, verschillende adviezen, de milieueffectrapportage (Royal HaskoningDHV et al., 2020a) die hiervoor is opgesteld en de wetenschappelijke kennisbasis. In het participatietraject zijn verschillende regionale gesprekken gevoerd over luchtvaart, is draagvlakonderzoek gedaan en zijn bijdragen betrokken van maatschappelijke partijen en belanghebbenden.

Op basis van deze inbreng is expliciet aandacht geschonken aan de betekenis van de besluiten en voorstellen voor de gebruikers, de omwonenden en de economie. Ook is bezien of het mogelijk is luchtvaart meer als elke andere sector of vervoersvorm te behandelen. Verder is aandacht besteed aan de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van keuzes en wordt invulling gegeven aan het begrip ‘kwaliteit’.

1.2 Publieke belangen centraal

De Luchtvaartnota sluit aan bij de volgende duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) die de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld hebben: Gezondheid (SDG 3), Energie (SDG 7), Economie (SDG 8), Infrastructuur & Innovatie (SDG 9), Klimaat (SDG 13), Biodiversiteit (SDG15) en Partnerschap (SDG 17).

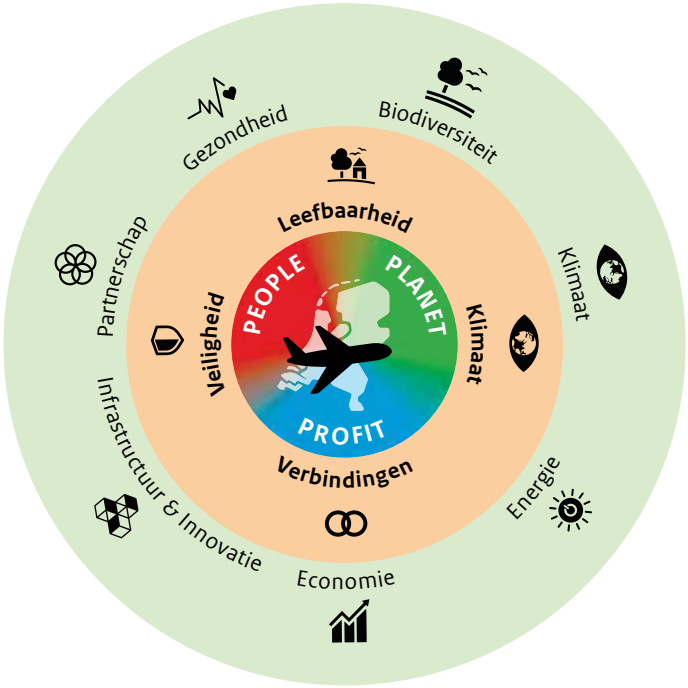
Centraal in de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen:
1. Nederland veilig in de lucht en op de grond.
2. Nederland goed verbinden.
3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.
4. Nederland duurzaam.

1. *Veilig*

Nederland veilig houden staat voorop in de lucht en op de grond. Dit betekent veiligheid voor en beveiliging van vliegtuigpassagiers en bemanning, en veiligheid voor bewoners. Ontwikkelingen in de luchtvaart mogen niet ten koste gaan van de veiligheid. De Rijksoverheid zet in op versterken van de samenwerking tussen de luchtvaartsectorpartijen en daarmee de (door)ontwikkeling van integraal veiligheidsmanagement. Bij belangrijke besluiten die leiden tot significante veranderingen in het luchtverkeer, wordt eerst een onafhankelijke integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd. De analyse brengt de mogelijke gevolgen voor de veiligheid vooraf in beeld. De opdracht voor een veiligheidsanalyse voor de burgerluchthavens geeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

Automatisering biedt kansen voor veilige en efficiënte luchtvaartprocessen maar het leidt ook tot nieuwe kwetsbaarheden. Bijvoorbeeld voor cybercriminaliteit, terrorisme en technische uitval van systemen. De Rijksoverheid werkt met de sector samen om de luchtvaart hiertegen te beschermen.

Figuur 1.2 Rad leefomgevingskwaliteit voor luchtvaart



2. *Verbonden*
Nederland moet goed verbonden blijven met de belangrijke bestemmingen in de wereld. Daarbij past een modern, efficiënt en duurzaam ingericht luchtruim. Het kabinet wil daarom zoveel mogelijk voorrang geven aan luchtvaart met de grootst mogelijk waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Hiervoor ontwikkelt de Rijksoverheid een beleidskader netwerkkwaliteit, en toetst hoe het huidige beleidsinstrumentarium gebruikt kan worden om de netwerkkwaliteit te verstevigen. Ook zet het Rijk waar nodig en mogelijk in op aanpassing van EU-kaders.

3. *Leefbaar*
Minder negatieve gezondheidseffecten zijn een voorwaarde voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart. Het Rijk werkt uit hoe metingen en berekeningen van luchtvaartgeluid verbeterd kunnen worden en elkaar meer kunnen versterken. Ook wordt gewerkt aan een beter inzicht op de aspecten van het vliegtuiggeluid die bepalend zijn voor de door mensen ervaren geluidhinder, om hier met beleid beter op te kunnen sturen. Dit is maatwerk per luchthaven en wordt opgenomen in luchthavenbesluiten voor burgerluchthavens van nationale betekenis. Daarnaast gaat de luchtvaart bijdragen aan de doelen van het Schone Lucht Akkoord (Kamerbrief, 13 januari 2020). Daarin maakt de Rijksoverheid met gemeenten en provincies afspraken voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Het kabinet vindt het belangrijk dat de kwaliteit van de omgeving en de natuur (met name stikstofdepositie) rond de luchthavens verbetert. In het omgevingsbeleid wordt het gebruik van de ruimte breed afgewogen. Dit gebeurt onder de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Samen met provincies en gemeenten verkent het Rijk of de instrumenten van de Omgevingswet kunnen helpen bij een betere afstemming van de ruimte voor luchtvaart en voor onder meer wonen, bedrijfsactiviteiten en de energietransitie.

4. *Duurzaam*
Voor de luchtvaartsector is een ambitieuze klimaataanpak geformuleerd waarmee het kabinet op termijn wil aansluiten bij de doelen van Europa en het nationale Klimaatakkoord (als vertaling van het Parijs-Klimaatakkoord) om in 2050 zo goed als klimaatneutraal te zijn. Nederland werkt daarvoor binnen Europa en de ICAO, de luchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties, aan scherpere klimaatdoelen. Vooruitlopend



daarop voert Nederland de afspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart uit. Het streven daarbij is dat de CO_2-uitstoot van de luchtvaart vanuit Nederland in 2030 gelijk is aan die van 2005; dat de uitstoot in 2050 gehalveerd is ten opzichte van 2005 en nihil is in 2070. Komen er internationaal verdergaande afspraken? Dan sluit Nederland hierbij aan met nieuwe nationale doelen.

De vier publieke belangen hebben op verschillende manieren effect op elkaar en op de capaciteit. Zo is er een relatie tussen de klimaatopgave en de ruimte voor het aantal vluchten in Nederland. In de plan-MER onderzocht de Rijksoverheid het verwachte effect van de klimaatafspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart (Kamerbrief, 27 maart 2019). Aangezien deze aanpak van de klimaatopgave relatief nieuw is, zijn er ook nog veel onzekerheden. Zowel over de mogelijkheden om de opgave aan te pakken, als over de te verwachten effecten. Uit de plan-MER blijkt dat het uitvoeren van de afspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart een haalbare lijn is. In een scenario met een hoog innovatietempo ontstaat ruimte voor groei van de luchtvaart. De sector is inmiddels aan de slag gegaan met verduurzaming en de eerste concrete resultaten daarvan zijn al zichtbaar.

De eventuele effecten van schaarste op het netwerk van verbindingen zijn mede afhankelijk van de groeiruimte op hubluchthavens in de landen rondom Nederland. Omdat verbondenheid (/connectiviteit) belangrijk is voor ons land, houdt het kabinet de effecten van schaarste goed in de gaten. Essentieel voor het kunnen verdienen van voldoende groeiruimte is dat vliegmaatschappijen in 2030 minstens 14% duurzame kerosine bijmengen. Ook duurzame technologieën zoals elektrisch en hybride vliegen moeten daaraan bijdragen. Hier liggen kansen voor de Nederlandse (luchtvaart)industrie. Een internationale aanpak is belangrijk voor succes.

Er is ook een relatie tussen het uiteindelijke aantal vliegtuigbewegingen en de gezondheid. Worden vliegtuigen sneller stiller en schoner dan het aantal vluchten toeneemt? Dan zal de geluidsbelasting naar verwachting dalen en de gezondheid van mensen verbeteren. Het is belangrijk dat leefomgevingswaarden zoals (ervaren) gezondheid worden meegenomen in de nationale en regionale/lokale afwegingsprincipes, zodat de maatschappelijke onrust op het gebied van geluidshinder en luchtvervuiling wordt beperkt en de effecten van de luchtvaart op de leefomgeving aantoonbaar afnemen.

Duurzaamheid en gezondheid werken op elkaar in. Hoe precies, hangt af van technologische ontwikkelingen. Zo zijn elektrische vliegtuigen stiller. Maar als er veel kleine elektrische vliegtuigen of drones komen die een paar gewone vliegtuigen vervangen, kan dat juist weer leiden tot meer hinder of veiligheidsrisico's. En kerosine die beter is voor het klimaat, is niet vanzelfsprekend beter voor de luchtkwaliteit. Afwegingsprincipes zullen daarom de effecten op gezondheid in de leefomgeving goed mee moeten nemen. Evaluatieonderzoek naar hoe deze principes in de praktijk uitwerken, is essentieel.

1.3 Veranderde context van luchtvaart door de impact van corona

De wereldwijde impact van het COVID-19-virus op de luchtvaartsector is gigantisch, nu en in de komende jaren. Hoe groot de impact precies zal zijn, hangt af van meerdere factoren die met grote onzekerheden zijn omgeven, zoals de snelheid waarmee het virus wereldwijd onder controle komt, de ontwikkeling van het reizigersvertrouwen, de mogelijk structurele effecten op het reisgedrag en de lange termijneffecten op de (wereld)economie. Om een indicatie te krijgen van de effecten die zouden kunnen optreden, heeft het ministerie van IenW de onderzoeksbureaus SEO en To70 gevraagd om, op basis van internationale inzichten, een aantal mogelijke toekomstscenario's op te stellen en de effecten daarvan in kaart te brengen (Scenariostudie impact COVID-19 op luchtvaart, SEO augustus 2020).

De onderzoekers hebben vier scenario's opgesteld voor de luchtvaart in Nederland variërend van snel naar traag herstel. De studie betreft een momentopname op basis van de beschikbare kennis in de zomer van 2020, aangezien de situatie rondom het virus zich nog voortdurend ontwikkelt en inzichten over de impact van het virus nog volop in ontwikkeling zijn. De vier scenario's samen representeren een bandbreedte en er valt op basis van deze studie geen uitspraak te doen over de waarschijnlijkheid ervan. Voor elk van de vier scenario's zijn vervolgens de effecten inzichtelijk gemaakt op het gebied van vervoersstromen (passage en vracht), connectiviteit, welvaart (inclusief leefomgeving en klimaat) en economie (werkgelegenheid en toegevoegde waarde). De effecten zijn ingeschat voor de jaren 2020 tot en met 2022. Er wordt afgesloten met een doorkijk richting 2030, waarbij de impact op de vier publieke belangen uit de ontwerp-Luchtvaartnota wordt geschetst.

Binnen Europa zullen naar verwachting de 'dikke' herkomst-bestemmings-markten met veel passagiersvraag zich eerst herstellen, gevolgd door de dunnere markten en het transfervervoer. Dat betekent dat de vraag als eerste terugkeert naar de grote (hub)luchthavens. Tegelijkertijd zijn dit ook de luchthavens waarbij het herstelproces het langst duurt. Zij zijn immers afhankelijk van de mate van herstel van het transfervervoer. In het ene uiterste scenario vertoont de Nederlandse luchtvaartsector vanaf 2022 weer groei ten opzichte van het niveau uit 2019; in het andere uiterste scenario blijft het aantal passagiersbewegingen langdurig 70 tot 80 procent onder het niveau van voor de crisis.

Richting 2030 is een doorkijk gegeven op elk van de vier publieke belangen in de Luchtvaartnota. In sommige scenario's is de impact op de publieke belangen op lange beperkt, aangezien het verkeer weer herstelt naar het oude niveau en qua samenstelling niet wezenlijk verandert. Wel teren maatschappijen in deze scenario's in op hun financiële reserves, waardoor er minder ruimte is om te investeren in veilige, stillere en duurzame technologie, waardoor deze technologieën mogelijk later beschikbaar komen.
In andere scenario's valt wel een aanzienlijke impact te verwachten op de publieke belangen. Dit hangt samen met respectievelijk de veronderstelde rationalisatie van het intercontinentale netwerk waardoor de samenstelling van het verkeer in deze scenario's wezenlijk verandert. Dit gaat gepaard met positieve effecten op de veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid, omdat de drukte in het luchtruim en op de luchthaven vermindert, er minder gebruik hoeft te worden gemaakt van de minder preferente banen waar veel mensen onder wonen en er minder met grotere toestellen wordt gevlogen die meer hinder en emissies veroorzaken. Daar staat tegenover dat in deze scenario's de uitrol van nieuwe technologie kan vertragen. De rationalisatie van het intercontinentale netwerk in deze scenario's leiden tot een structurele afname van de netwerkkwaliteit en daarmee de internationale verbondenheid van Nederland. Wanneer de netwerkkwaliteit vanaf Nederlandse luchthavens meer wordt aangetast dan op buitenlandse luchthavens heeft dit ook een verslechtering van het vestigingsklimaat tot gevolg. Dit kan ook gevolgen hebben voor het vrachtvervoer.

Op basis van de uitkomsten van de studie, en met inachtneming van de vele onzekerheden en de kennis van nu, schat het kabinet in dat de ingezette koers van sturing op publieke belangen – in plaats van capaciteit – robuust is. De studie laat zien hoe in diverse scenario's een andere weging van de publieke belangen aan de orde zal zijn. Bij (geleidelijk) herstel naar het oude niveau van de luchtvaart blijft het onverminderd van belang om te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat. Bij het uitblijven van herstel is blijvende inspanning vereist om de internationale verbondenheid van Nederland op peil te houden. Daarmee bieden de publieke belangen het kader waarbinnen het huidige en toekomstige kabinetten een politieke afweging kunnen over de interferenties tussen de publieke belangen en welke onderwerpen in de uitvoering prioriteit hebben.

1.4 Adaptieve aanpak

De Rijksoverheid stelt randvoorwaarden vanuit de publieke belangen. Binnen die randvoorwaarden kan de luchtvaart zich ontwikkelen. Het kabinet kiest vanwege de vele onzekere ontwikkelingen voor een adaptieve aanpak. Dat betekent dat voor een aantal jaren afspraken worden gemaakt, met het oog op de doelen voor de lange termijn. Bij de Luchtvaartnota is om die reden een uitvoeringsagenda bijgevoegd waarin is aangegeven welke stappen het kabinet, samen met andere partijen gaat zetten. De uitvoeringsagenda is voor de komende vijf jaar en wordt regelmatig geactualiseerd. Zo kan bijvoorbeeld aan het begin van iedere kabinetsperiode worden bekeken hoe een nieuw kabinet binnen de kaders aankijkt tegen de weging van de publieke belangen en interferenties daartussen. Dit bepaalt welke onderwerpen in de uitvoering prioriteit hebben. Via monitoring en evaluatie wordt bepaald of de acties op koers liggen, hoe het staat met het halen van de doelen, en of het nodig is om het beleid bij te stellen.

De verwachte groei van de vraag naar internationale mobiliteit kan voor een deel opgevangen worden door de capaciteit van de verschillende luchthavens beter in samenhang met elkaar in te zetten. Het kabinet wil ook dat er meer gebruik gaat worden gemaakt van internationaal treinverkeer en langeafstandsbussen. Onder meer door betere aansluiting op de luchtvaart. Hiervoor wordt gekeken welke investeringen nodig zijn in de luchthavens en het wegen- en spoornet en hoe deze bedragen gedekt kunnen worden.

Door een herindeling kan het luchtruim efficiënter worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en general aviation. De nieuwe indeling houdt ook rekening met de komst van drones voor personen- en goederenvervoer.

Het kabinet kiest niet voor de aanleg van een luchthaven in zee of het zelf starten van onderzoek daarnaar. Wel worden de randvoorwaarden bepaald voor partijen die nieuw onderzoek willen doen. De ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan op Schiphol wordt aangehouden. Na afronding van alle relevante onderzoeken besluit het kabinet uiterlijk in 2021 over de status van de reservering.

1.5 Innovatie luchtvaart

Innovatie is de sleutel tot succes. In de toekomst komen mogelijk nieuwe vormen van transport. Nieuwe aanbieders van mobiliteit en online platforms zullen ontstaan die mobiliteit als dienst aanbieden. In korte tijd kunnen zulke aanbieders een belangrijke rol krijgen in de luchtvaartsector. Innovatie biedt kansen voor de Nederlandse (luchtvaart)industrie. Het Rijk stelt daarom een innovatiestrategie op.

De komst van drones en onbemande vliegtuigen zoals vliegende auto's biedt kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige toepassingen. Verticaal stijgen en landen van vliegtuigen kan een deel van de bestaande nadelen van vliegen wegnemen. Het kabinet wil onbemande luchtvaartuigen de ruimte geven en vernieuwende technologie en diensten mogelijk maken. Dat moet wel veilig gebeuren en met aandacht voor hinder.

Komende ontwikkelingen dagen gevestigde partijen uit zich maximaal aan te passen aan de nieuwe omstandigheden. Overheidsinstanties staan onder andere voor de vraag hoe veilig gebruik van data, (cyber)security en privacy gegarandeerd kan worden. Een snelle en open digitale infrastructuur is hierbij voor alle partijen van belang.

Naast het inpassen van nieuwe luchtvaartuigen wacht de sector ook een forse uitdaging om schoner, stiller en zuiniger te worden. Dat kan door bijvoorbeeld te vliegen op duurzame kerosine of met andere technieken, zoals elektromotoren. De eerste prototypes die elektrisch vliegen op korte afstanden zijn er al. Er is innovatie nodig op vier terreinen:

1. navigatie- en communicatietechnologie
2. efficiëntere en stillere motoren en vliegtuigen
3. duurzame brandstoffen
4. elektrisch en hybride vliegen

1.6 Rijksoverheid: regie en eindverantwoordelijkheid

De Rijksoverheid heeft de regie bij de ontwikkeling van de luchtvaart en waarborgt de publieke belangen. Het Rijk stelt voor de luchtvaart onder meer de normen vast voor veiligheid, hinder en de uitstoot van vervuilende stoffen.

Het realiseren van de ambities uit deze nota brengt nieuwe opgaven voor de sector en een andere rol voor de Rijksoverheid met zich mee. In deze kabinetsperiode worden de eerste stappen gezet richting de implementatie van de Luchtvaartnota. Toekomstige kabinetten zullen besluiten over verdere uitwerking en de bijbehorende financiële opgaven voor de lange termijn. Specifiek zal er ook aandacht zijn voor de positie van de luchtvaartsector als gevolg van de coronacrisis. De luchtvaartsector heeft een belangrijke rol in het realiseren van de langetermijndoelen. Dit betekent ook dat de luchtvaartsector in beginsel zelf betaalt voor het halen van deze doelen. Voorbeeld hiervan is het gebruik van duurzame brandstoffen om klimaatdoelen te halen. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor de uitvoering van publieke taken en daarmee ook voor de kosten van specifieke wettelijke taken, waarbij in overleg met de luchtvaartsector wel een bijdrage kan worden gevraagd indien de uitvoering van de taken tot voordeel van de sector is.

Een groot aantal van de opgaven is van nationaal belang. Daarom vindt het Rijk het belangrijk hier op nationaal niveau op te sturen. Daarbij betrekt de Rijksoverheid belanghebbenden zoals bewoners, sector, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties. Voor de vormgeving van participatie rond de toekomstige ontwikkeling van de regionale luchthavens sluit het Rijk aan bij de aanbevelingen uit de Proefcasus Eindhoven. Over een toekomstgerichte organisatie van het overleg met de belanghebbenden rond Schiphol besluit het kabinet op basis van de evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol (ORS), het advies van de Commissie governance en participatie luchtvaart en de kaders van de Luchtvaartnota.

1.6.1 Caribisch Nederland

Luchtvaart is voor Caribisch Nederland een levensader die zorgt voor economische, maatschappelijke, en sociale ontwikkeling. In deze nota is specifiek aandacht voor de bereikbaarheid van Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

1.6.2 Relatie militaire luchtvaart

De Luchtvaartnota gaat primair over de civiele luchtvaart. Spreekt de nota over 'luchtvaart' of 'luchthavens', dan wordt de burgerluchtvaart bedoeld, tenzij wordt aangegeven dat het ook over de militaire luchtvaart gaat. De inzet voor de militaire luchtvaart komt voort uit de grondwettelijke taak van Defensie en kent daarom andere opgaven dan de civiele luchtvaart. Het heeft daarmee een bijzondere status die voortvloeit uit de grondwettelijke taken:

- waarborgen van de nationale veiligheid;
- bewaking van het Nederlandse luchtruim en verantwoordelijkheidsgebied;
- internationale inzet in conflictsituaties;
- bestrijding van terrorisme en mogelijke toekomstige dreigingen.

De belangen voor civiele en militaire luchtvaart komen bij elkaar in de herziening van het Nederlandse luchtruim en worden in de voorkeursbeslissing van de Luchtruimherziening integraal bekeken. De Luchtvaartnota schetst enkele beleidsmatige kaders voor de luchtruimherziening (zie paragraaf 6.6).

Net als voor civiele luchthavens gelden de Wet Luchtvaart en de Luchtvaartwet ook voor militaire luchthavens (tenzij dit anders is bepaald). Dit betekent dat bij de totstandkoming van luchthaven-besluiten (op grond van de Wet milieubeheer) moet worden bezien of een m.e.r. dient te worden uitgevoerd. Het kabinet zet verder in op één geïntegreerd civiel-militaire dienstverlener binnen het huidige ZBO LVNL. Streefdatum voor realisatie is 2023 (zie paragraaf 8.3.1).

2 Veilige luchtvaart

"LVNL is een partner die meedenkt en verbindt, en doet wat nodig is om samen luchtvaart mogelijk te maken. Voor ons staat veiligheid altijd voorop. Daarnaast zoeken we de optimale balans tussen efficiëntie voor de luchtvaartmaatschappijen en zo min mogelijk hinder voor de omgeving. We richten ons op een operatie die veilige duurzame ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland kan realiseren. Dat doen we samen met alle stakeholders, nationaal en internationaal. Heldere taken en verantwoordelijkheden per ketenpartner zijn randvoorwaarden om met elkaar de luchtvaartambities waar te maken. LVNL voegt waarde toe voor verschillende partijen, met als resultaat minder hinder en minder uitstoot. De uitdagingen voor de toekomst vragen om ruimte om te investeren in nieuwe technologie. LVNL ziet kansen in de veilige integratie van elektrische vliegtuigen en drones in het Nederlandse luchtruim."

– LVNL



Veiligheid en beveiliging blijven topprioriteit in de luchtvaart. Daardoor hoort vliegen tot de veiligste vormen van vervoer. Nederland streeft naar een continue verbetering van de veiligheid en beveiliging in de luchtvaart. Nog beter vooraf kennen en beheersen van de risico's en het samenwerken aan integraal veiligheidsmanagement dragen daaraan bij. De ambitie is dat in de Nederlandse luchtvaart geen ongevallen gebeuren.

Ontwikkelingen in de luchtvaart mogen niet ten koste gaan van de veiligheid en beveiliging. De internationale kaders van burgerluchtvaartorganisatie ICAO en de Europese regelgeving (EASA) vormen daarvoor de basis. Bij belangrijke besluiten van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) die leiden tot significante veranderingen in de luchtvaart, wordt eerst een onafhankelijke veiligheidsanalyse uitgevoerd. Die brengt de mogelijke gevolgen voor de veiligheid in beeld. De analyse gebeurt in opdracht van de minister van IenW. Het toezicht is in handen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De druk groeit om te bouwen op de schaarse grond in Nederland. Er is behoefte aan nieuwe woningen. En voor de overgang naar duurzame energie is ruimte nodig voor windturbines. Om de vliegveiligheid te garanderen zijn hoge gebouwen en windturbines niet overal mogelijk. Voor de veiligheid van omwonenden en mensen die in de omgeving werken gelden rond luchthavens bouwbeperkingen. Er zijn zones waar dan onder meer geen woningen, scholen of bedrijven worden gebouwd.

Luchthavens en luchtvaart zijn in de toekomst grotendeels geautomatiseerd. Eisen aan beschermingsmiddelen, beveiliging van data, back-upsystemen en noodplannen beschermen de luchtvaart tegen (cyber)criminaliteit, terrorisme en technische uitval van systemen. Het afhandelen van passagiers, bagage en goederen verloopt veilig en efficiënt door onder andere intelligente informatiesystemen en automatisering.

Nederland blijft zich inzetten om op mondiaal, Europees en nationaal niveau met alle betrokken partijen te zoeken naar verdere aanscherpingen van het systeem voor het beheersbaar maken van de risico's die gepaard gaan met het vliegen over en nabij conflictgebieden.

Technologische ontwikkelingen gaan snel, gebruik van data neemt toe en er ontwikkelen zich in hoog tempo nieuwe luchtruim- en luchthavengebruikers. Voor drones en onbemande luchtvaartuigen is plek. De overheid wil de economische kansen en maatschappelijke toepassingen benutten en ze veilig in het al aanwezige luchtverkeer integreren. In 2050 is de veiligheid van de luchtvaart gewaarborgd door geautomatiseerde luchthavens, toezicht op de cybersecurity, luchtverkeersleiding en zelfvliegende luchtvaartuigen. De mens grijpt dan alleen nog in bij verstoringen.

Nationale veiligheid: Defensie houdt, net als de politie en spoedeisende hulpverlening, voldoende ruimte op de grond en in de lucht voor het uitvoeren van haar taken.

Belangrijke beslissingen

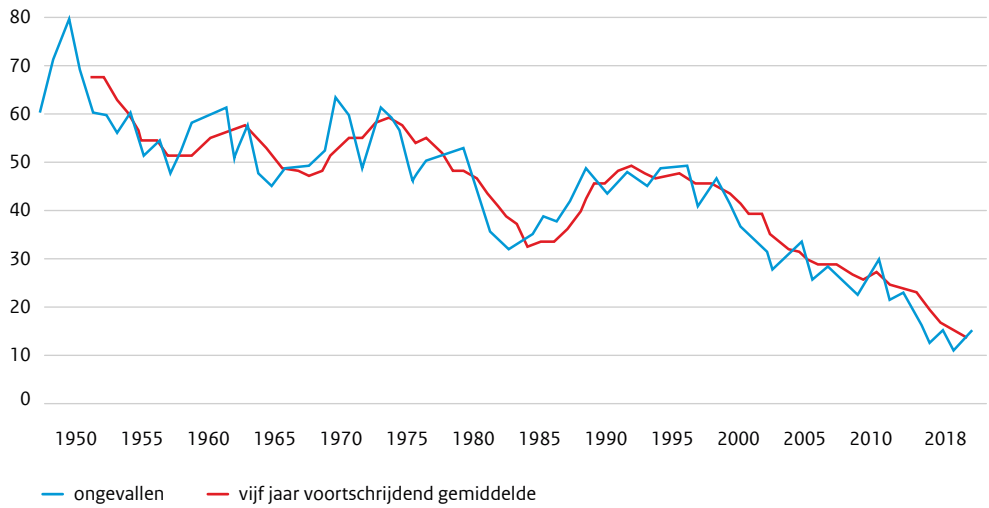
1. Het Rijk neemt de regie om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem te versterken en wil tot de best presterende landen horen.
2. Invoering van integraal veiligheidsmanagement door de sectorpartijen op alle luchthavens met groot commercieel verkeer. Hierbij wordt onder meer rekening gehouden met de resultaten van het huidige integrale veiligheidsmanagement op Schiphol.
3. Bij belangrijke besluiten van de minister van IenW die leiden tot significante veranderingen in de luchtvaart wordt eerst een integrale onafhankelijke veiligheidsanalyse uitgevoerd. De analyse brengt vooraf de mogelijke gevolgen voor de veiligheid in beeld en wordt uitgevoerd in opdracht van het Rijk.
4. Vanwege de ambitie bij het eerste besluit wordt onderzocht hoe de Inspectie Leefomgeving en Transport verder versterkt kan worden. De inspectie heeft voldoende kennis, capaciteit en middelen beschikbaar om als autoriteit voor de veiligheid van de burgerluchtvaart op te treden.
5. Naast het verder automatiseren van grenscontroles op luchthavens bekijkt het Rijk hoeveel personeel van de Koninklijke Marechaussee nodig is.
6. De Rijksoverheid neemt de regie om eisen te stellen aan de beveiliging van vitale infrastructuur en luchtvaartsystemen. Dit moet technisch falen en bewuste verstoring van buitenaf voorkomen.
7. Luchthavens met vluchten voor spoedeisende hulpverlening en politietaken krijgen een aparte gebruiksruimte in luchthavenbesluiten. Het Rijk versterkt de regie voor dit verkeer.
8. De Rijksoverheid neemt de regie om samen met general aviation partijen de veiligheid in general aviation verder te verbeteren.

2.1 Ontwikkelingen veiligheid luchtvaart

Veiligheid is het fundament onder alle ontwikkelingen van de luchtvaart. Daardoor hoort vliegen wereldwijd tot de veiligste vormen van vervoer. Het gemiddeld aantal ongevallen en slachtoffers in de luchtvaart daalt door systematische verbeteringen al decennia.

Figuur 2.1 Wereldwijde ontwikkeling fatale vliegtuigongevallen met commerciële-, vracht- en passagiersvliegtuigen met een minimale capaciteit van 14 passagiers

(Bron: ASN Safety Database, aviation-safety.net, bewerkt door Vormvijf)



De werking van het internationale veiligheidssysteem voor luchtvaart is gericht op het voortdurend verbeteren van de veiligheid door een systematische werkwijze. Daarbij worden risico's geïnventariseerd en voorzien van beheersmaatregelen. Tegelijkertijd worden incidenten en voorvallen geregistreerd, geanalyseerd en vergeleken met de geïnventariseerde risico's en beheersmaatregelen om van te leren en de veiligheid verder te verbeteren. Op die manier ontstaat een voortdurende verbetercyclus. Actoren in de luchtvaart beschikken over een door de overheid gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de werking van het veiligheidssysteem.

Steeds meer mensen nemen wereldwijd het vliegtuig als vervoermiddel. Naar verwachting zet de groei ook door in de toekomst. Dit leidt tot meer drukte op luchthavens en in het luchtruim. Tegelijkertijd neemt de complexiteit van de luchtvaartprocessen toe. Onder meer door nieuwe luchtvaartgebruikers (drones), maatregelen voor het beperken van hinder, tegengaan van klimaatverandering en verdergaande automatisering van processen. Ook dan moet de afhandeling van vliegtuigen, passagiers, bagage en goederen veilig en efficiënt blijven verlopen.

Veiligheid kent de volgende aandachtsgebieden:
- waarborgen nationale veiligheid
- waarborgen beveiligd luchtruim en luchthavens
- waarborgen vliegveiligheid
- waarborgen omgevingsveiligheid

2.1.1 Waarborgen nationale veiligheid

Defensie moet voldoende ruimte houden voor oefeningen en operationele inzet met bijvoorbeeld gevechtsvliegtuigen zoals de F-35 en drones.

In het belang van nationale veiligheid moet er ook (gebruiks)ruimte op luchthavens blijven voor vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken. Luchthavens met vluchten voor spoedeisende hulpverlening en politietaken krijgen een aparte gebruiksruimte in luchthavenbesluiten. Zie ook hoofdstuk 4.

Luchtvaart is een vorm van mobiliteit waarmee ziektes zich snel over de wereld kunnen verspreiden. In het kader van de volksgezondheid is het van groot belang om goed voorbereid te zijn op het voorkomen en beheersen van gezondheidscalamiteiten in de luchtvaart, en het indien mogelijk voorkomen van de wereldwijde verspreiding van virussen. De huidige COVID-19-pandemie maakt duidelijk hoe groot de maatschappelijke gevolgen kunnen zijn, zowel voor de gezondheid als voor de economie. Op basis van de lessen uit de beheersing van de coronacrisis zal het beleid zo nodig worden bijgesteld. Het beheersen van gezondheidscalamiteiten vereist nationale en internationale samenwerking tussen luchtvaart- en gezondheidsorganisaties. Nederland neemt daarom actief deel aan de diverse Europese en internationale initiatieven.

2.1.2 Waarborgen beveiligd luchtruim en luchthavens

Er ontstaan nieuwe risico's door het verdere gebruik van informatie- en communicatietechnologie (ICT), zelflerende systemen (kunstmatige intelligentie) en automatisering van de luchtvaart. Uitval en moedwillige manipulatie van netwerken en systemen kan verstrekkende gevolgen hebben voor de veiligheid van de luchtvaart. Beveiliging van ICT (onder meer tegen cybercriminaliteit) is daarmee van steeds groter belang.

De luchthavens, vliegmaatschappijen en andere partijen hebben een eigen verantwoordelijkheid om hun kritische systemen zo goed mogelijk te beschermen. De Rijksoverheid heeft een systeemverantwoordelijkheid en ziet erop toe dat partijen hun verantwoordelijkheid goed invullen. Het Rijk werkt de komende jaren samen met de luchtvaartsector aan het versterken van de digitale weerbaarheid. Met maatregelen die ongewenste invloeden van buitenaf tegengaan en die de continuïteit en veilige werking borgen van de luchtvaartsystemen. De overheid zal ook in internationaal verband aandacht vragen voor deze ontwikkelingen.

Nederland heeft zich na de ramp met vlucht MH17 ingezet om de risico's van vliegen over en nabij conflictgebieden beter te beheersen. Hierin zijn internationaal, Europees en nationaal belangrijke

stappen gezet. Gebeurtenissen begin 2020 tonen wederom pijnlijk aan dat dit onderwerp blijvend aandacht vergt en verdere initiatieven noodzakelijk zijn. De Onderzoeksraad voor Veiligheid is verzocht om nader te reflecteren op de uitvoering van de aanbevelingen die de Onderzoeksraad naar aanleiding van de MH17 heeft gedaan en op mogelijke verdere aanpassing van het mondiale, Europese en nationale systeem. Daarnaast vindt een uitgebreide evaluatie plaats van de nationale werkwijze, waaronder het convenant waarin het delen van dreigingsinformatie met de burgerluchtvaart is geborgd. Op basis van de uitkomsten doet het Rijk in 2020 verbetervoorstellen.

Door de snelle mobiliteit via de luchtvaart en het groeiend aantal passagiers neemt onder meer het risico op illegale immigratie en migratiecriminaliteit toe. Onderzocht wordt welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de Europese buitengrenzen te beschermen.

2.1.3 Waarborgen vliegveiligheid

Naast bestaande vliegtuigbewegingen komen er in hoog tempo nieuwe gebruikers bij van het luchtruim en de luchthavens, zoals bijvoorbeeld drones en onbemande vliegtuigen. Met de komst van personen-drones zal verticaal landen en opstijgen zijn intrede doen. Deze nieuwe verkeersstromen moeten veilig naast de bestaande vliegtuigen door het luchtruim en van en naar luchthavens worden geleid.

Verduurzaming van luchtvaart brengt ook voor de veiligheid nieuwe aandachtspunten met zich mee. Andere motoren en andere brandstoffen en gebruik van elektriciteit hebben invloed op het huidige luchtvaartproces, infrastructuur en systemen. Nieuwe technologieën moeten eerst veilig zijn voordat ze worden toegepast.

De introductie en het gebruik van zelflerende systemen beperken de kans op menselijke fouten maar maken het risico op uitval en misbruik groter. Dit komt door verdergaande afhankelijkheid en complexiteit van de automatisering van luchtvaartprocessen. Zo wordt het moeilijker om bij problemen de processen beheerst en veilig over te nemen of af te bouwen. De luchtvaartautoriteiten toetsen of deze ontwikkelingen veilig kunnen plaatsvinden.

Door automatisering en druk op de effectiviteit van de processen is meer aandacht nodig voor veiligheid en gezondheid van het luchtvaartpersoneel. Zoals de druk op arbeids- en rusttijden van vliegend personeel, veilige werkomstandigheden van grondpersoneel, verslechtering van de luchtkwaliteit op luchthavens. En cabinepersoneel heeft toenemende zorgen over passagiers die zich niet kunnen gedragen en overlast veroorzaken.

2.1.4 Waarborgen veiligheid voor de omgeving

De ontwikkeling van duurzame energie heeft in de buurt van luchthavens ook gevolgen voor de veiligheid. Bij luchthavens is het risico op luchtvaartongevallen groter dan elders in het luchtruim. Om ongelukken te voorkomen en de gevolgen te beheersen, kan in de buurt van luchthavens niet altijd worden gebouwd. Zo zijn hoge gebouwen en windturbines niet overal toegestaan. De Rijksoverheid beperkt de gevolgen als er onverhoopt toch een ongeval plaatsvindt. Met regels voor bijvoorbeeld woningen, kantoren en windmolens.

2.2 Verdeling verantwoordelijkheden veiligheid luchtvaart

Het Rijk is eindverantwoordelijk voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en zorgt voor wet- en regelgeving, beleid en toezicht. De sectorpartijen hebben de primaire verantwoordelijkheid voor de dagelijkse operationele veiligheid.

Vanwege het internationale karakter van de luchtvaart komen de kaders voornamelijk internationaal tot stand. In de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO) bepalen alle landen van de wereld, waaronder Nederland, samen de kaders voor de wereldwijde luchtvaartveiligheid. Regels om deze kaders te implementeren stelt vooral de Europese Unie (EU) vast. Het European Aviation Safety Agency (EASA) bereidt deze regelgeving voor. Het gaat hierbij onder meer om veiligheidsregels



voor luchthavens, vliegtuigen, luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen, piloten, drones en cybersecurity. Nederland levert in diverse overlegstructuren en werkgroepen een actieve bijdrage aan de totstandkoming van de internationale (ICAO-)kaders en de Europese regelgeving. Ook in de toekomst blijft Nederland actief betrokken bij de internationale processen.

Zowel EASA als ICAO controleert periodiek of Nederland zich houdt aan de verplichtingen. Nederland versterkt het luchtvaartveiligheidssysteem voortdurend en wil bij de best presterende lidstaten horen. Toekomstige uitdagingen in luchtvaartveiligheid worden actief gevolgd en tijdig opgepakt.

Nederland wil de veiligheid van de Nederlandse burgerluchtvaart continu verbeteren. Daarvoor is het nodig dat betrokken partijen de belangrijkste risico's kennen en deze beheersen. Het gewenste resultaat is nul doden en gewonden door ongevallen in de burgerluchtvaart. Volgens internationale regels opgezette systemen voor veiligheidsmanagement enerzijds op het niveau van de staat en anderzijds van luchtvaartorganisaties moeten hiervoor zorgen.

Het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) dat elke vijf jaar verschijnt, beschrijft het veiligheidsmanagementsysteem van de staat. Het programma gaat onder meer in op het veiligheids-beleid en de veiligheidsdoelen, het management van veiligheidsrisico's en het borgen van veiligheid. Het bijbehorende actieplan geeft inzicht in de belangrijkste risico's en de daaraan verbonden maatregelen. In 2020 verschijnt een nieuw NLVP en in 2021 een geactualiseerd actieplan voor het versterken van het luchtvaartveiligheidssysteem.

Het kabinet versterkt de rol van het Rijk als verantwoordelijke voor de veiligheid van luchtvaart. Dat was een van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol (OVV, 2017). Dat doet het Rijk onder andere door bij belangrijke besluiten over de luchtvaart een integrale onafhankelijke veiligheidsanalyse uit te laten voeren. De analyse brengt de mogelijke gevolgen van de operationele veranderingen integraal in beeld.

Daarnaast zet het Rijk zich in om de samenwerking tussen de sectorpartijen op de diverse luchthavens te versterken. Het doel is dat de partijen de veiligheid verbeteren door op de raakvlakken van hun activiteiten intensiever samen te werken. Op Schiphol hebben de sectorpartijen daarvoor een integraal

systeem voor veiligheidsmanagement ontwikkeld. Onder meer op basis van de ervaringen op Schiphol beziet de Rijksoverheid of zij dit systeem ook op de regionale luchthavens met groot commercieel verkeer zal stimuleren.

De veiligheid wordt in belangrijke mate bepaald door internationale regels van ICAO en EASA. Om goed invulling te geven aan de ambities voor de luchtvaartveiligheid richt het Rijk een expertgroep luchtvaartveiligheid in. In de expertgroep spreekt het Rijk periodiek over de betekenis van (internationale) ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de luchtvaartveiligheid in Nederland. Daarbij kunnen ook andere actuele onderwerpen aan bod komen die een relatie met veiligheid hebben. Dit kan de Rijksoverheid helpen bij het aanscherpen van de ideeën over de verbetering van de luchtvaartveiligheid.

2.2.1 Rol Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

De ILT is de toezichthouder voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. De inspectie is hierom onder meer verantwoordelijk voor toelating en certificering van luchtvaartpartijen en bekijkt of een luchtvaartpartij aan de (internationale) eisen voor veiligheid voldoet. Ook ziet de inspectie toe op de naleving van wetten en regels. Zoals de manier waarop een luchtvaartpartij het veiligheidsmanagement heeft ingericht en de risico's beheerst.

Daarnaast heeft de ILT een reflecterende en signalerende rol als er sprake is van observaties die van invloed kunnen zijn op de veiligheid, maar buiten de wettelijke kaders vallen. Daarmee is de inspectie als autoriteit een essentieel onderdeel in het functioneren van het veiligheidssysteem. Op basis van de aanbevelingen van het OVV-onderzoek (OVV, 2017) is de capaciteit van de ILT tijdelijk uitgebreid. In lijn met de ambitie om tot de best presterende lidstaten te behoren, bekijkt de Rijksoverheid de komende jaren hoe extra geïnvesteerd kan worden in het versterken van kennis, capaciteit en middelen van de ILT.

De ILT maakt informatie over de operationele veiligheid transparant. De inspectie doet uitspraken over de veiligheid op Schiphol en de luchtvaartveiligheid in andere delen van Nederland. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) neemt daar een belangrijke plek in. Dit bureau registreert en analyseert de verplichte meldingen van voorvallen in de Nederlandse burgerluchtvaart. Het doel is om samen met de sector trends te signaleren, zodat op tijd acties worden ondernomen die de veiligheid verbeteren.

2.2.2 Rol ministerie van Justitie en Veiligheid en ministerie van Defensie

Het domein van het passagiersproces wordt grotendeels bepaald door internationale regelgeving en de Schengengrenscode voor de toegang, controle en bewaking van de (buiten)grenzen van de EU. Voor het beheer van de nationale (Schengen)grens en beveiliging van passagiers op Schiphol en regionale luchthavens met groot commercieel verkeer is het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) beleidsverantwoordelijk. Defensie voert het beheer over het personeel van de Koninklijke Marechaussee (KMar) dat met de uitvoering van deze taak belast is.

2.3 Waarborgen veilig en beveiligd luchtruim en luchthavens

2.3.1 Waarborgen beveiliging tegen terrorisme, criminaliteit en andere verstoringen

De beveiliging van de burgerluchtvaart (aviation security) maakt integraal onderdeel uit van het hele luchtvaartproces en richt zich vooral op het beschermen tegen moedwillige bedreigingen en onrechtmatige daden. Het Rijk (JenV: Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid, NCTV) is hiervoor verantwoordelijk. De beveiligingstaken worden uitgevoerd door de luchtvaartsector onder toezicht van de Koninklijke Marechaussee (KMar). IenW is eindverantwoordelijk voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en heeft ook enkele taken op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart. Waaronder de beveiliging:

- tijdens de vlucht (inflight security);
- van ict (cybersecurity);
- van het luchtruim en de luchtverkeersdienstverlening (ATM-security).

De burgerluchtvaart is al lange tijd een doelwit voor terroristen. Deze dreiging is een blijvend risico en daarom is een goede beveiliging van groot belang. Het Rijk heeft een leidende rol in het verder ontwikkelen en toepassen van technologie en procedures om de beveiliging van de burgerluchtvaart te waarborgen en te verbeteren. Door drones ontstaan ook nieuwe risico's. Hieronder valt het mogelijk misbruik van drones door kwaadwillenden voor terroristische doeleinden. In dit kader laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar mogelijkheden om drones te detecteren en te neutraliseren.

Beveiliging gebeurt ook door controle van passagiers, handbagage en ruimbagage, vracht en de beveiliging van de luchthavens zelf. Dit gebeurt onder meer door beveiligingscontroles, toegangscontroles, bescherming van vliegtuigen en bewaking van de omgeving van luchthavens. Verschillende internationale incidenten hebben de afgelopen jaren geleid tot een toename van beveiligingsmaatregelen op luchthavens wereldwijd. Daardoor zijn de maatregelen steeds verder uitgebreid en niet altijd passagiersvriendelijker geworden. De Rijksoverheid werkt met luchthavens en vliegmaatschappijen aan nieuwe technologieën voor beveiligingsmaatregelen die effectief en passagiersvriendelijk zijn.

De opgave voor de komende decennia is om op tijd nieuwe en verbeterde beveiligingsmaatregelen voor luchtvaart te ontwikkelen, in lijn met Europese en mondiale regelgeving. De maatregelen moeten robuust en flexibel zijn om snel te kunnen reageren op nieuwe dreigingen en (kosten)efficiënt te blijven. Automatisering draagt bij aan betere beveiliging en efficiënte afhandeling van luchtvaartprocessen. Om de veiligheid te borgen bij uitval en storingen en om de gevolgen van cyberaanvallen te beperken of voorkomen, gaat de Rijksoverheid eisen stellen aan back-upsystemen en noodplannen van vitale luchtvaartinfrastructuur en -systemen.

2.3.2 Waarborgen beveiliging Schiphol

Er zijn voldoende wettelijke waarborgen en instrumenten voor een kostenefficiënte inzet van de beveiligingsmaatregelen op Schiphol. De sector en de Rijksoverheid nemen voor toekomstige maatregelen, in onderlinge afstemming, hun eigen verantwoordelijkheid.

Voor de beveiliging van de burgerluchtvaart gebruikt de Rijksoverheid de volgende speerpunten:

- *Adequaat beveiligingsniveau voor de burgerluchtvaart*
  Ontwikkelingen in het dreigingsbeeld vragen om regelmatige aanpassingen in de beveiligingsmaatregelen. In Nederland ligt de focus op toekomstbestendige maatregelen met innovatieve technologieën. In Europa zet Nederland in op een EU brede strategie voor een efficiënt, betrouwbaar en flexibel beveiligingssysteem op alle luchthavens in de EU.

- *Automatiseren beveiligingscontroles luchthavens*
  Nieuwe technologieën automatiseren geleidelijk verder de beveiligingsprocessen. Zoals toepassing van kunstmatige intelligentie voor de controle van handbagage. Hierdoor verbetert het controle proces en wordt de capaciteit van beveiligingspersoneel beter benut.

- *Minder hinder van beveiligingscontroles*
  Het kabinet wil beveiligingscontroles voor passagiers zo makkelijk mogelijk maken, met minimale inspanning en overlast voor de passagier. De Rijksoverheid en de sector werken daarvoor aan een concept van 'selfservice security' waarbij passagiers zelfstandig en snel door beveiligingscontroles gaan.

- *Stimuleren beveiligingscultuur buiten Europa*
  Nederland vindt het belangrijk om de beveiligingscultuur te stimuleren in landen buiten Europa. De keten van beveiligingsmaatregelen op luchthavens is uiteindelijk zo sterk als de zwakste schakel. Nederland draagt bij aan het ontwikkelen van nieuwe maatregelen en deelt kennis met andere landen. Bijvoorbeeld in internationale werkgroepen en door deel te nemen aan internationale audits en het geven van trainingen.



- *Digitale beveiliging*
  Toenemende digitalisering zorgt voor nieuwe veiligheids- en beveiligingsrisico's. Bijvoorbeeld door de komst van zelfvliegende drones, procesautomatisering, en toepassing van kunstmatige intelligentie. Om de veiligheid te waarborgen en op te kunnen treden bij overtredingen zijn nieuwe maatregelen nodig. De komende jaren is onderzoek nodig naar de invloed van nieuwe technologie op de beveiliging van luchthavens.

  Door de groei van het aantal passagiers is, naast automatisering, voldoende personeel van de Koninklijke Marechaussee nodig voor grenscontroles op luchthavens. Nieuwe Europese wet- en regelgeving voor grensbeheer maakt het mogelijk om technologieën in te zetten om het grensproces te digitaliseren. Met onder andere als doel beter zicht te krijgen op passagiersstromen, efficiency van grenstoezicht te verhogen en handhaving en toezicht gerichter (risico gestuurd) uit te voeren. Ook doet de overheid, samen met de sector, op Schiphol een proef met het verder automatiseren van grenscontroles. (Zie kader *Je gezicht als paspoort*).

Je gezicht als paspoort

Met één blik naar de camera inchecken, door de grenscontrole en het vliegtuig boarden? Sinds 2019 test Schiphol, samen met de Koninklijke Marechaussee, KLM en andere partijen het identificatie-platform Seamless Flow.

Reizigers scannen bij een zuil in de vertrekhal hun gezicht en paspoort, de Koninklijke Marechaussee houdt daar toezicht op. Het systeem controleert de identiteit, haalt de vluchtgegevens binnen en stuurt de informatie naar de luchthaven, marechaussee en de luchtvaartmaatschappij. Camera's herkennen de passagier bij ieder controlepunt in het reizigersproces, zonder dat de passagier opnieuw zijn paspoort of boardingpass hoeft te laten zien. Reizigers passeren de security en grensbewakingszone van vliegvelden via automatische poortjes. Hiermee kan de marechaussee zich meer focussen op gerichte controles.

Het Rijk neemt maatregelen om illegale immigratie, grensoverschrijdende criminaliteit en terrorisme tegen te gaan. De Schengengrenscode bepaalt dat landen de controle van hun Schengenbuitengrens systematisch en eenduidig uitvoeren. In Nederland controleert de Koninklijke Marechaussee daarom iedere grenspassant. In 2018 begon het Programma Grenzen & Veiligheid van het ministerie van Justitie en Veiligheid. De doelen van dit 'Slimme Grenzenpakket' zijn:

- bestrijden illegale immigratie;
- vergroten veiligheid binnen het Schengengebied;
- faciliteren van het grensproces.

Om deze doelen te halen, zijn er wijzigingen in processen en systemen nodig. Samenwerking tussen de publieke en private partners is daarbij essentieel. Het Slimme Grenzen-pakket bestaat onder meer uit:

- Een Europees in- en uitreissysteem (EES) dat vanaf 2022 alle in- en uitreisbewegingen van passagiers die 'derdelanders' zijn (iemand met een andere nationaliteit dan die van een EU-lidstaat, Noorwegen, IJsland, Liechtenstein en Zwitserland) registreert en de toetsing van de vrije termijn automatiseert.
- Wijziging van de Schengengrenscode waardoor derdelanders gebruik kunnen maken van automatische grenspassage, inschrijvingskiosken en de wettelijke basis zal bieden voor het Registered Travel Programme (RTP).
- Een Europees systeem voor reisinformatie en -autorisatie (ETIAS) heeft als doel de veiligheids-controles van niet-visumplichtige reizigers te versterken. Het ETIAS zal (vanaf 2023) informatie verzamelen van alle niet-visumplichtige reizigers die naar de EU reizen.
- Update van het Schengen Informatie Systeem (SIS).
- Toekomstige ontwikkelingen op het terrein van Advanced Passenger Information (API). Zoals mogelijkheden tot verdere uitbereiding van het gebruik van passagiersgegevens.

Het aantal misdragingen van passagiers aan boord van vliegtuigen (unruly passengers) neemt toe. Nederland draagt internationaal en nationaal actief bij aan maatregelen om dit aan te pakken. Onder andere door bevoegdheden van en instructies aan luchtvaartpersoneel uit te breiden. Maatregelen in het kader van de aanpak van zich misdragende (unruly) passagiers zijn;

- *Zwarte lijsten.* De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen gaan op nationaal niveau onderzoeken of zij hun intern aangelegde zwarte lijsten met betrekking tot unruly passengers kunnen en mogen delen. De luchtvaartmaatschappijen moeten daarvoor een aanvraag indienen bij de Nederlandse Autoriteit Persoonsgegevens. Dat is een eerste noodzakelijke stap voordat verdere internationale actie kan plaatsvinden. Het aanleggen van internationale zwarte lijsten vergt vaststelling van gezamenlijke criteria omtrent plaatsing op de lijst, privacy vereisten en sanctiemaatregelen. Gebleken is dat de vastlegging van criteria voor de aanpak van unruly passengers internationaal uiterst complex en gevoelig is.
- *Vastellen rol van de luchthaven*. De rol van de luchthaven wordt steeds belangrijker bij de aanpak van unruly passengers. Door digitalisering worden contactmomenten tussen passagiers en luchtvaart-maatschappijen steeds meer beperkt. Hierdoor is het eerste contactmoment voor de luchtvaart-maatschappijen met een passagier vaak pas bij het boardingproces. Met luchthavens zal worden verkend welke preventieve maatregelen te treffen zijn op de luchthavens om orde verstorend gedrag aan boord te voorkomen.
- *• Aanpassing van het ICAO-protocol (veiligheid, goede orde en discipline in luchtvaartuigen).* Inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen. De aanpassing zal leiden tot verdere uitbreiding van wettelijke instrumenten om de problematiek van orde verstorende passagiers aan te pakken.

2.3.3 Waarborgen vliegveiligheid; verbeterde veiligheid op Schiphol

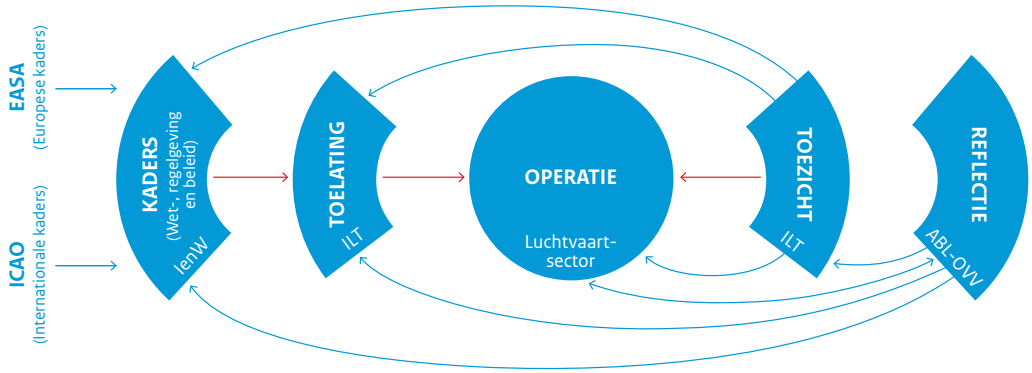
De luchthaven Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), enkele luchtvaartmaatschappijen, tankdiensten en grondafhandelaren werken samen aan het verder verbeteren van de veiligheid van Schiphol. Na het rapport van de OVV (OVV, 2017) heeft de sector die samenwerking verder versterkt en uitgebreid. Zij werken op de raakvlakken van de operaties intensiever samen en ontwikkelden een integraal veiligheidsmanagementsysteem (IVMS). Het systeem gaat verder dan wat op dit moment internationaal verplicht is.

In oktober 2018 stelden luchtvaartsectorpartijen de 'Roadmap safety improvement Schiphol' op met extra maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Uitvoering van de maatregelen moet het aantal incidenten op de luchthaven verminderen. De ILT monitort de uitvoering en voortgang van het plan. In de jaarlijkse Staat van Schiphol van de ILT is te zien tot welke ontwikkelingen in de operationele veiligheid dit leidt. Daarnaast ontwikkelt het Rijk een systeemmonitor voor luchtvaartveiligheid. Die brengt het functioneren van het totale stelsel in beeld van beleid, toezicht en operatie dat de veiligheid op Schiphol moet borgen.

De monitor wordt op termijn verder ontwikkeld om het luchtvaartveiligheidssysteem in beeld te brengen van de hele Nederlandse luchtvaart. Zie Figuur 2.2 voor de verschillende taken in de luchtvaartveiligheidsketen.

Om verdere groei veilig mogelijk te maken, zijn wijzigingen in de infrastructuur, operatie en het luchtruim nodig (OVV, 2017). Daarom start de Rijksoverheid een studie in het kader van de investeringsstrategie voor Schiphol. De studie kijkt naar mogelijke aanpassingen in de luchthaveninfrastructuur en naar het operationeel gebruik op de grond en in de lucht. Hoofdstuk 6 gaat hier verder op in.

Figuur 2.2 Taken in de luchtvaartveiligheidsketen



2.3.4 Waarborgen vliegveiligheid; vogels en vliegtuigen

Aanvaringen tussen vogels en vliegtuigen kunnen veel schade opleveren voor zowel de vogels als vliegtuigen. In een land als Nederland is het risico op een aanvaring tussen vogels en vliegtuigen altijd aanwezig en nemen diverse partijen en het Rijk maatregelen om aanvaringen te voorkomen.
De kans op een botsing tussen vogels en vliegtuigen is het grootst op en in de directe omgeving van een luchthaven. Bepaalde grotere vogelsoorten worden preventief geweerd door op en in de omgeving van luchthavens de ruimte voor hen zo onaantrekkelijk mogelijk in te richten. Tevens zijn er diverse methodes om vogels die een risico kunnen vormen voor de vliegveiligheid te verjagen. Het Rijk kijkt ook voortdurend naar nieuwe mogelijkheden in de aanpak.

Om het risico op een botsing tussen vliegtuig en ganzen op en rondom Schiphol te reduceren is in 2012 een regiegroep ingesteld. De regiegroep heeft als doel om met partijen uit de luchtvaart, de agrarische sector, de natuurbescherming en de overheid, maatregelen te treffen om het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels (met name ganzen) op en rond Schiphol te reduceren. Ook andere luchthavens worden gestimuleerd om de vogelaanvaringspreventie gestructureerd aan te pakken door het instellen van een regionale regiegroep. In zo'n regiegroep zijn alle betrokken partijen vertegenwoordigd.

Om dat proces te ondersteunen is in 2018 het Nederlands Comité vogelaanvaringen ingesteld die overkoepelend aan alle luchthavens werkt. Doel van dit comité is gericht op nationale uitwisseling van ervaringen en het ontwikkelen van strategieën om vogelaanvaringen te voorkomen. Bij het nemen van maatregelen gaat de aandacht vooral uit naar het voorkomen van aanvaringen met de voor grote vliegtuigen meest risicovolle vogelsoorten, zoals ganzen.

Belangrijk onderdeel voor het voorkomen van vogelaanvaringen is het monitoren van vogelvlieg-bewegingen op en rondom de luchthaven, het analyseren van de data die dit oplevert en een goede risicobeoordeling hiervan. Dit is onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem van een luchthaven. Een mogelijk hulpmiddel voor de monitoring van vogelvliegbewegingen is de inzet van een vogelradar waarmee vogels worden gedetecteerd en hun vliegpaden kunnen worden gevolgd. Volgens recent onderzoek heeft de vogelradar momenteel nog beperkingen voor gebruik bij de dagelijkse vliegoperatie, maar kan het een bruikbaar instrument zijn om meer data te vergaren over de trends in vogelbewegingen op en rondom luchthavens. Het is daarbij primair aan de exploitant van de luchthaven of een dergelijk instrument wordt ingezet, Het Rijk volgt alle nieuwe ontwikkelingen en innovaties op dit gebied nauwlettend.

Er worden veel maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat vogels niet in de buurt van startende en landende vliegtuigen komen, maar in geval dat er toch een aanvaring plaatsvindt worden vliegtuigen steeds beter 'vogel-proof' gemaakt om een fataal vliegtuigongeval te voorkomen.

2.3.5 Waarborgen vliegveiligheid: regels voor drones en onbemande luchtvaart

Het gebruik van drones en onbemande luchtvaartuigen neemt sterk toe. Deze ontwikkeling biedt nieuwe kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige toepassingen. De overheid wil deze ontwikkeling de ruimte geven en innovatie in technologie en diensten mogelijk maken. Uiteraard moet dit veilig gebeuren.

Door drones ontstaan ook nieuwe risico's. Zoals het misbruik van drones voor terroristische doeleinden. Daarom laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar mogelijkheden om drones te detecteren en te neutraliseren. Bijvoorbeeld met verdedigingsdrones, de zogeheten counterdrones. Vanaf 2020 gelden nieuwe Europese regels voor drones. Zo moeten professionele dronevliegers zich registreren en een theorie-examen afleggen over luchtvaartregels, veiligheid en privacy. Dit is een eerste en belangrijke stap naar een Europese dronemarkt met vrij en veilig verkeer van goederen en diensten in de EU.

De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels. Deze zijn gericht op een veilige operatie van drones en een veilige integratie in het luchtruim. Tijdige nationale implementatie van deze regels is een belangrijke voorwaarde om de Nederlandse dronesector toegang te geven tot de Europese markt. Rond 2030 is er een volledige set van Europese regels voor drones. Daardoor kunnen ook grote onbemande luchtvaartuigen veilig aan het luchtverkeer deelnemen.

Er zijn al plannen voor onbemande luchtvaartuigen voor vrachtvervoer en taxivervoer. Daarom testen onder meer Luchtverkeersleiding Nederland en TU Delft hoe deze op een veilige manier mee kunnen doen in het huidige luchtvaartsysteem.

U-Space (de U verwijst naar 'unmanned') is de naam van het Europese systeem dat verkeersleiding en andere diensten gaat leveren aan alle luchtvaartuigen in het luchtruim onder de 150 meter. Dit is de plek waar ook onbemande luchtvaartuigen nu al prominent aanwezig zijn. Het systeem werkt automatisch en zorgt ervoor dat bemande en onbemande luchtvaartuigen veilig samen kunnen vliegen. U-Space wordt in stapjes ingevoerd, waarbij de Rijksoverheid nauw samenwerkt met andere Europese partners.

2.3.6 Waarborgen vliegveiligheid: werkomstandigheden luchtvaartpersoneel

De afgelopen jaren is er meer aandacht voor de werkomstandigheden van personeel in de luchtvaart en de gevolgen voor de veiligheid. Door toenemende druk op meer efficiency in de processen zijn nieuwe vraagstukken ontstaan op het gebied van arbeidsomstandigheden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat richt zich op de vliegveiligheid. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) gaat over de sociale bescherming van werknemers en het goed functioneren van de arbeidsmarkt. De Europese Commissie zet zich in om sociale kwesties binnen de Europese luchtvaart te onderzoeken en wetten en regels op elkaar af te stemmen. Sociaaleconomische kwesties als risico voor de vliegveiligheid maken onderdeel uit van de basisregels van de European Aviation Safety Agency (EASA). In nationaal verband is er regelmatig overleg tussen de Rijksoverheid, werkgevers (luchthavens, vliegmaatschappijen en LVNL) en de vakbonden, om arbeidsgerelateerde kwesties te bespreken. Ook werken de ILT en Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW) samen in het toezicht op de sector.

Dit zijn voor de Rijksoverheid de speerpunten voor sociale vraagstukken in de luchtvaart:

- *Arbeids- en rusttijden vliegend personeel*
  Binnen de EU zijn er regels voor arbeids- en rusttijden voor het vliegend personeel. Het doel is om het aantal vermoeidheidsvoorvallen terug te dringen en de veiligheidscultuur bij de Europese luchtvaartmaatschappijen te bevorderen. Die regels worden in drie fasen geëvalueerd in opdracht van de Europese Commissie en EASA.

- *Aandacht voor het grondpersoneel*
  Onderzoeken op Schiphol (OVV, 2017 en NLR, 2018) wijzen op de werkzaamheden in de grondafhandelingsprocessen als aandachtpunt voor veiligheid. EASA ontwikkelt regels voor veilige grondafhandeling op Europese luchthavens in een actieplan om veiligheidsrisico's van grondafhandeling te beperken. De belangrijkste acties zijn:
  – ontwikkelen en verbeteren veiligheidscultuur;
  – ontwikkelen operationele standaarden;
  – verbeteren veiligheid materieel;
  – aandacht voor opleiding grondpersoneel;
  – vormgeven van toezicht.

- *Toezicht en handhaving*
  De komende jaren investeert de Rijksoverheid in verdere samenwerking tussen de ILT en de Inspectie SZW en het versterken van hun kennis en capaciteit.

Een vereiste voor bedrijven en activiteiten in de luchtvaart is het inrichten van een veiligheidsmanagementsysteem. De borging van veiligheid kan dan gestructureerd verlopen. Veiligheidsmanagement staat of valt bij het doen van meldingen van risico's, potentiële gevaren en alle soorten voorvallen door alle betrokkenen in de luchtvaart. Het betreft zowel verplichte als vrijwillige meldingen. Deze meldingen komen alleen maar van bedrijven en medewerkers als men ze niet verzwijgt uit schaamte of uit angst voor bestraffing. Dit vereist bij bedrijven en medewerkers een positieve veiligheidscultuur (just culture), waarbij bedrijven medewerkers aanmoedigen om meldingen te doen, deze meldingen geanonimiseerd opslagen en verwerkt worden en er door de bedrijven van deze meldingen gebruik gemaakt wordt om van te leren en de veiligheid voortdurend te verbeteren. Eén van de activiteiten als onderdeel van het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma is het stimuleren van de ontwikkeling van een positieve veiligheidscultuur binnen de Nederlandse luchtvaartbedrijven. Dit verhoogt de effectiviteit van activiteiten en maatregelen die worden genomen om de veiligheid te verbeteren.

2.3.7 Waarborgen vliegveiligheid: general aviation

De general aviation (ook wel kleine of algemene luchtvaart genoemd) moet zich in de toekomst sterker inzetten voor veiligheid en duurzaamheid. Dat geldt zowel in de lucht als op de grond. De veiligheid in deze sector kenmerkt zich door een grote eigen verantwoordelijkheid van verschillende in de general aviation werkzame partijen. Om de veiligheid verder te verbeteren, staat het leren van ervaringen van anderen en van incidenten en voorvallen bovenaan.

De Rijksoverheid maakt het voor de sector makkelijker om voorvallen intern en aan het Analysebureau luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT te melden. Ook bevordert het Rijk het vrijwillig gebruik van veiligheidsmanagementsystemen en blijvende aandacht voor het voorkomen van luchtruimschendingen (airspace infringements) binnen de general aviation.

De sector en de Rijksoverheid wisselen periodiek informatie uit via het door de Rijksoverheid georganiseerde general aviation-platform. Daar wordt ook ieder jaar een actieplan opgesteld waarbij verbetering van veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. Naast de voortdurende inzet op verbetering van de veiligheid is ook het beschikken over voldoende ruimte voor de general aviation een belangrijk speerpunt.

Om goede uitvoering van vluchten in de general aviation te waarborgen, streeft de Rijksoverheid naar een nationaal zoveel als mogelijk aaneengesloten lager luchtruim. Hiervoor zullen nieuwe nationale kaders worden ontwikkeld die ook rekening houden met nieuwe gebruikers in het lagere luchtruim. Zoals drones, onbemande vliegtuigen, hoge gebouwen en windmolens.

2.3.8 Waarborgen vliegveiligheid en omgevingsveiligheid

Er is een toenemende druk om te bouwen op de schaarse grond in Nederland. Om de veiligheid van het luchtverkeer van en naar luchthavens te waarborgen, legt de Rijksoverheid beperkingen op voor de ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens. Zoals beperkingen voor de hoogte van gebouwen en windmolens. Gemeenten moeten hun bestemmingsplannen rond luchthavens afstemmen op de beperkingen voor het borgen van de veiligheid voor het luchtverkeer en de omgeving van luchthavens.

Verduurzaming van luchthavens is ook in uitvoering en dit zal in de komende jaren verder toenemen. Windenergie is op en in de omgeving van luchthavens nauwelijks mogelijk vanwege de vliegveiligheid. Het benutten van zonne-energie op daken van gebouwen op luchthavens en in de vrije ruimte bij start- en landingsbanen is in sommige gevallen wel een mogelijkheid. De risico's van het plaatsen van zonnepanelen als obstakels en de mogelijke reflectie worden door de luchthavenexploitant onderzocht in het kader van het veiligheidsmanagementsysteem van de luchthaven. Het toepassen van zonnepanelen op luchthavens geschiedt alleen als de veiligheid hierdoor niet in gevaar wordt gebracht. Hierbij is wel een integrale afweging aan de orde, ruimte in Nederland is schaars, er is ook ruimte nodig voor de klimaatambities en verstedelijkingsopgave. Hier wordt in de samenhang tussen de Luchtvaartnota en de Nationale Omgevingsvisie naar gekeken.

De luchtvaart is niet meer de enige luchtruimgebruiker. De komst van hoge windmolens, windparken en hoogbouw vergt goede ruimtelijke inpassing voor de veiligheid van het luchtverkeer en de apparatuur van de luchtverkeersleiding. De Rijksoverheid ontwikkelt daarom nieuw beleid voor het waarborgen van veilige vliegroutes bij luchthavens, de goede werking van de apparatuur van de luchtverkeersleiding, vliegroutes voor de general aviation en voor de gebieden waar heel laag gevlogen mag worden. De Rijksoverheid onderzoekt ook hoe lichthinder van obstakelverlichting op hoge objecten voor omwonenden kan worden verminderd.

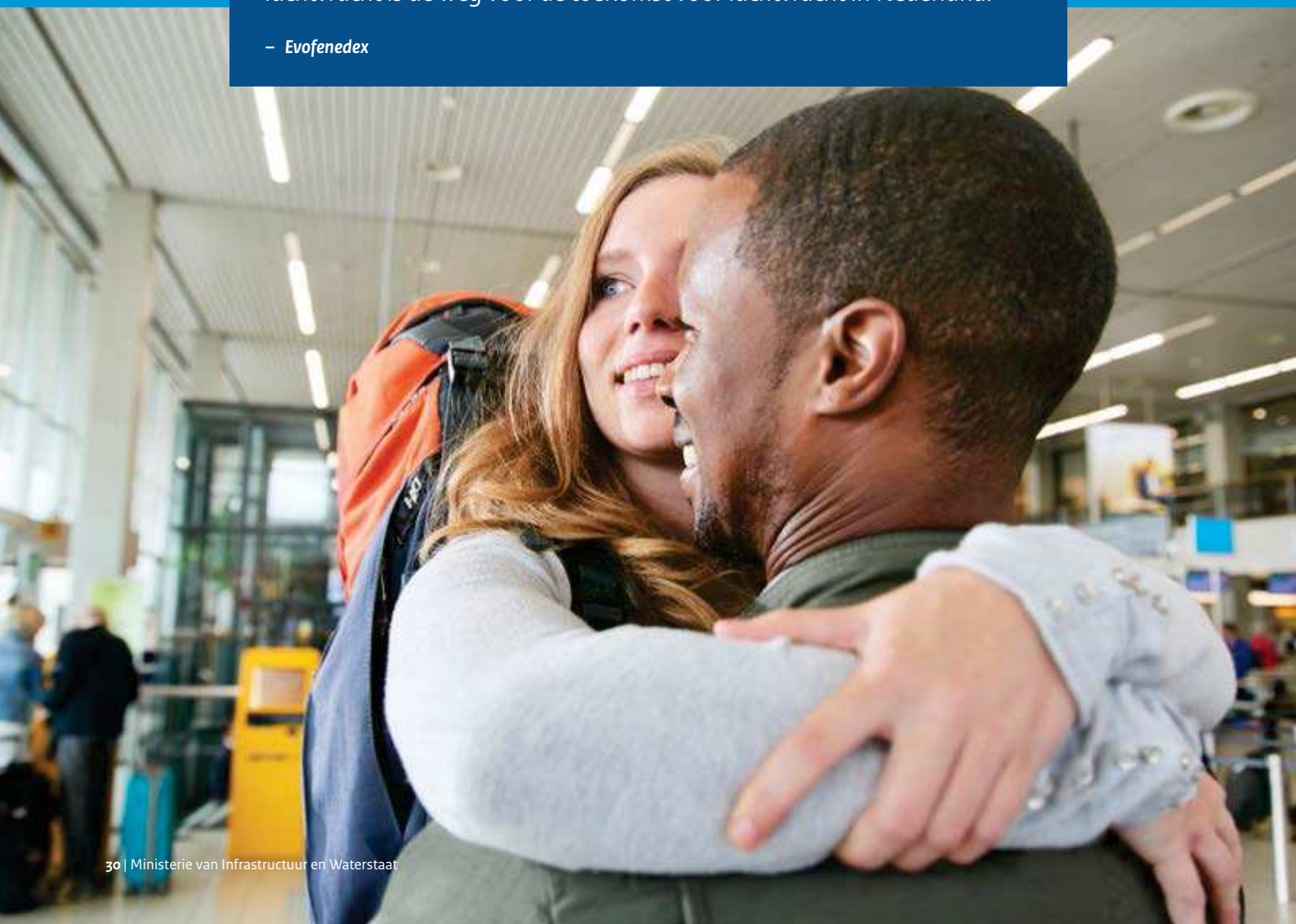
De kans dat een omwonende van een luchthaven te maken krijgt met een vliegtuigongeval is klein. Om het risico voor de omgeving te beperken, geldt er in de zones voor externe veiligheid rond luchthavens een beperking op de ontwikkeling van woningbouw en andere kwetsbare bestemmingen zoals scholen, gemeenschapsruimten en bedrijven.

Voor Schiphol geldt sinds 2018 (in een vrij groot gebied rondom de luchthaven) een motiveringsplicht voor omliggende gemeenten bij nieuwe ontwikkelingen ter bepaling van het groepsrisico. De komende tijd onderzoekt het ministerie van IenW of deze maatregel werkt. Zo nodig stelt het ministerie van IenW het beleid bij. De OVV adviseerde het externe veiligheidsbeleid voor de omwonenden effectiever te maken (OVV, 2017). Het Rijk liet daarom onderzoek doen naar mogelijkheden voor versterking van het beleid. Het onderzoek gaf aan dat de regels voor het baangebruik van Schiphol, in combinatie met de vernieuwing van de vliegtuigvloot en het algemeen veiliger worden van de luchtvaart, positief hebben uitgewerkt voor de veiligheid van de omgeving. In het onderzoek staan ook aanbevelingen voor verdere verbetering van de veiligheid in de omgeving van Schiphol. Voor de komende jaren is het van belang om te blijven monitoren hoe de risico's voor de omgeving zich ontwikkelen. Daarmee wordt onder meer het groepsrisico in beeld gebracht. Periodiek worden de risicocontouren rondom de luchthaven geactualiseerd.

3 Nederland goed verbonden

"Van high tech chipmachines tot medicijnen en van bloemen tot levende dieren, de handels- en productiebedrijven in Nederland maken gebruik van luchtvracht om hun goederen de wereld over te sturen. Deze ondernemers zijn daarbij afhankelijk van een goed robuust vrachtnetwerk, bestaande uit vrachtvluchten en luchtvracht in de buik van passagierstoestellen. Nederland loopt voorop in innovaties in digitalisering en ketensamenwerking met een hoge kwaliteit van douane en inspecties. Dit is essentieel voor de kansen van Nederlandse ondernemers, ons vestigingsklimaat en de werkgelegenheid. Borging van vrachtvluchten, een betrouwbare vrachtoperatie op Schiphol en een koploperspositie in verduurzaming van luchtvracht is de weg voor de toekomst voor luchtvracht in Nederland."

– ***Evofenedex***



Nederland is ook in 2050 internationaal goed verbonden met de voor Nederland belangrijke plekken in de wereld. Deze wereldwijde bereikbaarheid voor personen en goederen levert een belangrijke bijdrage aan onze welvaart en ons welzijn. Nederlandse consumenten en bedrijven kunnen makkelijk naar het buitenland reizen voor zaken, studie, familiebezoek of vakantie. Het wordt niet eenvoudig om dit gewenste toekomstbeeld te bereiken. De opgaven voor veiligheid, klimaat en leefomgeving hebben gevolgen voor de ontwikkeling van de luchtvaart. Door de coronacrisis is de luchtvaart tijdelijk grotendeels stil komen te liggen. Op dit moment is nog onduidelijk hoe en in welk tempo de luchtvaart zal herstellen van deze crisis. Herstel is van belang voor de Nederlandse economie en de werkgelegenheid. Het kabinet verwacht dat op termijn weer schaarste ontstaat op Nederlandse luchthavens. De Rijksoverheid zal beoordelen welke vraag naar de luchtvaart Nederland wil accommoderen, en waar nodig en mogelijk, sturen op netwerkkwaliteit. Het is belangrijk dat de luchtvaartsector wendbaar is en kan inspringen op mondiale (markt)veranderingen.

Belangrijke beslissingen

1. De Rijksoverheid geeft nu en in de toekomst ruimte om met luchtvaart de voor Nederland meest relevante plekken in de wereld te bereiken. Dit gebeurt voor het welzijn en de welvaart van de Nederlanders en binnen de randvoorwaarden voor veiligheid, gezondheid en duurzaamheid (klimaat).
2. Het Rijk zal de vraag naar luchtvaart (vracht en passagiers) selectief ondersteunen, waar die de grootst mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie.
3. Netwerkkwaliteit speelt daarbij een belangrijke rol. Het Rijk gaat daarom een beleidskader ontwikkelen voor netwerkkwaliteit. Bestaande monitoringsonderzoeken naar de netwerkkwaliteit worden uitgebreid.
4. De Rijksoverheid toetst hoe het huidige beleidsinstrumentarium gebruikt kan worden om de netwerkkwaliteit te verstevigen. Ook zet het Rijk waar nodig en mogelijk in op aanpassing van bestaande EU-kaders voor de luchtvaart, waarbij in ieder geval wordt gestreefd naar het creëren van meer ruimte voor nationaal beleid.
5. Voor Caribisch Nederland stelt de Rijksoverheid een brede en meerjarige uitvoeringsagenda op.

3.1 Reismotieven en kenmerken luchtverkeer

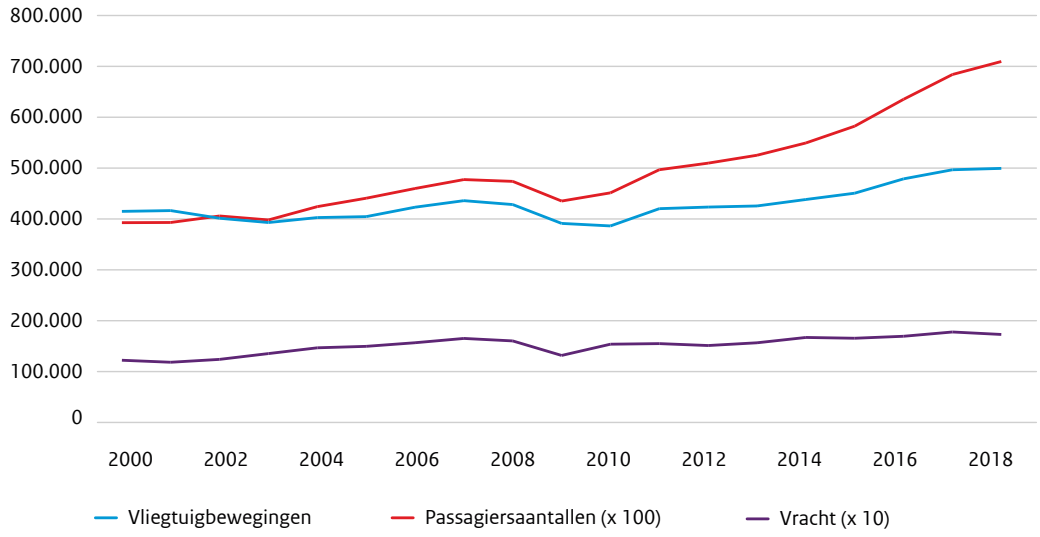
In 2017 maakte 58% van de Nederlandse bevolking een retourvlucht, zo blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2018a). Het vliegtuig werd om verschillende redenen gebruikt. 7% van de Nederlanders ging voor zaken op de laatst gemaakte vlucht, 13% bezocht vrienden of familie en 78% had vakantie als hoofddoel (KiM, 2018a). Zakelijke reizigers vliegen relatief vaak, wat is terug te zien in de verdeling naar reismotief voor luchthavens (bijvoorbeeld 30% zakelijk op Schiphol). Verder doen productiebedrijven (verladers) een beroep op vrachtmaatschappijen voor de import en export van goederen.

Schiphol groeide de afgelopen jaren aanzienlijk.[1] Van ongeveer 440.000 vliegtuigbewegingen en 55 miljoen passagiers in 2014 naar 500.000 vliegtuigbewegingen en ruim 71 miljoen passagiers in 2018 (zie Figuur 3.1). Daarmee is ook het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen uit het Aldersakkoord uit 2008 bereikt. Vanuit Schiphol werden in 2018 ruim 300 bestemmingen wereldwijd aangeboden. Het kader Luchtverkeer op Schiphol 2018 beschrijft een aantal kenmerken van het luchtverkeer op Schiphol.

[1] *Deze paragraaf beschrijft de kenmerken van het luchtverkeer van voor de coronacrisis. De regionale luchthavens komen in hoofdstuk 6 aan bod.*

Figuur 3.1 Ontwikkeling aantal vluchten, passagiers en vracht (tonnage) op Schiphol

(Bron: CBS, 2019a)



Luchtverkeer op Schiphol in 2018

Vliegtuigbewegingen

- 63% uitgevoerd door Air France-KLM en partners uit de Skyteam-alliantie;
- 17% uitgevoerd door budgetmaatschappijen (bv. easyJet en Vueling);
- 13% uitgevoerd door overige netwerkmaatschappijen (bv. Lufthansa en United Airlines);
- 4% uitgevoerd door vrije-tijdsmaatschappijen (bv. Corendon);
- 3% uitgevoerd door vrachtmaatschappijen.

Passagiersbewegingen

- 63,4% passagiers heeft Schiphol als vertrek- of aankomstpunt (origin destination, OD), 36,6% overstappende reizigers (transferverkeer);
- Aandeel transferverkeer: Air France-KLM/Skyteam 95%, waarvan 80% KLM;
- Aandeel OD-verkeer op Schiphol: KLM 29,6%, niet-Skyteam-maatschappijen: 52,5%.

In 2018 maakte 30% van de passagiers op Schiphol een intercontinentale vlucht. Ongeveer de helft daarvan had Schiphol als vertrek- of aankomstpunt. De intercontinentale vluchten gaan vooral naar Azië en Noord-Amerika.

Bron: Schiphol, 2019a.

3.1.1 Kenmerken luchtvracht

Schiphol handelt 92% af van de luchtvracht in Nederland. De overige 8% handelt Maastricht Aachen Airport af. 3,2% van de vluchten op Schiphol werd in 2018 uitgevoerd door vrachtvliegtuigen (full freighters). Daarmee werd 57% van de totale vracht vervoerd. De overige 43% werd vervoerd in het vrachtruim van passagierstoestellen (belly freight). Hiermee versterken het passagiers- en vrachtvervoer elkaar. Het is mede aan die combinatie te danken dat Schiphol een belangrijke vrachtluchthaven is.

Het aantal vrachtvluchten op Schiphol daalde in 2018 met 10%, en deze daling zette door in 2019. Een van de oorzaken is dat vrachtmaatschappijen te weinig gebruik maakten van de aan hen toegewezen slots (zie kader voor achtergrondinformatie over de uitgifte van slots). Door slots in voldoende mate te gebruiken bouwen luchtvaartmaatschappijen historische rechten op, waardoor zij in opeenvolgende jaren hun slots kunnen houden.

Luchtvracht zorgt voor een groot deel van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid op Schiphol en Maastricht. Luchtvaartmaatschappijen vervoerden in 2018 in totaal ruim 1,83 miljoen ton aan goederen van of naar Nederland. Zo'n 30.000 mensen verdienen daaraan een inkomen. Dit levert Nederland € 2,7 miljard op. Dit is ongeveer een kwart van de totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde die Schiphol direct of indirect oplevert (waarover meer in paragraaf 3.3). Dit blijkt uit onderzoek van Decisio uit 2019 naar de economische betekenis van luchtvracht op Schiphol.

Het is belangrijk een sterke vrachtsector op Schiphol te houden, met het oog op het economisch belang en de (wederzijdse) relatie met het passagiersnetwerk. Om dit belang te borgen heeft het kabinet een zogenaamd lokaal richtsnoer (local rule) van de sector goedgekeurd. Dit moet het makkelijker maken voor vrachtmaatschappijen om hun slots te houden. De local rule wordt toegepast vanaf oktober 2019. Bij het uitwerken van de nieuwe EU Sloterverordening houdt Nederland oog voor de belangen van de vrachtsector.

Uitgifte slots

Een slot is een tijdsperiode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen op een luchthaven. Als op een luchthaven de vraag groter is dan het aanbod, dan wordt zo'n luchthaven aangewezen als slotgecoördineerde luchthaven. Het doel daarvan is om schaarse infrastructuur objectief en transparant te verdelen. Slots worden uitgegeven door een onafhankelijke slotcoördinator. In Nederland is dat het zelfstandig bestuursorgaan Airport Coordination Netherlands (ACNL), waarover meer in hoofdstuk 8.

De slotgecoördineerde luchthavens in Nederland zijn momenteel Schiphol, Rotterdam-The Hague Airport en Eindhoven Airport. Naast landingsrechten heeft een luchtvaartmaatschappij een slot nodig om daar te kunnen starten of landen. Door toegewezen slots te gebruiken, bouwen luchtvaartmaatschappijen historische rechten op. Hiermee stellen ze hun slots veilig voor volgende jaren. Maatschappijen die toegewezen slots niet gebruiken, verliezen hun recht om als eerste aanspraak te maken op dezelfde slots in het volgende jaar. Door de toegenomen schaarste op Nederlandse luchthavens staan deze slotregels onder druk.

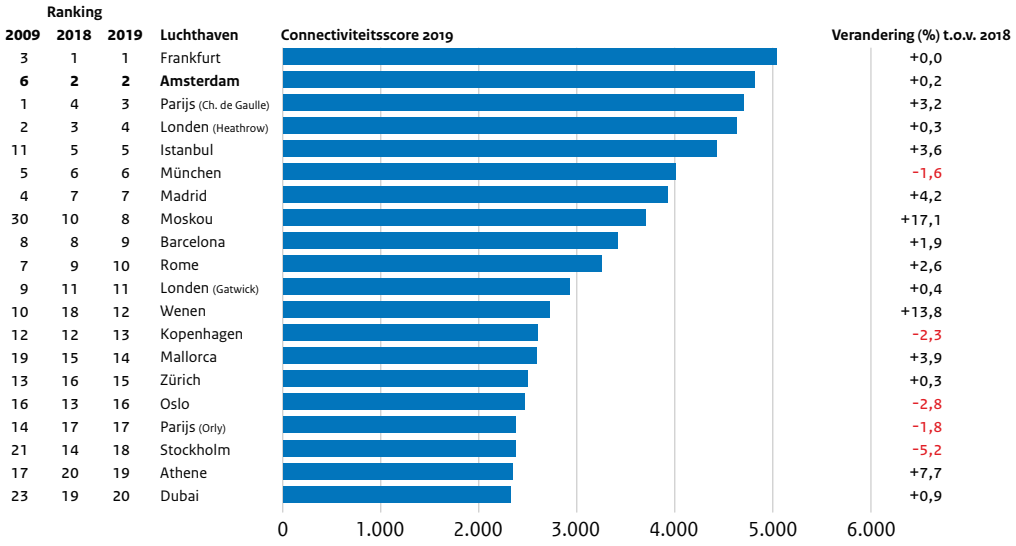
3.2 Connectiviteit als publiek belang

Alle luchtvaartmaatschappijen dragen bij aan de connectiviteit (/verbondenheid) van Schiphol. Dat draagt op zijn beurt bij aan de welvaart van Nederlanders. Het verbindingennetwerk dat luchtvaartmaatschappijen aanbieden vanaf Schiphol, is groter dan je op basis van de thuismarkt zou verwachten. Dat geldt met name voor intercontinentale routes en de hoge frequenties op Europese routes. Dit komt door het zogeheten hub-en-spoke-model van home-carrier Air France-KLM, met Schiphol als naaf (hub) en de verbindingen als spaken (spokes)(Burghouwt, 2017). De luchtvaartmaatschappij laat aankomende en vertrekkende vluchten goed op elkaar aansluiten en trekt daarmee overstappende (transfer)passagiers aan. Schiphol hoort mede daardoor tot de best verbonden luchthavens in de wereld, zie Figuur 3.2.

Daarbij dient te worden opgemerkt dat het niet uitsluitend het zakelijk marktsegment of transferpassagiers zijn die aan de connectiviteit en de welvaart bijdragen. Leisurepassagiers en herkomst- en bestemmingsvervoer dragen hier eveneens substantieel aan bij (SEO, 2019a).

Figuur 3.2 Directe connectiviteit: Top-20 luchthavens in Europa en Dubai (2019)

(Bron: ACI, 2019)



Die goede connectiviteit heeft als voordeel voor Nederlandse reizigers dat zij vaker en naar meer verschillende bestemmingen rechtstreeks kunnen vliegen. De besparing van reistijd ten opzichte van indirect vliegen (met een overstap op een buitenlandse luchthaven) levert hen welvaartswinst op. De totale welvaartsbijdrage van een luchthaven bestaat uit de som van (1) de reiskostenvoordelen voor zakelijke en niet-zakelijke passagiers, (2) productiviteitswinsten voor bedrijven en (3) de negatieve effecten op de omgeving en het klimaat. Het passagiersvervoer op Schiphol genereerde in 2016 € 4,7 miljard aan welvaart (SEO, 2019b).

In de studie Het economisch belang van de hubfunctie van Schiphol (2015) laat SEO zien dat het verdwijnen van de hub tot een sterke reductie leidt van het aantal bestemmingen (-16%, vooral intercontinentaal) en het aantal vluchten (-39%). SEO schat het welvaartsverlies voor reizigers op 590 miljoen EUR per jaar, en het verlies aan productiviteitswinsten voor bedrijven op 44 miljoen EUR per jaar. Daar staat natuurlijk tegenover dat de negatieve externe effecten voor de leefomgeving, het milieu en het klimaat verminderen. Om die effecten te kunnen kwantificeren wordt een nieuw onderzoek gestart, zie paragraaf 8.6. Ten slotte zijn er bij inkrimping van het netwerk negatieve gevolgen voor de werkgelegenheid en de economie, waarover meer in paragraaf 3.3.

Het Rijk vindt de kwaliteit en continuïteit van het luchtvaartnetwerk op Schiphol een publiek belang met het oog op de borging van de internationale bereikbaarheid van Nederland. Daarom maakte de Nederlandse Staat bij de fusie tussen Air France en KLM in 2004 afspraken met de gefuseerde onderneming, de zogeheten staatsgaranties. Air France-KLM heeft daarin onder andere toegezegd te opereren met zowel Parijs Charles de Gaulle als Schiphol als hoekstenen en internationale hubs. In 2019 werd de Nederlandse staat voor 14% aandeelhouder van Air France-KLM. Daarmee heeft Nederland invloed en zeggenschap op het hoogste niveau binnen het bedrijf (de holding). In 2020 is bovendien een omvangrijk pakket aan steunmaatregelen beschikbaar gesteld aan KLM om de klappen van de coronacrisis op te kunnen vangen. Het gaat om een lening van de Staat van 1 miljard euro en een garantie van 2,4 miljard euro voor leningen van commerciële banken. Deze stappen zijn belangrijk om ook in de toekomst het Nederlandse publieke belang te kunnen borgen.

3.3 Economische aspecten luchtvaart

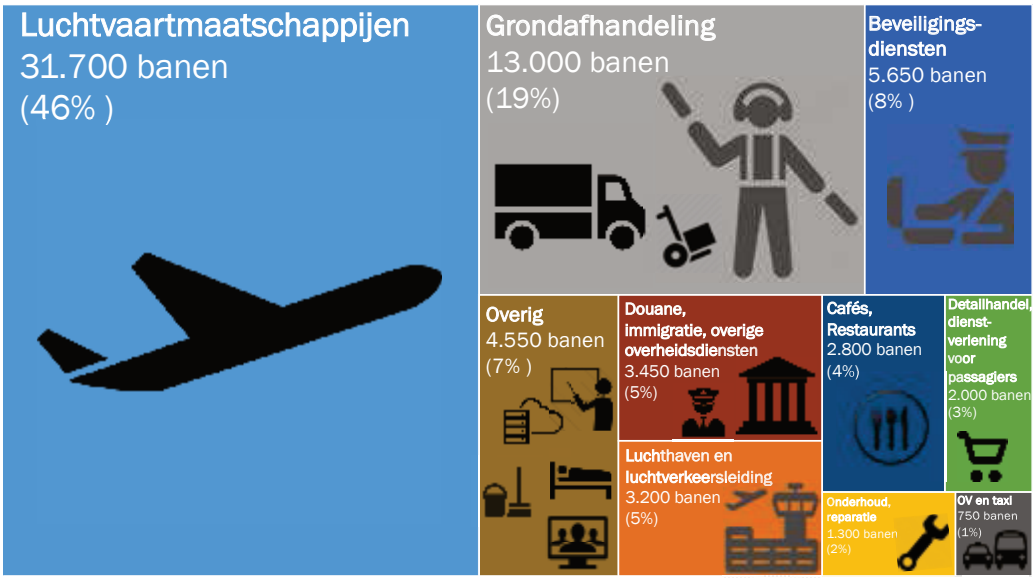
3.3.1 Werkgelegenheid in de luchtvaartsector

Uit onderzoek van Decisio (2020, voor de coronacrisis) blijkt dat er op en rond Schiphol ruim 68.000 personen werken aan het 'luchthavenproduct Schiphol'. Figuur 3.3 laat de verdeling zien van de (directe) werkgelegenheid over verschillende sectoren op de luchthaven.[2] Regionale luchthavens bieden bovendien zo'n 5.600 arbeidsplaatsen (FTE). Het gaat om bijvoorbeeld werknemers bij luchtvaartmaatschappijen, beveiligingsdiensten en douane, winkels en restaurants.

Ook buiten de luchthavens verdienen veel mensen een boterham aan de luchtvaart. Zoals leveranciers van onderhoudsonderdelen, taxichauffeurs en personeel in het openbaar vervoer. De totale aan Schiphol verbonden werkgelegenheid komt zo op bijna 114.000 banen (93.000 FTE). Dit blijkt uit het rapport Actualisatie economische betekenis Schiphol van Decisio (2020). Vanwege de uitbraak van COVID-19 staat de werkgelegenheid in de luchtvaart en aanverwante sectoren onder druk.

Figuur 3.3 Directe werkgelegenheid op Schiphol

(Bron: Decisio, 2020)



3.3.2 Economische ontwikkeling en vestigingsklimaat

De bijdrage van de luchtvaart aan de Nederlandse economie (bruto binnenlands product, bbp) steeg in vijf jaar tijd met 15,3% tot ruim € 10 miljard in 2018. De directe economische bijdrage van Schiphol komt overeen met ongeveer 0,8 à 0,9 % van het bbp (Decisio, 2020).

Er bestaat een relatie tussen economische ontwikkeling en luchtvaart. De groei van de economie stimuleert de luchtvaart en omgekeerd. Regio's met goede internationale verbindingen groeien harder dan andere. Vooral grote luchthavens hebben een positief effect op de economie. De kennisintensieve dienstenindustrie en de logistiek, twee sectoren die van groot belang zijn voor Nederland, lijken het meest van een luchthaven te profiteren (Planbureau voor de Leefomgeving 2018, Decisio 2020).

Nederland is een klein land met een open economie en daarbij is bereikbaarheid van groot belang voor de internationale concurrentiepositie. Een derde van onze welvaart verdient Nederland in het buitenland. Toegang tot (nieuwe) markten, internationaal ondernemerschap, missiegedreven innovatiebeleid en

[2] *Het gaat om personeel met als standplaats Nederland. Personeel bij in Nederland gevestigde bedrijven maar werkzaam vanuit het buitenland zijn niet meegeteld.*

economische diplomatie vragen om een goede en brede verbondenheid met de rest van de wereld. Meer bedrijvigheid over de grens komt bovendien onze productiviteit en innovatievermogen ten goede. De toepassing van Nederlandse kennis en kunde op het gebied van wereldwijde opgaven met betrekking tot landbouw, energie en gezondheid evenals nieuwe technologie zijn een belangrijk aspect van ons toekomstige verdienvermogen.

Verder is het omvangrijke bestemmingennetwerk van Schiphol medebepalend voor het Nederlandse vestigingsklimaat. Naast factoren zoals digitale infrastructuur, gekwalificeerd personeel, het fiscale klimaat en de kwaliteit van de leefomgeving. Het is lastig te kwantificeren hoeveel internationale bereikbaarheid bijdraagt aan het vestigingsklimaat; in MKBA's worden de indirecte baten geschat tussen 0-30 procent van de directe baten. In de regio rondom een luchthaven kunnen agglomeratievoordelen ontstaan. Het gaat bijvoorbeeld om de uitwisseling van kennis tussen bedrijven. Hierdoor kunnen Nederlandse bedrijven productiever worden, wat bijdraagt aan onze welvaart (CPB & PBL, 2013).

3.3.3 De luchtvaartindustrie

Nederland kent veel activiteiten voor de productie en het onderhoud van vliegtuigen. Met een jaaromzet van € 5,5 miljard in 2017 staat de Nederlandse maak- en onderhoudssector op de zesde plaats in Europa. De sector biedt werk aan ongeveer 20.000 mensen, zo blijkt uit gegevens van de brancheorganisatie voor Nederlandse aerospacebedrijven (Luchten Ruimtevaart Nederland, 2019). Ook op het gebied van defensie is Nederland een vooraanstaande speler. Dat gaat onder andere om de productie en onderhoud van het F-35 gevechtsvliegtuig.

De maak- en onderhoudsindustrie is breed aanwezig in Nederland, met regionale specialisaties. Zo is de regio rond Amsterdam vooral actief op het terrein van onderhoud. De maakindustrie is vooral aanwezig in Zuid-Holland, Brabant en Overijssel. In Limburg ligt de focus op onderhoud van regionale vliegtuigen. Vanwege de korte afstanden in Nederland en de uitstekende logistieke faciliteiten is Nederland vanuit internationaal perspectief één luchtvaartregio.

3.3.4 Toerisme

Het internationale toerisme is mondiaal sterk teruggelopen door de coronacrisis. Mensen gaan minder op vakantie naar het buitenland en er worden nauwelijks congressen georganiseerd in vergelijking met 2019.

Ervan uitgaande dat de sector herstelt, worden 29 miljoen buitenlandse bezoekers verwacht in 2030 (NBTC, 2019). Een groot deel komt met het vliegtuig. Het CBS (2019b) becijfert dat inkomend toerisme Nederland € 87,5 miljard euro opleverde in 2018, een groei van 6,4% vergeleken met het jaar daarvoor. Buitenlandse toeristen gaven dat jaar € 32,5 miljard uit. Het aandeel van de buitenlandse toeristen in de bestedingen (van alle toeristen) nam voor de coronacrisis snel toe.

Sommige plekken in Nederland worden bezocht door grote aantallen toeristen, wat overlast kan geven. De Rijksoverheid zet in op het aantrekken van toeristen met een hoge toegevoegde waarde. Het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen (NBTC) stimuleert toeristen minder bekende plekken te bezoeken, en bekende plekken op rustige momenten. Doel is een balans tussen het welzijn van bewoners en het benutten van economische kansen. Deze aanpak is in lijn met het advies Waardevol toerisme (2019) van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur.

3.4 Nationale en internationale ontwikkelingen luchtvaart

Deze paragraaf bevat een analyse over hoe ons land en de wereld om ons heen verandert op luchtvaartgebied. Op basis van de verwachte ontwikkeling van zowel vraag als aanbod in Nederland moet op lange termijn rekening worden gehouden met toenemende schaarste. Vanwege de betekenis van luchtvaart voor onze open economie gaat de Rijksoverheid de effecten van schaarste monitoren, met name voor wat betreft de connectiviteit. Het gebruik van de schaarse luchthavencapaciteit moet optimaal bijdragen aan de welvaart en het welzijn van Nederland.



3.4.1 De vraag naar luchtvaart neemt toe, maar de capaciteit blijft achter

Tot de coronacrisis was de verwachting dat de wereldwijde vraag naar luchtvaart volgens ICAO (2018), de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties, tot 2045 jaarlijks met gemiddeld 4,1% zou toenemen. Dat betekent een verdubbeling over 18 jaar. Die verwachtte groei is het hoogst in Azië. Binnen Europa was een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,6% voorzien. De verwachting is dat na een periode van herstel de luchtvaart weer richting dit groeitempo klimt. Relevant daarbij zijn blijvende effecten van COVID-19 op het internationaal reisgedrag, bijvoorbeeld door gewenning aan meer online overleg.

De aanleg van landingsbanen op de belangrijkste luchthavens in Europa blijft achter bij de verwachte vraag. De verwachting is dat deze trend zich in de toekomst doorzet. Dit komt mede doordat luchthavens dicht bij grote steden liggen en omwonenden overlast ervaren. Doordat de vraag harder stijgt dan het aanbod, ontstaat schaarste. Eurocontrol (2018) verwacht in 2040 een vraaguitval van zo'n 1,5 miljoen vluchten per jaar. Het Europees luchtruim is bovendien op dit moment inefficiënt ingedeeld. Daardoor is er minder ruimte voor verdere groei. Er lopen Europese projecten om dit aan te pakken. In Nederland moet de herziening van het luchtruim – gericht op meer capaciteit, een efficiëntere benutting en minder hinder – vanaf 2023 voor verbetering zorgen, zie hoofdstuk 6.

Ook in Nederland zal de vraag groeien. In een scenario met lage economische groei stijgt de passagiersvraag op Schiphol tot 2030 jaarlijks met gemiddeld 1,6%. Daarna is dat 1,5% tot 2050. In een hoog scenario is het jaarlijkse groeipercentage 3,4% tot 2030 en 2,1% daarna. Om aan die vraag tegemoet te komen zijn in 2030 in het lage scenario 596.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol nodig, en in het hoge scenario 782.000. Dit blijkt uit schattingen met het luchtvaartprognosemodel AEOLUS (Significance en To70, 2019), gemaakt vóór de coronacrisis.

De voorziene ontwikkeling van de Nederlandse luchthavencapaciteit op langere termijn ligt naar verwachting lager dan de ontwikkeling van de vraag. Zoals beschreven in hoofdstuk 1 kan de sector groei verdienen door te innoveren. Daarnaast voorziet de opening van Lelystad Airport, conform de afspraken uit het Aldersakkoord uit 2008, op termijn in 45.000 vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer.

3.4.2 Ontwikkelingen in de luchtvaartsector

Behalve de vraag naar luchtvaart verandert ook het aanbod. De techniek van vliegtuigen is continu in ontwikkeling, bijvoorbeeld door het gebruik van lichtere materialen, verbeterde aerodynamica en sterkere motoren. Hierdoor kunnen langere afstanden in kleinere vliegtuigen worden afgelegd. Kleine elektrische vliegtuigen worden momenteel ontworpen en getest. Ook bestaan er prototypen drones voor personen- en goederenvervoer, waarbij sommige toepassingen als kansrijk worden ingeschat (KiM, 2017).

Bedrijfsmodellen van luchtvaartmaatschappijen worden meer hybride. Sommige budgetmaatschappijen richten zich op transferreizigers en intercontinentale bestemmingen, terwijl dit voorheen vooral door netwerkmaatschappijen werd gedaan. Er worden nieuwe samenwerkingsverbanden gestart tussen netwerkmaatschappijen en budgetmaatschappijen om verbindingen op korte en lange afstand op elkaar te laten aansluiten.

Passagiers krijgen meer reisopties. Steeds vaker kunnen zij zelf hun route bepalen, inclusief overstap (selftransfer). Verschillende luchthavens bieden producten die selftransferreizigers ondersteunen, zoals een verzekering in geval van het missen van de overstap. Ook wordt het makkelijker over te stappen tussen trein en vliegtuig. Hierover meer in hoofdstuk 6.

Verder spelen klimaatmaatregelen een grotere rol in het luchtvaartbeleid en de luchtvaartsector. Zo gelden er in Europa afspraken over het beprijzen van rechten voor de uitstoot van CO_2. En binnen ICAO werken landen aan afspraken over het beprijzen en compenseren van CO_2-uitstoot (CORSIA). Dit heeft naar verwachting een prijsopdrijvend effect en daarmee een dempend effect op de vraag. Meer over het terugdringen van klimaateffecten door de luchtvaart is te lezen in hoofdstuk 5.

3.4.3 Gevolgen schaarste voor netwerk Schiphol

De gevolgen van schaarste op een luchthaven zijn afhankelijk van de lokale context, zoals de aanwezigheid, bereikbaarheid en capaciteit van nabijgelegen luchthavens. Er wordt verondersteld dat luchtvaart-maatschappijen waar mogelijk hun ticketprijzen zullen verhogen om de vraag in evenwicht te brengen met het aanbod.

Onderzoek (SEO, 2020; Royal HaskoningDHV et al., 2020a) naar de gevolgen van aanhoudende capaciteits-schaarste op Schiphol laat zien dat er effecten zijn te verwachten op de vervoerssamenstelling en het netwerk. Nederlandse reizigers hebben naar verwachting een relatief hoge betalingsbereidheid om vanaf Schiphol te blijven vliegen. Dit komt onder meer door het grote aanbod, het concurrerend kostenniveau en de goede bereikbaarheid. Een prijsstijging zal tot op zekere hoogte worden geaccepteerd. Voor de (internationale) reizigers met Nederland als bestemming, geldt hetzelfde. Voor transferpassagiers ligt dit anders. Ze hebben meer reisopties en zijn daarom prijsgevoeliger.

Luchtvaartmaatschappijen zetten volgens SEO (2020) hun slots in voor vluchten die de meeste winst opleveren. Dit zijn (intercontinentale) vluchten met veel herkomst-bestemmingspassagiers (origin destination, OD) en vluchten met relatief veel zakelijke herkomst-bestemmingspassagiers. Voorbeelden van intercontinentale bestemmingen met een grote OD-vraag zijn: New York, Dubai, Curaçao, Atlanta en Detroit. Voorbeelden van bestemmingen met veel zakelijk verkeer zijn: Londen, Parijs, Frankfurt, München en Kopenhagen.

Op bestemmingen als Gdansk, Hamburg, Warschau, Vilnius en Göteborg vliegen in absolute zin weliswaar minder zakelijke passagiers, maar het aandeel zakelijke passagiers op deze bestemmingen is wel hoog. Dat betekent dat de opbrengst per vlucht relatief hoog is.

Extra vluchten naar deze lucratieve bestemmingen gaan volgens de onderzoekers van SEO ten koste van vluchten die minder bijdragen aan het bedrijfsresultaat. Dat zijn vluchten met relatief veel niet-zakelijke passagiers en vluchten met relatief veel transferpassagiers. Maar routes met een hoog transferaandeel zijn wel belangrijk voor het in stand houden van het (intercontinentale) netwerk van de home-carrier (Air France-KLM). Die zal bij beslissingen over het toevoegen dan wel staken van routes rekening houden met de gevolgen daarvan op de rest van zijn netwerk.

Door aanhoudende beperking van de capaciteit kan het Schipholnetwerk verschralen. Het aantal bestemmingen neemt dan af, wat voor OD-passagiers op die bestemmingen extra reistijd betekent. Ook kan de directe connectiviteit minder snel groeien dan die van concurrerende luchthavens in Frankfurt, Parijs en Londen. De netwerkmaatschappijen die op die andere (hub)luchthavens actief zijn, kunnen de groeiruimte daar gebruiken om (transfer)passagiers aan te trekken door het verhogen van de vliegfrequentie, en door nieuwe routes te openen. Hoewel de internationale verbondenheid (/connectiviteit) van Schiphol goed blijft, betekent de groei van andere (hub)luchthavens een relatieve verslechtering.

Door capaciteitsrestricties krijgen nieuwe luchtvaartmaatschappijen moeilijker voet aan de grond op Schiphol. Bestaande maatschappijen komen door opgebouwde rechten als eerste in aanmerking voor slots. Dit belemmert de concurrentie. Pas wanneer een maatschappij capaciteit op Schiphol vrijgeeft, bijvoorbeeld door vluchten te verplaatsen naar Lelystad Airport of, noodgedwongen, door een faillissement, ontstaat ruimte voor nieuwe maatschappijen en nieuwe routes.

Periodieke gesprekken van de Rijksoverheid met luchtvaartmaatschappijen en luchthavens in bijvoorbeeld de Nationale Klankbordgroep Luchtvaart (NKL, zie hoofdstuk 8) moeten leiden tot concrete afspraken over het borgen van de netwerkkwaliteit.

3.4.4 Veranderend belang hub-en-spoke op Schiphol

Het hub-en-spoke-model is in essentie het antwoord van luchtvaartmaatschappijen op de uitdaging om voldoende routedichtheid te generen wanneer de herkomst-bestemmingsmarkt een te geringe omvang heeft. Zoals aangegeven in paragraaf 3.2 zorgt het op Schiphol voor meer directe verbindingen met een groot aantal (intercontinentale) bestemmingen. Veel meer dan op basis van de omvang van de Nederlandse markt kan worden verwacht.

De afgelopen vijf jaar daalde het aandeel transferpassagiers op Schiphol naar 36,6% in 2018. Dat is het laagste niveau sinds 1993 (Schiphol, 2019b). Maar, het aantal transferpassagiers op Schiphol bereikte in 2018 juist een record van 25,9 miljoen. Volgens SEO (2020) blijkt uit de toename van transferpassagiers dat het hub-model momenteel nog relevant is. De afname in het aandeel betekent tegelijkertijd dat vluchten minder afhankelijk worden van overstappers.

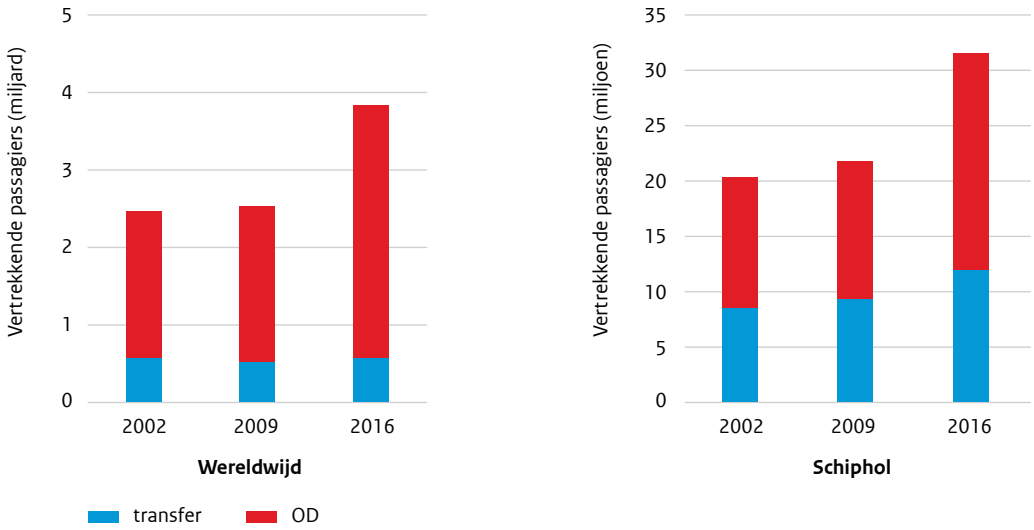
Een resultaat van de mondiale groei van de vraag naar luchtvaart is dat luchtvaartmaatschappijen hun routenetwerken verder uitbreiden. Passagiers zijn daarnaast door toegenomen welvaart vaker bereid om wat meer te betalen voor een directe vlucht in plaats van over te stappen. Ook nieuwe type vliegtuigen maken meer directe verbindingen mogelijk. Het aandeel transferpassagiers neemt door deze ontwikkelingen mondiaal gezien af (SEO, 2020).

Toenemende schaarste, waarbij luchtvaartmaatschappijen zich meer richten op rechtstreekse vluchten, versterkt deze ontwikkeling. Luchtvaartmaatschappijen bepalen hoe ver ze daarin meegaan binnen de marktomstandigheden en concurrentieverhoudingen waarmee zij te maken hebben. Naar verwachting van de onderzoekers van SEO blijft Air France-KLM voor de meeste langeafstandsroutes afhankelijk van transferpassagiers. Ook zal de maatschappij transfermarkten willen blijven bedienen waar hoge opbrengsten per passagier kunnen worden behaald.

Op basis van het SEO-onderzoek verwacht het Rijk dat hub-en-spoke op Schiphol de komende jaren nodig blijft om Nederland (vooral intercontinentaal) goed verbonden te houden.

Figuur 3.4 Aantal vertrekkende passagiers uitgesplitst naar OD en transfer

(Bron: SEO, 2020)



3.5 Nederland goed verbonden houden met de wereld

Nederland is een klein land, met een grote internationaal georiënteerde economie. Goede internationale bereikbaarheid is en blijft daarom nodig om onze welvaart en welzijn te borgen. Op een aantal Nederlandse luchthavens komen er voorlopig niet of nauwelijks vluchten bij. De beschikbare ruimte is een kostbaar goed, en de Rijksoverheid wil dat die zo zinvol mogelijk gebruikt wordt voor Nederland. Bieden de luchtvaartmaatschappijen momenteel een bestemmingennetwerk aan dat het beste past bij Nederlandse consumenten en bedrijven? Niet per se. Het belang van Nederland kan namelijk afwijken van het belang van luchtvaartmaatschappijen, en toe- en uittreding tot de markt is lastig (de wijze waarop slots worden uitgegeven speelt hierbij een rol, zie kader in paragraaf 3.1.1). Zo raken vrachtmaatschappijen bijvoorbeeld slots kwijt, terwijl er genoeg vraag is en er een breder belang mee is gemoeid voor het intercontinentale netwerk en het Nederlandse bedrijfsleven.

Het kabinet maakt daarom een nieuw beleidskader voor de (periodieke) beoordeling van het netwerk. Daarnaast ontwikkelt de Rijksoverheid een uitgebreide monitor om de kwaliteit van onze internationale verbondenheid te volgen. Vervolgens kan de Rijksoverheid acties ondernemen om de netwerkkwaliteit te borgen en te verstevigen.

Maar de luchtvaart is sterk geliberaliseerd. Dit beperkt de beleidsruimte voor de Rijksoverheid. De ruimte die er wel is, wil het Rijk zo goed mogelijk benutten. Daarom wordt het huidige beleidsinstrumentarium tegen het licht gehouden, en toetst het Rijk hoe die gebruikt kan worden om de netwerkkwaliteit te borgen en te verstevigen. Dit beziet het Rijk in samenhang met het verduurzamen van de luchtvaart, waarover meer in hoofdstuk 5. Ook zet het Rijk waar nodig en mogelijk in op het vergroten van de beleidsruimte door het aanpassen van EU-kaders.

Het Rijk wil verder de bestaande infrastructuur voor het vervoer over de weg en het spoor beter benutten. Dit vermindert de druk op de schaarse luchthavencapaciteit. Regionale luchthavens moeten zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Dit draagt bij aan de netwerkkwaliteit op die luchthavens, waarover meer in hoofdstuk 6.

3.5.1 Introductie beleidskader netwerkkwaliteit

De internationale bereikbaarheid van Nederland is een optelsom van de beschikbare modaliteiten: door de lucht, via het spoor, over de weg en over het water. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur adviseert in zijn rapport Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute (2019) daarom om te inventariseren hoeveel en welke verbindingen nodig zijn om onze internationale bereikbaarheid te waarborgen. De omvang en kwaliteit van het benodigde luchtvaartnetwerk van Nederland, dat wil zeggen van Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis samen, moet daarvan een afgeleide zijn volgens de Raad. Het kabinet neemt dit idee over, en gaat de mobiliteitsbehoefte van diverse gebruikersgroepen voor de lange termijn in beeld brengen.

Het kabinet ontwikkelt ook een beleidskader netwerkkwaliteit voor de beoordeling van onze internationale verbondenheid. Het begrip netwerkkwaliteit en de vijf marktsegmenten die eerder in het kader van het Aldersakkoord werden gebruikt, worden hierbij heroverwogen. In de Wet luchtvaart is netwerkkwaliteit nu gedefinieerd als: 'de directe beschikbaarheid van een omvangrijk, wereldwijd en frequent bediend lijnennet'. Daarbij is ook de relatie met de Nederlandse economie van betekenis, gelet op wat eerder in dit hoofdstuk is beschreven. Tot op zekere hoogte zijn er positieve externe effecten voor Nederland als vestigingsplaats. Daarbij komt dat de reistijdwaardering van zakelijke passagiers hoog is en zij minder snel dan leisurepassagiers kunnen wisselen van bestemming. Verder wordt bij de ontwikkeling van het beleidskader rekening gehouden met nationale en internationale ontwikkelingen in de luchtvaart, zoals beschreven in paragraaf 3.4. Die ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de manier waarop verschillende marktsegmenten bijdragen aan de kwaliteit van het netwerk.

Vervolgens kan het beleidskader worden gebruikt voor een inventarisatie van de netwerkkwaliteit op de Nederlandse luchthavens. Zo kan er periodiek een uitspraak worden gedaan over de kwalitatieve ontwikkeling van het netwerk. Daaruit kan worden afgeleid of de schaarse (luchthaven)capaciteit optimaal wordt gebruikt voor Nederland. Op basis van een dergelijke uitspraak kan de Rijksoverheid binnen de kaders van het bestaande en nog te ontwikkelen beleidsinstrumentarium acties ondernemen om de netwerkkwaliteit te borgen en te verstevigen.

3.5.2 Uitbreiding instrumentarium monitoring

De Rijksoverheid laat elk jaar de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties uitvoeren. Die toont de ontwikkeling van het routenetwerk van Schiphol en vergelijkt deze met concurrerende luchthavens. Ook vergelijkt de monitor de netwerken van Air France-KLM op Schiphol en Parijs Charles de Gaulle. Daarmee kan het Rijk controleren of de afspraken over de staatsgaranties bij de fusie van Air France en KLM worden nageleefd.

Het Rijk breidt het monitoringsinstrumentarium uit om de mogelijke effecten van schaarste op het netwerk van verbindingen in beeld te krijgen. Ook worden eventueel effectenstudies uitgevoerd. In het te ontwikkelen beleidskader netwerkkwaliteit krijgen ook regionale luchthavens en het internationale spoorvervoer een plaats. Dit geeft een integraal beeld van de internationale bereikbaarheid van Nederland.

Aan de hand van het beleidskader netwerkkwaliteit en de monitoringsresultaten kunnen periodiek conclusies worden getrokken over de kwalitatieve ontwikkeling van het netwerk. Vervolgens kan de Rijksoverheid binnen de kaders van het bestaande en nog te ontwikkelen beleidsinstrumentarium acties ondernemen om de netwerkkwaliteit te borgen en te verstevigen. Ook zullen de resultaten als basis dienen voor het bestuurlijk gesprek over de kwalitatieve ontwikkelingen met de luchthavens en andere relevante partijen.

3.5.3 Versteviging van de netwerkkwaliteit

De Rijksoverheid kan direct invloed uitoefenen op het versterken van de netwerkkwaliteit door het luchtvaartpolitieke beleid. Bijvoorbeeld door het verlenen van routevergunningen. Meer indirect doet het Rijk dit door de opening van Lelystad airport, in combinatie met de introductie van een verkeersverdelingsregel en het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van luchthavens. Ook kan binnen de kaders van de Europese slotverordening worden gezocht naar ruimte om de netwerkkwaliteit te beïnvloeden,

bijvoorbeeld door een dusdanige inzet van additionele slotallocatieregels waardoor nieuwe slots eerder worden uitgegeven ten behoeve van bestemmingen die het netwerk verder verstevigen. Ten slotte kunnen andere instrumenten van de Rijksoverheid worden benut, zoals belastingheffing, regulering, vergunningverlening en aandeelhouderschap, binnen de mogelijkheden en in samenspraak met relevante partijen.

Afwegingskader routevergunningenbeleid

Eén van de instrumenten die de Rijksoverheid heeft om invloed uit te oefenen op de netwerkkwaliteit is het afsluiten van luchtvaartverdragen met andere landen en het verlenen van routevergunningen aan luchtvaartmaatschappijen.

Wanneer een luchtvaartmaatschappij van, naar of via een Nederlandse luchthaven wil vliegen, moet de maatschappij een routevergunning aanvragen bij het Rijk. Een routevergunning wordt verleend als de aanvraag past binnen de kaders van de geldende luchtvaartverdragen.

Als een aanvraag niet binnen deze kaders past, maakt de Rijksoverheid een keuze over het alsnog verlenen van de routevergunning. Ook kan besloten worden om de geldende luchtvaartverdragen aan te passen of een nieuw luchtvaartverdrag af te sluiten. Dit afwegingskader routevergunningenbeleid is vastgelegd in de Vergunningennota luchtvaart en de daarop gebaseerde Beleidsregel vergunningen voor geregeld en ongeregeld luchtvervoer. Bevordering van de netwerkkwaliteit is het primaire streven. Daarnaast kunnen maatschappelijke en economische aspecten een rol spelen.

Bij de toetsing van de mogelijkheden om met het huidige instrumentarium te sturen op netwerkkwaliteit, krijgt het beleidskader netwerkkwaliteit een ondersteunende functie. Zo speelt netwerkkwaliteit binnen het huidige afwegingskader routevergunningenbeleid een belangrijke rol (zie kader). Na vaststelling van het beleidskader netwerkkwaliteit toetst het Rijk of het huidige afwegingskader routevergunningenbeleid kan worden aangescherpt.

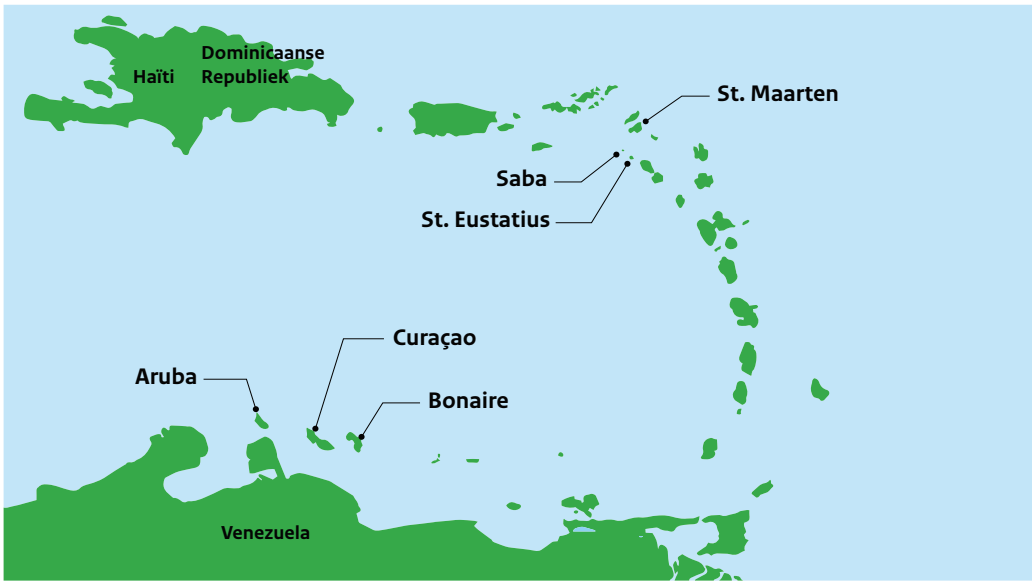
Naast het zo goed mogelijk benutten van de mogelijkheden die het Rijk nu heeft om te sturen op netwerkkwaliteit, wordt ook ingezet op het vergroten van de beleidsruimte door aanpassing van EU-kaders, zoals de Europese slotverordening. Nederland is een van de eerste landen in de Europese Unie die aanloopt tegen capaciteitsgrenzen op de grootste luchthaven van het land. Ook in andere lidstaten zal dit de komende jaren gebeuren. Dit vereist dat opnieuw moet worden gekeken naar de vraag of de EU-kaders de verbondenheid binnen de EU en de verbondenheid tussen de EU en de rest van de wereld voldoende waarborgen.

Dezelfde aanpak kiest Nederland bij de luchthavengelden. Die zijn ingekaderd door Europese regels (Europees mededingingsrecht, Europese richtlijn luchthavengelden) en door nationale regelgeving (Wet luchtvaart). Daarmee kunnen de luchthavengelden nu niet worden gebruikt om te sturen op netwerkkwaliteit. De Europese Commissie voerde een evaluatie uit van de richtlijn luchthavengelden en bekijkt de mogelijkheden en wenselijkheid van een herziening van de richtlijn. Bij een eventuele herziening zet Nederland in op het bieden van meer ruimte voor sturing op netwerkkwaliteit. Ook voert het Rijk een vergelijkend onderzoek uit naar het systeem en de invulling van de luchthavengelden in andere EU-lidstaten om van die ervaringen te leren.

3.6 Luchtvaart Caribisch Nederland en Koninkrijkslanden

Luchtvaart is voor Caribisch Nederland van vitaal belang voor de economie, vervoer van bewoners, goederen, toerisme, maar ook ziekenvervoer. Het is een levensader; een pijler onder de economische en sociale ontwikkeling. Om de bereikbaarheid van de eilanden te waarborgen ligt er óók de opgave om in te zetten op de luchtvaartthema's: veilig, verbonden, duurzaam, gezond en leefbaar. Waarbij, gelet de achterstand in de infrastructuur op de eilanden, de invulling van de thema's anders kan liggen.

Figuur 3.5 Koninkrijkslanden Caribisch gebied



Het Koninkrijk der Nederlanden bestaat sinds 10 oktober 2010 uit de landen Curaçao, Aruba, Sint Maarten en Nederland. Bonaire, Sint Eustatius en Saba (Caribisch Nederland) zijn openbare lichamen, onderdeel van Nederland en vallen rechtstreeks onder de verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid. Hoewel de primaire focus op de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba ligt, wordt de inzet hierop, in het bredere perspectief gezien met de overige autonome landen (Aruba, Curaçao en Sint Maarten) in het koninkrijk.

De eilanden zijn elk verantwoordelijk voor de eigen (internationale) luchthaven. Dit zijn grote financiële en bestuurlijke opgaven, ook voor het op peil houden van kennis en capaciteit. De aanpak van de verbetering van de luchthavens is de afgelopen tien jaar in nauwe samenspraak met de openbare lichamen door het Rijk opgepakt en uitgevoerd.

Vanwege de bijzondere positie van Caribisch Nederland in bestuur, locatie en lokale uitdagingen is maatwerk nodig, ook voor de luchtvaart. De bereikbaarheid van de eilanden is alleen mogelijk met goede infrastructuur en het naleven van internationale veiligheidseisen.

Tijdens het participatietraject voor de Luchtvaartnota op Bonaire, Sint Eustatius en Saba zijn bewoners, bedrijven, organisaties en bestuurders op de eilanden gevraagd naar hun wensen en ideeën over de luchtvaart. Uit deze bijeenkomsten bleek dat versterking van de infrastructuur prioriteit heeft. Betaalbare en frequente verbindingen versterken het sociaal en economisch perspectief.

In het regeerakkoord van 2017 staat dat het kabinet wil investeren in de eilanden. Voorwaarde is dat goed bestuur en financiële verantwoording op een afdoende niveau zijn geborgd. Ook moeten de eilanden zorgen voor een reëel instandhoudingsbudget. Met zijn reactie op de voorlichting van de Raad van State en het IBO-rapport (Kamerbrief, 4 oktober 2019) geeft het kabinet nader invulling aan zijn ambities.



© Ton Franssen

Voorop staat dat het kabinet tot een verbeterde levensstandaard voor alle inwoners van Bonaire, Sint Eustatius en Saba wil komen. Om dit doel te bereiken moeten eerst de achterstanden op de eilanden worden ingelopen.

Hoewel de afgelopen jaren al veel is geïnvesteerd in de luchthaveninfrastructuur op Caribisch Nederland is nog sprake van achterstanden en tekortkomingen. Daarom continueert het Rijk, samen met de eilanden, de komende jaren de inspanningen voor Caribisch Nederland. Met als ambitie: samen zorgen voor duurzame, veilige, efficiënte en betaalbare bereikbaarheid door de lucht. Dit is een voorwaarde voor een gezonde sociale en economische ontwikkeling van de eilanden en houdt rekening met maatwerk per eiland.

Dit zijn de komende jaren de vier gezamenlijke speerpunten:

1. Op orde brengen en houden van veiligheidstandaarden en -regels voor luchtverkeer, luchthavens en luchtruim, die aansluiten bij het vereiste veiligheidsniveau van ICAO. Inclusief het op orde brengen van opsporing en redding (search and rescue, SAR) door de kustwacht in Caribisch Nederland.
2. Aanleg en het meerjarig onderhouden van adequate luchthaveninfrastructuur op Caribisch Nederland en ondersteunende luchtverkeersleidingsdiensten, in samenhang met de verbindingen over zee. Basisvoorwaarden zijn goed bestuur (good governance), het renderen van investeringen en het op termijn verminderen van de afhankelijkheid van de Rijksoverheid vanuit de eigen exploitatie.
3. Bijdragen aan (betaalbare) bereikbaarheid van Caribisch Nederland voor het bevorderen van de lokale economie en het sociaal perspectief (SEO, 2018; CRM Link, 2019).
4. Bevorderen in de Koninkrijkslanden van een goed functionerende overheid voor de luchtvaart en competentieontwikkeling op verschillende niveaus.

Wederopbouw Sint Maarten

Nederland ondersteunt de wederopbouw van Sint Maarten. Het herstel van de luchthaventerminal is een belangrijke prioriteit en krijgt met financiële steun vanuit het Trustfonds bij de Wereldbank vorm. Een adequate en veilige bereikbaarheid van Sint Maarten is belangrijk voor het land zelf, maar ook voor de Bovenwindse Eilanden Sint Eustatius en Saba.

In lijn met de kabinetsreactie op de voorlichting van de Raad van State worden deze speerpunten in een brede uitvoeringsagenda voor de eilanden opgenomen. De agenda gaat in op:

- het te bereiken niveau van de publieke voorzieningen;
- daarbij horende taakverdeling en financieringsstromen;
- benodigde investeringen;
- eventuele wijziging van weten regelgeving;
- noodzakelijke versterking van de bestuurs- en uitvoeringskracht.

4 Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving

"Eindhoven Airport is er voor de regio. We willen onze regio nóg beter maken. Als goede buur betrekken wij de omgeving hierbij en zetten wij ons in voor een prettige en gezonde leefomgeving, met veiligheid en duurzaamheid als leidende principes. Wij willen zorgen voor verbindingen die voor de snelgroeiende en internationaal georiënteerde Brainportregio, als derde mainport het belangrijkste economische kenniscentrum van Nederland, het meest van belang zijn. Het luchthavengebied moet het visitekaartje worden voor de regio. Door de versterking van deze regionale functie van de luchthaven ondersteunen we tegelijkertijd de hub Schiphol met haar wereldwijde netwerk."

– ***Eindhoven Airport***



Nederland is een gezond en aantrekkelijk land om te wonen. De kwaliteit van de woon-, werk en leefomgeving is belangrijk voor de gezondheid en leefkwaliteit van de mensen in die omgeving. Die kwaliteit bepaalt ook mede de keuze voor een vestigingsplaats van internationale ondernemingen en is daarmee ook belangrijk voor onze welvaart. Daarom is het belangrijk dat geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals ultrafijnstof, door vliegtuigmotoren vermindert en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens verbetert. Het kabinet wil de burgerluchtvaart, zo mogelijk, net als andere sectoren behandelen. Met bijbehorende verplichtingen en beperkingen. Met grenzen die, naast veiligheid en klimaat, ook rekening houden met de gezondheid en de hinder voor mensen en verstoring van de natuur. Daarmee volgt de Rijksoverheid het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli, 2019).

In 2050 is de luchtvaart in Nederland veel schoner en stiller dan nu. De geluidsoverlast en de uitstoot van vervuilende stoffen zijn sterk verminderd. Vliegtuigen zijn stiller en schoner. Door de nieuwe indeling van het luchtruim kunnen vliegtuigen ook sneller stijgen naar grotere hoogtes op de andere luchthavens van nationaal betekenis dan Schiphol. Dit zorgt voor minder gehinderden. Meetpunten rond luchthavens zorgen voor goede en betrouwbare informatie over de geluidsbelasting voor omwonden. De beleidsaanpak om de hinder te verminderen sluit goed aan bij de overlast die mensen ervaren. Die aanpak biedt perspectief voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaart. Er komen woningen voor de behoefte in de regio's rond luchthavens. Dat gebeurt binnen heldere regels voor veiligheid en de gezondheidseffecten van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen. Investeringen, bijvoorbeeld in geluidsadaptief bouwen en in de openbare ruimte, verbeteren de leefomgeving rond de luchthavens.

Belangrijke beslissingen

1. De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart. Hierbij gaat het om geluidshinder en de gezondheidseffecten door de uitstoot van schadelijke stoffen.
2. Luchthavens moeten de geluidsoverlast steeds verder verminderen. Hoe, legt de Rijksoverheid vast in luchthavenbesluiten van burgerluchthavens waar het Rijk het bevoegd gezag is.
3. Minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht (22.00-23.00 en 7.00-8.00 uur). De Rijksoverheid onderzoekt de economische effecten, in welk tempo de nachtvluchten kunnen afnemen en tot welk aantal dit kan.
4. Afspraken per luchthaven met de partijen in de regio over het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en maatregelen die de hinder voor bewoners verminderen en compenseren. Onderdeel hiervan zijn afspraken over het meten van geluid en het verbeteren van de leefomgeving en het verminderen van hinder en negatieve gezondheidseffecten.
5. Vormgeven geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen. Bijvoorbeeld op basis van onderzoek naar meer rustmomenten. Het Rijk gebruikt daarbij het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie WHO.
6. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Of specifiek luchtvaartbeleid voor ultrafijnstof nodig en mogelijk is, hangt af van de resultaten die in 2021 worden verwacht. Het Rijk heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd om te komen tot generiek beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, niet alleen voor luchtvaart. De Rijksoverheid vraagt luchthavens alvast actie te ondernemen en de uitstoot zo veel mogelijk te beperken.
7. Ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof.
8. Het Rijk verkent samen met regionale overheden de mogelijkheden voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond burgerluchthavens, bijvoorbeeld voor nieuwe woningen. Dit gebeurt binnen de randvoorwaarden voor veiligheid en gezondheid en in lijn met de Omgevingswet.

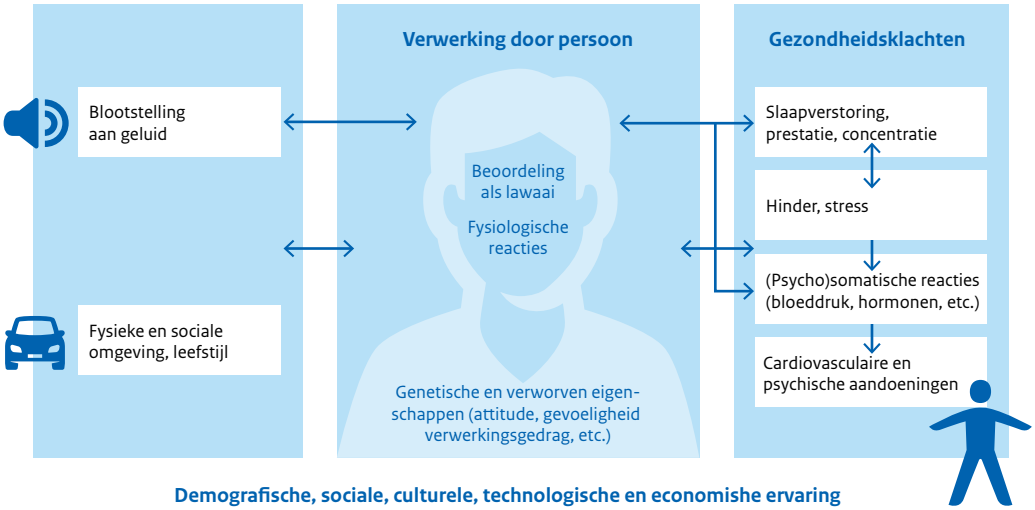
4.1 Afname negatieve gezondheidseffecten

Het Rijk stelt als doel de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart te verminderen. Hierbij gaat het om geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en klimaat. Het RIVM onderzoekt hoe schadelijk ultrafijnstof is voor de mens. Ook mag de luchtvaart geen significant negatieve effecten hebben op de natuur (Natura 2000), waarvoor vooral stikstof en verstoring relevant zijn.

Alleen door de uitstoot van geluid en schadelijke stoffen aantoonbaar te verminderen, kan de burgerluchtvaart groeien. Dit stimuleert innovatie en het gebruik van stille en schone toestellen. De Rijksoverheid wil de kwaliteit van de leefomgeving rond luchthavens verbeteren.

Figuur 4.1 Model voor de relatie tussen geluid en gezondheid

(Bron: RIVM et al., 2019)



4.1.1 Groeiverdienmodel

Neemt de geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen af? Dan kan de luchtvaart groei verdienen. Gemiddeld worden vliegtuigen jaarlijks ruim 1% stiller, zo blijkt uit de milieueffectrapportage van de Luchtvaartnota (Royal HaskoningDHV et al., 2020a). De Rijksoverheid verwacht van de burgerluchthavens dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen. Ze moeten rekening houden met de ambities van de Rijksoverheid en de ruimte voor groei binnen de geldende vergunning. Na deze regionale verkenning beslist de Rijksoverheid over de verdere ontwikkeling van de luchthavens. Zie hoofdstuk 6.

Toekomstige ontwikkelingen luchtvaart

Vliegtuigen worden steeds stiller. Volgens de plan-MER Luchtvaartnota worden vliegtuigen stiller met een gemiddelde van 1% per jaar. Voor de eerstkomende jaren is deze trend wellicht door te trekken. Maar de periode daarna is onzeker. Hoe ziet 2050 eruit? Elektrische vliegtuigen zijn volgens dezelfde plan-MER dan circa 30% stiller. Hier liggen kansen voor de verdere toekomst. Efficiëntere vliegtuigontwerpen kunnen leiden tot minder weerstand, minder lawaai en minder brandstofverbruik. Alternatieve brandstoffen, zoals bio- en synthetische brandstof, beïnvloeden de uitstoot van stoffen door vliegtuigmotoren. Daarnaast heeft de komst van nieuwe luchtruimgebruikers grote gevolgen. Drones leiden bijvoorbeeld tot kleinschalig en verspreid gebruik, met nieuwe kansen maar ook risico's op verstoring van mens en natuur. Het beleid voor de luchtvaart zal dus adaptief moeten zijn.

De Wet luchtvaart biedt nu al de mogelijk om grenswaarden te stellen voor de geluidsbelasting en voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken. Het Rijk zal per luchthaven, samen met de luchthaven en de omgeving, de normen ontwikkelen voor stapsgewijze vermindering van de geluidshinder. Groei is alleen mogelijk wanneer dit binnen deze normen mogelijk is. Hierbij kijkt het Rijk ook naar normen die beter aansluiten bij de ervaren hinder. Welke aanvullende normering, eventueel variërend per burgerluchthaven, vanuit het publieke belang 'gezonde en aantrekkelijke leefomgeving' geborgd moet worden, wordt nader onderzocht. Dit kost tijd. Hierbij zal het voortschrijdende inzicht stapsgewijs verwerkt worden in toekomstige wijzigingen van luchthavenbesluiten, waarbij dit voor geluid ook regionaal maatwerk betreft. De geluidssituatie bijvoorbeeld rondom Schiphol vergt een andere aanpak dan die rond Eindhoven Airport. Zolang er nog geen nieuwe handhaafbare normen zijn uitgewerkt, kan in de regionale verkenningen worden onderzocht of het meerwaarde heeft om de impact op de omgeving te begrenzen door andere regels, bijvoorbeeld door een maximum aantal vliegtuig-bewegingen voor handelsverkeer, of een maximum voor een bepaalde tijdsperiode. Dit betreft de luchthavenbesluiten waar dat nu nog niet het geval is (Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport) en is aanvullend op de grenswaarden voor geluid. Dat vraagt maatwerk per luchthaven. Eindhoven Airport, de civiele medegebruiker van de militaire vliegbasis Eindhoven, is daarbij een proefcasus voor toekomstig luchtvaartbeleid voor alle burgerluchthavens in Nederland.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) in het geval van Eindhoven Airport zien toe op het naleven van de regels.

Vanwege het maatschappelijke belang (nationale veiligheid en gezondheid) wordt voor spoedeisende hulpverlening en politietaken door het Rijk een aparte gebruiksruimte in luchthavenbesluiten voor burgerluchthavens van nationale betekenis en Schiphol vastgelegd. Het apart zetten van deze gebruiks-ruimte leidt niet tot het vergroten van de gebruiksruimte voor handelsverkeer op die luchthavens. Provincies bepalen als bevoegd gezag voor de luchthavens van regionale betekenis zelf of zij een aparte gebruiksruimte voor dit verkeer willen vastleggen in luchthavenbesluiten. Het Rijk zal voor het maatschappelijk verkeer zijn regierol versterken. Ook voor deze vluchten geldt dat een maximale inzet gepleegd moet worden om de hinder voor de omgeving te beperken.

4.1.2 Proefcasus Eindhoven Airport

Eindhoven Airport is een proefcasus voor toekomstig luchtvaartbeleid. Centraal staat daarbij de overgang naar een slimmere, duurzamere en meer op kwaliteit gestuurde ontwikkeling. Hierdoor kunnen de korte en lange termijn met elkaar verbonden worden. De luchthaven moet de geluidshinder beperken. Zo is door het Rijk geregeld dat Eindhoven Airport in 2020 stopt met geplande vluchten na 23.00 uur. In 2020 en 2021 wordt pas op de plaats gemaakt met een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 41.500 per jaar, in plaats van de eerder afgesproken 43.000. Na 2020 bepaalt de geluidsnorm het aantal vluchten van en naar de luchthaven.

Door stillere en schonere vliegtuigen te stimuleren kan Eindhoven Airport de hinder verminderen. Presteert Eindhoven Airport beter dan de geluidsnorm? Dan verdient het ruimte voor mogelijke groei. Het Rijk volgt hiermee het breed gedragen advies Opnieuw verbonden (Van Geel, 2019a). De gemeente Eindhoven en omliggende gemeenten, de provincie Noord-Brabant en Eindhoven Airport steunen het advies. Dit sturingsmodel voor geluid wordt de komende periode uitgewerkt en daarna verankerd in een wijziging van het luchthavenbesluit en in de onderliggende medegebruiksvergunning. Op dat moment bepaalt de vastgestelde geluidsnorm het aantal vluchten van en naar de luchthaven.

De Rijksoverheid wil belanghebbenden blijvend betrekken bij de ontwikkeling van Eindhoven Airport. Onder meer voor afspraken over het nieuwe sturingsmodel voor geluid, de uitstoot van CO_2 en andere vervuilende stoffen en het verbeteren van het bestemmingennetwerk. De Rijksoverheid overlegt met het bedrijfsleven, regionale overheden en vertegenwoordigers van omwonenden over een nieuwe permanente overlegstructuur.

4.2 Minder geluidshinder

De Rijksoverheid stelt de grenzen vast voor geluidsbelasting van luchthavens. Dit gebeurt met rekenmodellen. Volgens het RIVM is de Lden een goede maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met ernstige hinder te beschrijven. Lden staat voor niveau dag-avond-nacht (Level day-evening-night). Deze maat geeft aan hoeveel decibel (dB) vliegtuiggeluid gemiddeld op de grond terecht komt over een langere periode, meestal een jaar.

Maar hinder is subjectief en de beleving van geluid verschilt per persoon en situatie. Daarnaast is de daadwerkelijk ervaren hinder van bewoners niet gebaseerd op gemiddelden.

Het doel is om te komen tot een stelsel van normen en maatregelen dat gezamenlijk de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert en goed aansluit bij de ervaren hinder van de omwonenden. Het Rijk zet hiervoor de hoofdlijn uit die per luchthaven met de luchthaven en de omgeving nader wordt uitgewerkt en vastgelegd in luchthavenbesluiten. Zo nodig stapsgewijs, zodat geëffectueerd wordt wat al kan en onderdelen die nadere uitwerking vragen later kunnen worden toegevoegd.

4.2.1 Onderzoek naar aanvullende indicatoren geluid

Daarom laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren. Zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten. De resultaten hiervan gebruikt de Rijksoverheid voor het toekomstige geluidsbeleid voor de burgerluchtvaart. Dit moet beter aansluiten bij wat bewoners als hinder ervaren, waardoor geluidsoverlast kan verminderen.

Hierbij wordt ook het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) meegenomen. De WHO adviseert geluidswaarden van 45 dB Lden en 40 dB Lnight voor de nacht. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden.

De Rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn. Dit hangt bijvoorbeeld af van de mate van geluidsbelasting. In het huidige beleid zijn de maatregelen 'gezoneerd'; de regels zijn strenger in de zones dicht rond start- en landingsbanen en onder de vliegroutes. Het is belangrijk dat er zowel aandacht is voor de ervaren geluidshinder dichtbij een luchthaven als de verder gelegen gebieden. Maatregelen moeten ertoe leiden dat de hinder daadwerkelijk afneemt en de hinder niet alleen verplaatst wordt.

De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat lokaal maatregelen worden genomen om ernstige geluidshinder te beperken. De luchtvaartsector is hier als veroorzaker primair voor verantwoordelijk. Het Rijk vraagt luchthavens in overleg met omgevingspartijen maatregelen te nemen waarmee hinder door vliegtuiggeluid wordt verminderd. Aan Schiphol is gevraagd een concreet voorstel voor een omgevingsfonds uit te werken. Zo'n fonds kan hulp bieden aan mensen of gebieden met ernstige hinder.

4.2.2 Meetstrategie geluid vliegtuigen

Voor de burgerluchthavens waar het Rijk bevoegd gezag is komt er een meetstrategie als onderdeel van het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid (programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid). Daarin staat onder meer hoe en waar het geluid rond een luchthaven wordt gemeten. Deze metingen worden gebruikt om burgers goed te informeren, om de kwaliteit van berekeningen te controleren en om de berekeningen zo nodig te verbeteren. Meer aandacht voor metingen in combinatie met berekeningen vergroot de betrouwbaarheid van beleid en het vertrouwen van bewoners. De GGD's in de regio's rond de luchthavens meten de door mensen ervaren hinder periodiek in een gezondheidsmonitor. Dit geeft per gebied inzicht in het actuele ervaren vliegtuiggeluid. Hiermee kunnen gerichte maatregelen worden genomen om de hinder te verminderen.

Zodra Lelystad Airport opent als overloopluchthaven voor Schiphol start ook een integraal monitoring- en evaluatieprogramma over het gebruik en de effecten van de luchthaven. De uitkomsten maakt de overheid voor iedereen toegankelijk. Daarnaast gebruikt de Rijksoverheid de uitkomsten om

de aannames over de luchthaven, routes en vlieghoogtes uit de milieueffectrapportage (MER) van Lelystad Airport te vergelijken met de praktijk. Hiermee kan de Rijksoverheid beoordelen of bijsturen wenselijk is.

Figuur 4.2 Geluid van bron tot ontvanger

(Bron: RIVM, 2019a)



4.2.3 Minder lawaaiige vliegtuigen

De luchthavenautoriteit bepaalt de luchthaventarieven. Op verschillende luchthavens betalen lawaaiige (vaak ook vervuilende) vliegtuigen een hoger haventarief. Maatschappijen met stillere en schonere vliegtuigen betalen minder. In de nacht zijn de tarieven hoger. Op die manier ontstaat een prikkel om met de minst lawaaiige en vervuilende toestellen te vliegen.

Het Rijk weert de meest lawaaiige vliegtuigen van de burgerluchthavens. In 2019 ging het om toestellen als de Airbus A300 en oudere versies van de Boeing 747. Ze worden vaak nog als vrachtvliegtuig gebruikt. Het Rijk wil vooroplopen in het weren van de meest vervuilende en lawaaiige vliegtuigen binnen de mogelijk- heden van de Europese verordening (Nr. 598/2014) over geluidsgerelateerde exploitatie-beperkingen en zet in Europees verband in op verruiming van de mogelijkheden. Periodiek bekijkt de Rijksoverheid welke lawaaiige vliegtuigen geweerd worden.

4.2.4 Minder nachtvluchten

Vliegtuiglawaai in de nacht kan de slaap verstoren en leiden tot gezondheidsklachten. Daarom vermindert de rijksoverheid het aantal nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur. Meer hinder in de randen van de nacht door verschuiving van nachtvluchten zal niet worden toegestaan.

De Rijksoverheid heeft onderzocht hoe en tot welk aantal de nachtvluchten op Schiphol kan afnemen (Adecs, 2020). Ook is gekeken naar mogelijke lessen uit het buitenland (SEO, 2019c). In de eerstvolgende wijziging van het luchthavenverkeerbesluit Schiphol zal het aantal toegestane nachtvluchten verminderd worden van 32.000 naar 29.000. Vervolgens zal dit aantal in stappen verminderd worden naar 27.000 en dan tot 25.000, mede afhankelijk van de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport, verdere ontwik-keling van Schiphol en de substitutie van vliegverkeer door treinen. De vermindering van een nachtvlucht



© NIr, by Creative Graphics

leidt niet tot een groei in het totaalaantal vliegtuigbewegingen op Schiphol als gevolg van de zwaarder berekende geluidsbelasting van nachtvluchten ten opzichte van dagvluchten.

In aanvulling hierop onderzoekt de Rijksoverheid de meerwaarde van een (gedeeltelijke) nachtsluiting, alsook rustmomenten als onderdeel van het programma meten en rekenen voor omwonenden.

In de regionale verkenningen ten behoeve van de vaststelling van luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens van nationale betekenis zal worden verkend hoe bij de regionale luchthavens het aantal nachtvluchten kan worden verminderd. Gezien de verschillen in de openingstijden vraagt dit om maatwerkafspraken per luchthaven. Daarbij dient opgemerkt te worden dat juist de randen van de nacht bedrijfseconomisch van belang zijn voor deze luchthavens. Voor Eindhoven Airport zijn inmiddels afspraken gemaakt en vastgelegd in de medegebruiksvergunning. Voor Eindhoven Airport is besloten dat er geen geplande vluchten na 23:00 uur meer plaats mogen vinden. Rotterdam The Hague Airport blijft de uitwijkplek voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen maar de eisen daarvoor zullen strenger en vastgelegd worden in een nieuwe extensieregeling. Voor de lange termijn wil de Rijksoverheid naar zoveel mogelijk gestandaardiseerde gebruiksregelingen voor alle regionale luchthavens, passend bij het profiel van die luchthavens.

4.2.5 Stiller vliegen met nieuwe indeling luchtruim

De komende jaren werkt het Rijk aan een herziening van het luchtruim. Zie ook paragraaf 6.6. Die voorziet in een nieuwe indeling (vanaf 2023) en in een andere wijze van afhandelen van het vliegverkeer (roadmap 2023-2035). Dit moet zorgen voor meer capaciteit en efficiency, beperking van de hinder en betere condities voor duurzaamheid. Het gemoderniseerde luchtruim zorgt voor beperking van hinder door vliegtuigen. Bij de herziening van het luchtruim heeft het beperken van geluidsoverlast prioriteit in het luchtruim tot en met een vlieghoogte van 6.000 voet (ongeveer 1.800 meter). Boven die hoogte gaat het vooral om de kortste routes en staat het beperken van CO_2-uitstoot voorop. Veiligheid blijft in alle gevallen een voorwaarde.

Vaste naderingsroutes naar luchthavens vormen een belangrijke bouwsteen voor de roadmap op weg naar 2035. Deze naderingsroutes gaan de verspreiding van geluid tegen maar kunnen wel leiden tot een toename van het geluid onder die routes. In welke mate dergelijke naderingsroutes onderdeel zijn van de luchtruimherziening bepaalt het Rijk in samenhang met andere bouwstenen in de definitieve voorkeursbeslissing over de luchtruimherziening in het voorjaar van 2021. Ter onderbouwing daarvan wordt een plan-MER opgesteld.

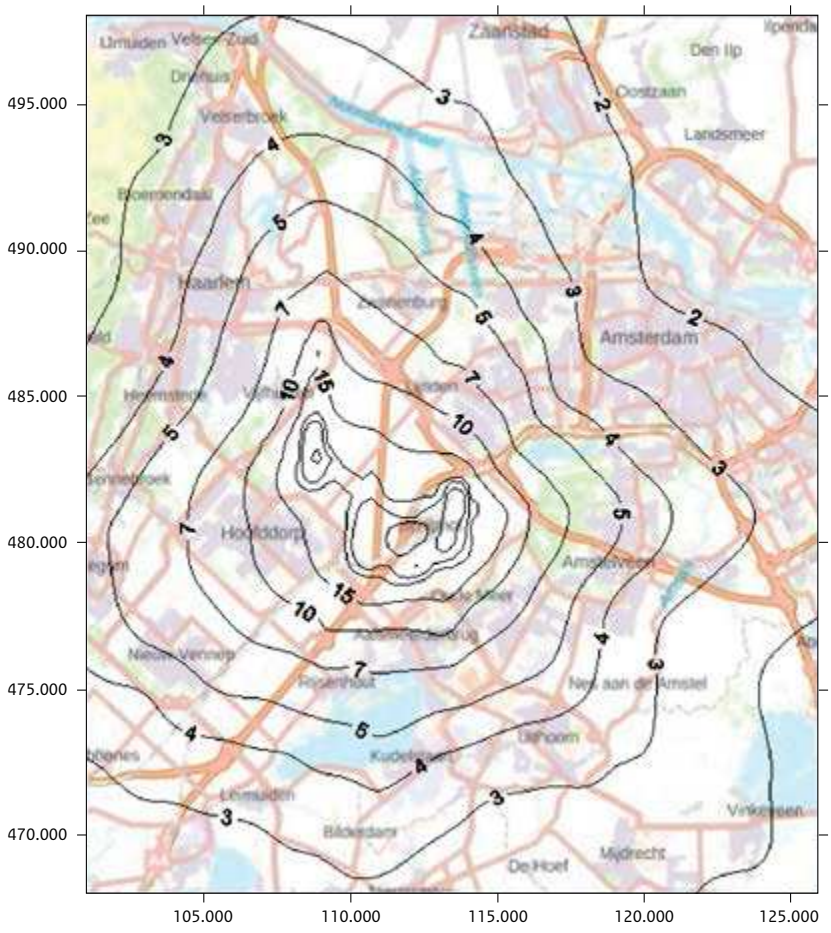
Vliegtuigen kunnen in het herziene luchtruim efficiënter vliegen, rekening houdend met de diverse luchtruimgebruikers. De Rijksoverheid bekijkt dan hoe het nauwkeurig gebruik van vliegroutes en het vastleggen van preferente minimale vlieghoogten in besluiten zo goed mogelijk kan worden geborgd en gehandhaafd. Door efficiëntere routes en door tijdens de start of landing uit te gaan van verbeterde daal- en klimprofielen, worden resultaten geboekt wat betreft brandstof en uitstoot van CO_2. Daarnaast kunnen efficiënte daalprocedures zorgen voor 1 tot 5 decibel minder geluid volgens luchtvaartorganisatie Eurocontrol. Deze verbeteringen zijn onderdeel van de roadmap 2023-2035 die deel uitmaakt van genoemde voorkeursbeslissing in het najaar van 2020.

4.3 Minder uitstoot van ultrafijnstof

Bij de verbranding van brandstof stoten vliegtuigen ultrafijnstof uit. Rond luchthavens wordt een hogere concentratie gemeten (zie figuur).

Figuur 4.3 De jaargemiddelde bijdrage van vliegverkeer op Schiphol aan de concentratie van ultrafijnstof in 2018 (in duizendtallen). De berekende niveaus hebben een onzekerheid van 15-25%

(Bron: RIVM, 2019a)



Deze voor het oog onzichtbare deeltjes kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Het Rijk laat daar onderzoek naar doen door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De eindresultaten verschijnen in 2021. Met dit onderzoek loopt Nederland internationaal voorop. Uit een tussentijdse publicatie van het RIVM (2019b) blijkt dat, bij relatief hoge concentraties ultrafijnstof, een deel van de kinderen rond Schiphol meer last heeft van de luchtwegen en dat het medicijngebruik hoger ligt. Het Rijk heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd over onderzoek dat nodig is om te komen tot beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, waaronder luchtvaart.

4.3.1 Op termijn: doorwerking resultaten onderzoeken in luchthavenbesluiten

Op basis van het RIVM-onderzoek besluit de Rijksoverheid in overleg met andere partijen over toekomstig beleid voor ultrafijnstof. Ook hier is het doel om te komen tot een stelsel van normen en maatregelen dat gezamenlijk de gezondheidseffecten rond de luchthavens aantoonbaar vermindert. Het Rijk zet hiervoor de hoofdlijn uit die per luchthaven met de luchthaven en de omgeving nader wordt uitgewerkt. Dit beleid moet aansluiten bij het doel van het Schone luchtakkoord uit januari 2020: 50% gezondheidswinst afkomstig van binnenlandse bronnen in 2030 ten opzichte van 2016. Vanwege de klimaatdoelstelling zet het Rijk in op benutten en ontwikkelen van duurzame brandstoffen en efficiënte vliegtuigmotoren. Aandachtspunt is dat die ontwikkeling niet moet leiden tot meer uitstoot van ultrafijnstof en stikstof.

4.3.2 Tussentijdse aanpak

Het Rijk wil dat burgerluchthavens van nationale betekenis een actieplan uitwerken om de uitstoot van ultrafijnstof te verminderen op het luchthaventerrein zelf. Schiphol heeft al zo'n actieplan opgesteld. Schiphol vergroot de kennis over ultrafijnstof onder andere met een onderzoek op de luchthaven. Bijvoorbeeld met maatregelen zoals elektrisch taxiën wordt ultrafijnstof gereduceerd. Dat draagt ook bij aan de beperking van emissies van CO_2 en NO_x. Het Rijk toetst of deze actieplannen voldoende aansluiten bij de doelen uit de Luchtvaartnota.

4.4 Verhogen kwaliteit leefomgeving rond luchthavens

Het Rijk zet in op een optimale afstemming van de vliegoperatie in de lucht en woningbouw op de grond. Waar de geluidsbelasting te hoog is, zoals onder de vliegroutes nabij de banen, wordt niet gebouwd. Voor de gebieden buiten de routes en verder van de banen gelegen, waar de geluidsbelasting lager is, worden de mogelijkheden verruimd door bijvoorbeeld meer mogelijkheden te geven voor maatwerk en integrale afweging, en wordt gekeken naar de kansen die geluidsadaptief bouwen biedt. Zo wordt luchtvaart en woningbouw beter met elkaar in balans gebracht.

In het omgevingsbeleid worden functies en activiteiten die om ruimte vragen of effect hebben op de ruimte, breed afgewogen. Dit beleid wordt uitgewerkt onder de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en met het instrumentarium van de Omgevingswet. Rond luchthavens worden ruimtelijke ontwikkelingen beperkt vanwege de luchtvaart. Bestaande gebieden kunnen hierdoor verrommelen. En omdat er geen woningen gebouwd mogen worden, kan het draagvlak voor voorzieningen in dorpen verdwijnen. Daarnaast zijn er meer ontwikkelingen die ruimte vragen in de regio's rond de luchthavens, met name in de Metropoolregio Amsterdam, de Zuidelijke Randstad en in de Metropoolregio Eindhoven. Nieuw beleid voor geluid, ultrafijnstof en veiligheid (hoogtebeperkingen) worden integraal afgewogen in relatie tot andere ruimtevragende functies.

Ruimtelijke maatregelen kunnen bijdragen aan het verminderen van de geluidshinder voor bewoners. Rond Schiphol worden proefprojecten uitgevoerd om ervaring op te doen voor toekomstige bouw-projecten dichtbij luchthavens. Met stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen kan bijvoorbeeld de geluidsbelasting op de gevel en de slaapvertrekken, worden verminderd.

4.4.1 Omgevingsfonds

Het kabinet vindt verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving van belang. Daarom heeft het Schiphol gevraagd om, in lijn met het huidige Leefbaarheidsfonds, samen met andere partijen uit de sector en de omgeving een concreet voorstel uit te werken voor een Omgevingsfonds. In samenspraak met



Schiphol en het ministerie van Financiën en binnen de bestaande financiële en wettelijke kaders, worden verschillende mogelijkheden nader onderzocht en verkend. Het Rijk kijkt mee of het uitgewerkte plan voldoende aansluit bij de doelen.

4.4.2 Verkenning aansluiting bij Omgevingswet voor ruimtelijke ontwikkeling rond luchthavens

De luchthavens in Nederland liggen dichtbij gebieden waar mensen wonen, werken en recreëren. Tegelijk is in de buurt van luchthavens ruimte nodig voor bijvoorbeeld woningbouw. Vanwege de veiligheid en gezondheid mag beperkt worden gebouwd rond luchthavens. Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport liggen in regio's met een grote vraag naar nieuwe woningen.

Met name rond Schiphol worden de mogelijkheden voor woningbouw beperkt door de luchthaven. Hierbij horen ook kleinschaliger ontwikkelingen in dorpen rond de luchthaven die hun voorzieningen op peil willen houden en ruimte zoeken voor verschillende bewonersgroepen. Zoals de doorstroom naar ouderenwoningen en instroom van jongeren.

De Rijksoverheid verkent samen met regionale overheden of er maatwerk mogelijk is binnen de systematiek van de Omgevingswet. Zodat de veiligheid en de gezondheid van mensen gewaarborgd blijven en tegelijkertijd ruimte ontstaat voor regionale opgaven.

De cumulatieregels voor geluid zijn een voorbeeld van integrale sturing door het Rijk op het verminderen van negatieve gezondheidseffecten. Deze regels bestaan al onder de Wet geluidhinder en worden onder de Omgevingswet geactualiseerd. Cumulatie is het hindergewogen optellen van verschillend geluid-bronsoorten (wegverkeer, railverkeer, industrie, luchtvaart) tot het gecumuleerd geluidniveau. Het gecumuleerde geluidniveau betreft het geluidniveau dat direct invalt op de buitenzijde van gevels/daken van woningen. Het gecumuleerde geluidniveau moet door het bevoegd gezag (gemeente) worden gebruikt in haar oordeel over waar nieuwbouw aanvaardbaar is. In paragraaf 8.1 wordt nader ingegaan op de relatie tussen de Omgevingswet en de Wet luchtvaart.

4.5 Natuurbescherming

Te veel geluid en uitstoot van vervuilende stoffen zoals stikstof (zie kader) door vliegtuigen kan de natuurlijke ontwikkeling van planten en dieren verstoren. Ook kunnen vliegtuigen gevaarlijk zijn voor vogels en omgekeerd. In paragraaf 2.3.4 wordt toegelicht wat het Rijk doet om de kans op aanvaringen tussen vogels en vliegtuigen te verkleinen. Het kabinet vindt behoud en herstel van natuurwaarden belangrijk bij het afwegen van toekomstige besluiten over de luchtvaart.

Waarom is stikstof een probleem?

Nederland is een land met heel veel stikstofuitstoot, veroorzaakt door onder andere de landbouw (ammoniak), het verkeer en de industrie. Ook komt veel stikstof aanwaaien uit ons omringende landen. Luchtvaart draagt beperkt bij aan de stikstof die de bodem bereikt. In de natuur maakt stikstof de bodem voedselrijk. Dat lijkt positief, maar planten die leven op voedselarme grond verdwijnen dan. En dieren die van deze planten leven, verdwijnen hierdoor ook. In Europa gelden afspraken over het beschermen van bedreigde natuur. Nederland heeft ruim 160 van deze Natura 2000-gebieden. Nieuwe plannen zijn alleen realiseerbaar als dit, al dan niet na mitigerende maatregelen, geen significant negatieve gevolgen heeft voor de natuurwaarden in die gebieden, of als die gevolgen gecompenseerd worden.

Bij een eventuele groei of wijziging van het luchtverkeer (beneden 3000 voet) bekijkt de Rijksoverheid welke gevolgen dat heeft voor de staat van instandhouding van de omliggende natuurgebieden. Het gaat dan om de zogeheten Natura 2000-gebieden, een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. De huidige staat van instandhouding van de Nederlandse Natura 2000-gebieden is voor veel gebieden niet gunstig. De natuurdoelen die voor deze gebieden zijn gesteld zijn nog niet gehaald (RoyalHaskoningDHV, 2020b). Bij een voorgenomen activiteit die mogelijk leidt tot een aangepast luchthavenbesluit, weegt het Rijk naast de milieuaspecten ook de natuuraspecten af. De initiatiefnemer moet daarbij onderbouwen dat de voorgenomen activiteit het Natura 2000-gebied niet aantast. Kan de activiteit leiden tot significant negatieve effecten? Dan is een zogeheten passende beoordeling nodig. Onderdeel van de passende beoordeling is het beschrijven en treffen van maatregelen om de negatieve effecten te beperken. Helpt dit niet? Dan biedt de ADC-procedure mogelijk uitkomst. De initiatiefnemer moet aantonen dat er geen alternatieven (A) zijn, dat er een dwingend algemeen belang is (D) en volledige compensatie (C) van de schade komt.

Het kabinet heeft een adviescollege, onder leiding van oud-minister Johan Remkes, gevraagd advies uit te brengen over een aanpak van de stikstofproblematiek. Het college heeft begin 2020 een kortetermijnadvies over maatregelen voor de luchtvaartsector gepubliceerd (Adviescollege Stikstofproblematiek, 2019).

Volgens het Adviescollege draagt de luchtvaart met een aandeel van tussen de 0,73 en 1,1%, beperkt bij aan de totale stikstofdepositie in Nederland. Niettemin is het kabinet met het adviescollege van mening dat, net als alle sectoren, ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof.

In reactie op het advies over een integrale langetermijnaanpak stikstof van het Adviescollege Stikstof-problematiek werkt het kabinet langs drie sporen aan de reductie van stikstofuitstoot en -depositie door de luchtvaart:

1. *Een sectorbrede aanpak gericht op stapsgewijze emissiereductie in een actieprogramma*
   Hiertoe wordt in ruime zin gekeken naar de Nederlandse (burger)luchtvaartsector. Dit wil zeggen dat niet alleen het vliegen zelf wordt bezien, maar ook grondgebonden activiteiten op luchthavens zelf en de luchthavengerelateerde (economische) activiteiten die samenhangen met de functie van de luchthaven.

2. *Een internationale agenda*
   Het kabinet spant zich in om in overleg met het Europees Milieu Agentschap de registratie emissies boven de 3000 voet en alle emissies die samenhangen met de functie van een luchthaven in kaart te laten brengen. Daarnaast is het wenselijk dat op Europees en internationaal niveau tot verbeteringen en beperking van emissies te komen. Dit loopt primair via de VN-organisatie voor de internationale burgerluchtvaart (ICAO). Ook wordt bezien in hoeverre binnen de 'Green Deal' waaraan door de Europese Commissie wordt gewerkt een bijdrage kan worden geleverd aan de reductie van stikstof. Tot slot kan het project om tot meer efficiency in het Europese luchtruim te komen; Single European Sky (SES), tot minder uitstoot leiden.

3. *Een projectspecifieke aanpak conform geldende wetgeving (gericht op deposities)*
   De betreffende initiatiefnemer draagt zorg voor projectspecifieke natuur- en depositieonderzoeken. Bij deze zogeheten passende beoordelingen wordt gebruik gemaakt van de meest recente inzichten. Verder wordt met de meest actuele verkeersgegevens gewerkt en worden de verkeersaantrekkende werking van de luchthaven en de luchthavengerelateerde activiteiten in beeld gebracht.

5 Duurzame luchtvaart

"De Algemeen Nederlandse Vereniging van Reisondernemingen (ANVR) is de brancheorganisatie van reisaanbieders in Nederland. De toenemende welstand en welvaart in Nederland stelt een groeiende groep mensen in staat om te reizen. Dit geeft een enorme impuls aan onze economie. Tegelijkertijd vragen sociale en klimatologische ontwikkelingen onze aandacht. De ANVR wil actief bijdragen aan een duurzame mobiliteitsvisie. Daarbij heeft zij oog voor onderwerpen als connectiviteit, diversiteit en leefbaarheid. Naast typeringen als 'werknemer' en 'buurman' ziet de ANVR in toekomstig beleid de reislustige Nederlander ook als 'consument'. In dat beleid is diversiteit cruciaal; qua bestemmingen, frequentie en marktspelers. Tenslotte dient het Rijk meer regie te voeren om duurzaamheid als hygiënefactor te omarmen. Ambitieuze spelers kunnen zo beter beloond worden voor duurzame initiatieven."

– ANVR



Door het uitvoeren van de afspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart zijn in 2050 de klimaatemissies van de burgerluchtvaart drastisch teruggebracht. De Nederlandse luchthavens (waaronder grondoperaties) en het binnenlands vliegverkeer in Nederland stoten geen CO_2 meer uit. Door aangescherpte afspraken is ook de CO_2-uitstoot van de internationale luchtvaart vanuit Nederland fors verminderd. Daarnaast maken ook niet-CO_2-klimaatemissies integraal onderdeel uit van het klimaatbeleid voor luchtvaart.

In 2050 gebruiken vliegtuigen naar verwachting een mix van energiebronnen voor de aandrijving. Dit is afhankelijk van de vliegafstanden waarop zij opereren. Op korte afstanden vliegen ze volledig elektrisch, zowel op batterij- als waterstof-elektrisch. Op middellange en lange afstanden gebruiken vliegtuigen in toenemende mate hybride aandrijving met meerdere energiebronnen. De brandstoffen die nog worden gebruikt, zijn maximaal duurzaam volgens de dan geldende strenge criteria van de Europese Unie (EU).

Nederland speelt in 2050 nog steeds een centrale rol in West-Europa op het gebied van raffinage en distributie van brandstoffen voor de luchtvaart. Alleen nu met uitsluitend duurzame brandstoffen. Verder is er economisch voordeel behaald met de ontwikkeling, de productie en het onderhoud van onderdelen van de nieuwe generatie vliegtuigen die vanaf 2030 hun intrede hebben gedaan.

Belangrijke beslissingen

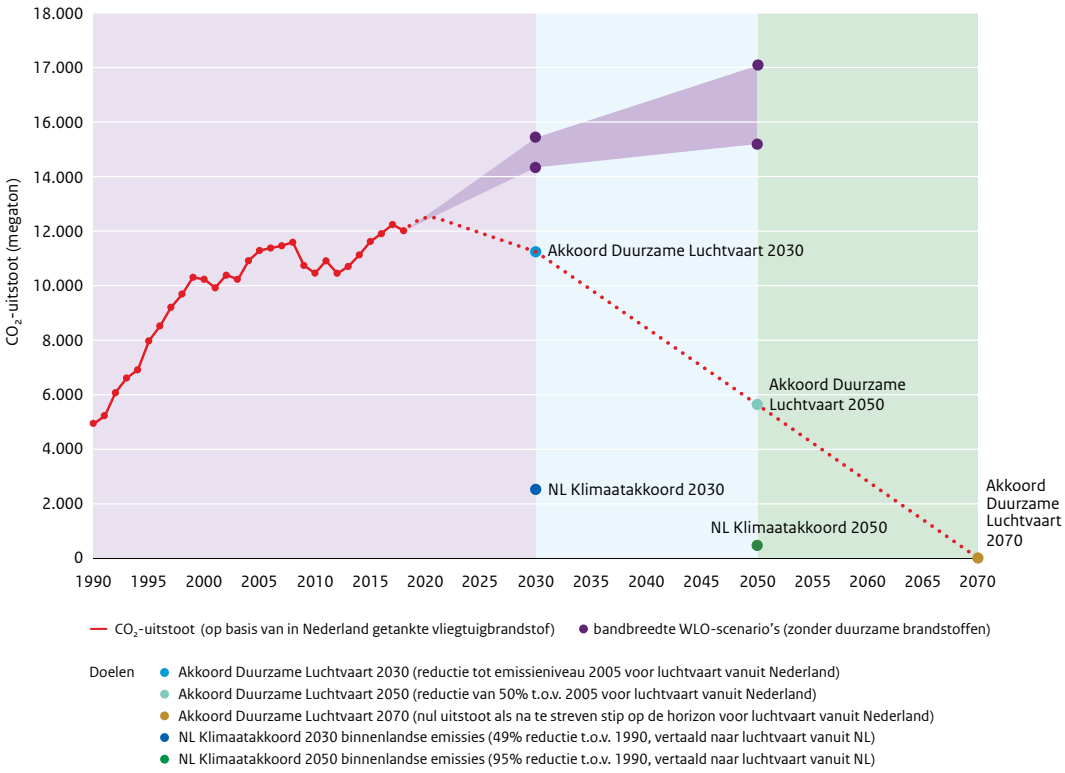
1. Vaststellen van het Akkoord Duurzame Luchtvaart.
2. Borgen van de klimaatdoelen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart. De CO_2-uitstoot van uit Nederland vertrekkende vluchten is in 2030 gelijk aan 2005, in 2050 minimaal gehalveerd ten opzichte van 2005 en in 2070 nul. Hiervoor wordt een pakket instrumenten en maatregelen uitgewerkt, waaronder een CO_2-emissieplafond.
3. Inzet op ambitieuzere internationale klimaatdoelen en -instrumenten voor de luchtvaart in ICAO- en EU-verband. Zodra ICAO voor 2050 een ambitieuzer klimaatdoel vaststelt, neemt het kabinet dat doel over voor de internationale luchtvaart vanuit Nederland.
4. De ambitie is om met de klimaatopgave van de luchtvaartsector op termijn aan te sluiten bij de doelen van de EU en het nationale klimaatakkoord (als vertaling van het klimaatakkoord van Parijs) om in 2050 zo goed als klimaatneutraal te zijn.
5. Duurzame brandstoffen, zoals synthetische kerosine, en duurzame vliegtuigen zijn nodig om de klimaatambities te halen. Partijen onderzoeken hoe de ontwikkeling en toepassing van duurzame brandstoffen, nieuwe vliegtuigontwerpen en nieuwe soorten aandrijving (bijvoorbeeld op elektriciteit of waterstof) het beste gestimuleerd kunnen worden.
6. Nederland zet actief in op de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame brandstoffen. Indien de invoering van een Europese verplichting niet (tijdig) wordt bereikt, streeft Nederland ernaar om per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren.
7. Uitwerken van een aanpak om niet-CO_2-klimaatemissies een plek te geven in het klimaatbeleid voor de luchtvaart.

5.1 De klimaatopgave

De luchtvaart staat wereldwijd voor de uitdaging om de toenemende uitstoot van broeikasgassen om te buigen in een afname in het kader van het klimaatdoel van Parijs. De emissies van de internationale luchtvaart verdienen daarbij extra aandacht ten opzichte van binnenlandse luchtvaartemissies. Nederland is een klein land met relatief weinig binnenlands vliegverkeer en veel internationaal verkeer. Ook wereldwijd stoot de internationale luchtvaart meer CO_2 uit dan het binnenlandse vliegverkeer. Het Nederlands klimaatbeleid voor de luchtvaart wint aan effectiviteit naarmate dit ook leidt tot internationale afspraken. Bovendien beperkt dit het risico op verstoring van het gelijke speelveld in de luchtvaartsector.

De CO_2-uitstoot van de internationale luchtvaart vanuit Nederland is de afgelopen decennia door groei van de luchtvaart sterk toegenomen. De verwachting is dat deze uitstoot, na een tijdelijke daling vanwege de effecten van de Corona crisis, de komende jaren verder zal toenemen. Dit blijkt uit aanvullende cijfers over de scenario's uit de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) (PBL, 2020). Via een nieuwe berekening is een inschatting gemaakt van de CO_2-uitstoot die samenhangt met de afzet van bunkerbrandstoffen. Onderstaande figuur geeft weer hoe de uitstoot zich heeft ontwikkeld in het verleden, en hoe deze zich volgens verschillende scenario's kan ontwikkelen in de toekomst. De scenario's houden geen rekening met toekomstig gebruik van duurzame brandstof en ook zijn de effecten van de coronacrisis hier niet in verwerkt. De verhouding tussen de verschillende doelen is indicatief.

Figuur 5.1 Ontwikkeling CO_2-uitstoot van vluchten vanuit Nederland en indicatie bij bereiken van doelen



Voor de internationale luchtvaart vertrekkend vanuit Nederland neemt het kabinet de doelen voor CO_2-uitstoot over uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart van februari 2019:

- 2030: minimaal gedaald tot het niveau van 2005. Dit is een nationaal doel;
- 2050: minimaal gehalveerd ten opzichte van 2005. Dit is in lijn met de mondiale doelstelling voor de internationale burgerluchtvaart;
- 2070: nul. Dit is een nationaal doel.

De luchtvaartsector moet daarbij zelf de uitstoot verminderen. De in Nederland getankte fossiele brandstof is hierbij de maatstaf. CO_2-compensatie via systemen als EU ETS en CORSIA levert vooral een bijdrage aan het realiseren van de internationale doelen van de Europese Unie en ICAO.

Om het klimaatdoel van Parijs te halen, is wereldwijd een ambitieuzer langetermijndoel nodig voor de internationale luchtvaart. Nederland zal zich daar samen met andere Europese landen voor inzetten bij ICAO en de EU. Ook de partijen aan de nationale Duurzame Luchtvaarttafel willen hieraan bijdragen,

zo is afgesproken in het Akkoord Duurzame Luchtvaart. De partijen aan de Luchtvaarttafel willen voor 2050, zo veel als mogelijk, aansluiten op het EU- en nationale doel voor binnenlandse emissies in het kader van het klimaatakkoord van Parijs. Dit betekent: 95% minder CO_2-uitstoot dan in 1990. Zodra ICAO voor 2050 een ambitieuzer doel vaststelt dan 50% reductie in 2050 ten opzichte van 2005, neemt het kabinet dat doel over voor de internationale luchtvaart vanuit Nederland.

In 2030 mogen grondgebonden activiteiten van de burgerluchtvaart, zoals het vervoer van bagage, passagiers en vracht, geen CO_2 meer uitstoten. In 2050 mag de hele binnenlandse burgerluchtvaart geen CO_2 meer uitstoten. Deze afspraken zijn onderdeel van het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Hiermee loopt de Nederlandse luchtvaartsector voor op de afspraken voor binnenlandse emissies die gelden voor andere sectoren. Het kabinet neemt deze doelen over.

5.2 De klimaataanpak

De Kamerbrief van 27 maart 2019 geeft een overzicht van het klimaatbeleid en -instrumentarium voor de luchtvaart. Met die brief is ook het Akkoord Duurzame Luchtvaart aan de Tweede Kamer aangeboden. Dit hoofdstuk vult de Kamerbrief aan met een uitgebreider beleidsmatig kader en inhoudelijke accenten, een reactie op het Akkoord Duurzame Luchtvaart, en enkele concrete maatregelen.

5.2.1 Beleidsmatig kader

Internationale en nationale aanpak

Broeikasgassen zijn een mondiaal probleem. De reductie van CO_2-uitstoot door de internationale luchtvaart vereist daarom vooral een internationale aanpak. In Europa en ICAO werkt Nederland samen met andere landen aan internationale maatregelen. Een internationale aanpak leidt uiteindelijk tot meer CO_2-reductie, omdat maatregelen door meer landen worden uitgevoerd. Een internationale aanpak voorkomt ook dat reizigers en luchtvaartmaatschappijen uitwijken naar landen met minder strenge regels. Daar waar een wereldwijde aanpak (nog) niet haalbaar is, kunnen Europese afspraken worden overwogen. Een aanpak gebaseerd op internationale afspraken en samenwerking verkleint de kans op politieke en juridische conflicten – met mogelijke tegenmaatregelen – met andere landen. Maatregelen die alleen nationaal worden genomen, hebben een negatieve invloed op de concurrentie- positie van de Nederlandse luchtvaartsector. Dit kan leiden tot verslechtering van de netwerkkwaliteit en het vestigingsklimaat zonder dat daar een echte klimaatwinst op mondiaal niveau tegenover staat.

Dit betekent niet dat nationaal geen inspanningen worden verricht. Het kabinet wil dat Nederland zich ook nationaal inzet voor het verminderen van CO_2-uitstoot door de luchtvaart. Een nationale aanpak kan – bijvoorbeeld via coalities met andere landen – model staan voor internationale afspraken. Dat versterkt de geloofwaardigheid van Nederland op internationaal niveau.

Nationale inspanningen zorgen ook voor economische kansen voor de ontwikkeling en de toepassing van innovaties in Nederland. Met name de inzet op duurzame vliegtuigbrandstoffen biedt kansen voor de chemische industrie, lucht- en zeehavens en kennisinstellingen. Er zijn ook kansen voor de Nederlandse maakindustrie op het gebied van nieuwe vliegtuigontwerpen, toepassen van andere materialen en nieuwe vormen van aandrijving, zoals met elektriciteit of waterstof.

De mogelijkheid bestaat dat de CO_2-uitstoot van de internationale luchtvaart op termijn aan landen wordt toegerekend, net zoals nu al gebeurt voor de emissies van binnenlandse activiteiten. Nederland heeft een relatief grote luchtvaartsector ten opzichte van de economie en bevolkingsomvang. Toerekening aan landen zou betekenen dat de CO_2-uitstoot van de luchtvaart moet worden opgeteld bij het totale nationale CO_2-budget van Nederland. In dat geval zou luchtvaart een groot beslag leggen op het budget met mogelijke grote gevolgen voor de luchtvaart dan wel voor andere sectoren. Met nationaal klimaatbeleid voor luchtvaart beperkt het kabinet nu al de effecten van dit risico.

Borgen klimaatdoelen

Het Akkoord Duurzame Luchtvaart stelt heldere emissiereductiedoelen voor Nederland. Dit is een belangrijke stap voor de luchtvaartsector en het kabinet. Voor de CO_2-uitstoot van binnenlandse luchtvaart en grondgebonden luchtvaartactiviteiten loopt Nederland vóór op de afspraken voor de binnenlandse uitstoot van andere sectoren.

Met een nationaal doel voor de CO_2-uitstoot van de internationale luchtvaart vertrekkend vanuit Nederland gaat ons land nu al verder dan de meeste andere landen. Dat geldt ook voor de manier waarop dit doel wordt gehaald. Namelijk door de vermindering volledig binnen de luchtvaartsector zelf te realiseren door een afname van de hoeveelheid in Nederland getankte fossiele brandstof.

Het borgen van de doelen moet zekerheid bieden over het halen van die doelen. Daarvoor wordt komende jaren een pakket met maatregelen en instrumenten uitgewerkt, waaronder een CO_2- emissieplafond. Belangrijk is dat bij toekomstige keuzes over de luchtvaart de klimaataanpak integraal wordt afgewogen met andere belangen en kaders. Daarvoor moeten de huidige nationale doelen worden vertaald naar het niveau waarop besluitvorming en vergunningverlening voor de luchtvaart in Nederland plaatsvindt: het niveau van de luchthavens. Paragraaf 5.2.3 beschrijft de aanpak van het kabinet.

Focus in de maatregelen

Het verminderen van CO_2-uitstoot door de luchtvaart kan grofweg via drie sporen:

1. Duurzamer vliegen: verminderen van de CO_2-uitstoot binnen de luchtvaartsector door de inzet van bijvoorbeeld duurzame brandstoffen en andere technologische innovaties. Zoals nieuwe vliegtuig-ontwerpen en nieuwe vormen van aandrijving, bijvoorbeeld met elektriciteit of waterstof.
2. Compenseren van CO_2-uitstoot in andere sectoren: verminderen van de CO_2-uitstoot buiten de luchtvaartsector via internationale systemen zoals EU ETS en CORSIA.
3. Alternatieven voor vliegen: beprijzen van de luchtvaart en stimuleren van het gebruik van de internationale trein kunnen, in combinatie met bewustwording en gedragsverandering, ook leiden tot een vermindering van de CO_2-uitstoot.

In de volgorde van de drie sporen zit een preferentie. De voorkeur gaat uit naar een inzet op de meest directe en effectieve klimaatinstrumenten waarvan de kosten voor sectorpartijen zo veel mogelijk bijdragen aan daadwerkelijke reductie van de CO_2-uitstoot binnen de luchtvaartsector zelf. De gekozen klimaatinstrumenten moeten bijdragen aan een versnelling van de energietransitie van de luchtvaart, opgeschaald kunnen worden binnen én buiten Nederland (voor extra effect) en bijdragen aan het verdienvermogen van bedrijven binnen een duurzame economie.

Het eerste spoor scoort op deze criteria het beste. Deze toepassingen zijn het meest effectief en kansrijk voor het halen van de klimaatdoelen voor de luchtvaart op de korte én langere termijn. Het kabinet kiest daarom voor een inzet die primair is gericht op onderzoek naar en inzet van duurzame brandstoffen en technologische innovaties. Binnen het eerste spoor verwacht het kabinet de grootste CO_2-reductie op korte termijn door het gebruik van duurzame brandstoffen (zoals duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine) en op middellange termijn door innovaties in vliegtuigontwerpen, materialen en aandrijvingen (Royal HaskoningDHV, 2019; Royal HaskoningDHV et al., 2020a). Hierop legt het kabinet extra nadruk. De vergroening door middel van biobrandstoffen in de luchtvaart zal ingevuld worden conform het duurzaamheidskader biogrondstoffen.

Het compenseren van CO_2-uitstoot via reducties uit internationale systemen als het EU ETS en CORSIA, onderdeel van het tweede spoor, leidt tot een directe CO_2-reductie buiten de luchtvaartsector. Het compenseren van CO_2-uitstoot in andere sectoren is belangrijk voor het halen van internationale doelen. De nationale doelen voor de internationale luchtvaart vanuit Nederland worden afgemeten aan de hoeveelheid in Nederland getankte (fossiele) vliegtuigbrandstoffen. Die neemt niet af door CO_2-compensatie.



© Groningen Airport Eelde

De effecten van maatregelen onder het derde spoor (alternatieven voor vliegen) zijn sterk afhankelijk van andere factoren. Hierdoor zijn de effecten indirect en minder zeker. Deze maatregelen dragen bovendien niet bij aan de energietransitie van de luchtvaart, kunnen veelal mondiaal lastig of niet worden opgeschaald en dragen niet bij aan het verdienvermogen van Nederlandse bedrijven in een duurzame economie. Een voorbeeld van een maatregel uit dit spoor is de beprijzing van de luchtvaart in de vorm van een belasting. Een indirect effect vindt dan mogelijk plaats door de hogere kosten die mogelijk doorvertaald worden in de ticketprijzen. Deze hogere ticketprijs kan, eventueel in combinatie met meer bewustwording, leiden tot een vraagafname van de passagier. Deze vraagafname kan uiteindelijk leiden tot minder vliegverkeer en minder CO_2-uitstoot. Uit een effectenstudie (CE Delft, 2019a) blijkt dat vooral de beschikbare luchthavencapaciteit een rol speelt bij het halen van het CO_2-effect. Als de vraag groter is dan het aanbod, zal een beperkte nationale belasting niet leiden tot minder vliegverkeer, maar vooral tot minder schaarste. Nederland zet dan ook in de eerste plaats in op het beprijzen op Europees of mondiaal niveau.

In het kader van het derde spoor wordt soms ook gepleit voor het terugbrengen van het aantal vluchten van en naar Nederland. Het kabinet wil de klimaatdoelen borgen en de ontwikkeling en toepassing van duurzame brandstoffen en andere technologische innovaties stimuleren. Door het stellen van duidelijke grenzen aan de toegestane CO_2-uitstoot, kan de luchtvaartsector daarbinnen groei verdienen.

Beprijzen van luchtvaart

Het beprijzen van de luchtvaart kan verschillende doelen dienen: fiscale vergroening, internaliseren van kosten en het verminderen van de CO_2-uitstoot van de luchtvaart.

Met het fiscale vergroeningsbeleid zorgt het kabinet ervoor dat burgers en bedrijven meer betalen voor vervuilende keuzes. Dit kabinet vindt het logischer om belasting te heffen op wat we als samenleving niet willen (vervuiling) dan op wat we wel willen (werken, ondernemen). Ook het invoeren van een vliegbelasting draagt bij aan deze fiscale vergroening. De voorgestelde vliegbelasting betreft een belasting per vertrekkende passagier (een vliegticketbelasting) en een belasting per vertrekkend vrachtvliegtuig op basis van gewicht en geluidsklasse. Transferpassagiers hoeven geen vliegbelasting te betalen.
Een vliegbelasting zorgt er daarnaast voor dat de maatschappelijke kosten beter worden meegenomen in de prijzen van het vliegverkeer.

Het internaliseren van kosten stelt het uitgangspunt 'de vervuiler/gebruiker betaalt' centraal. Als alle vervoersvormen hun kosten internaliseren, draagt dat bij aan een eerlijke concurrentie tussen modaliteiten. Bij mobiliteit gaat het om de optelsom van externe- en infrastructuurkosten. Uit onderzoek door CE Delft (2019b) blijkt dat bij gelijke bestemmingen de kosten van de luchtvaart meer zijn geïnternaliseerd dan die van de trein en de bus. Zowel bij de luchtvaart, de trein en de bus zijn de belastingen en heffingen echter lager dan de daadwerkelijke externe- en infrastructuurkosten.

Voor het klimaatbeleid voor de luchtvaart is het belangrijk dat kosten voor de luchtvaartsector zoveel mogelijk bijdragen aan het halen van klimaatdoelen. De kosten voor de sector die voortkomen uit overheidsbeleid zullen periodiek inzichtelijk worden gemaakt en tegen elkaar worden afgewogen op basis van de bijdrage die zij leveren aan het halen van de klimaatdoelen. Zoals hierboven beschreven onder het kopje Focus in de maatregelen, zet het kabinet vooral in op maatregelen die een directe bijdrage kunnen leveren aan de reductie van CO_2-uitstoot binnen de luchtvaartsector zelf.

Hiervoor verkent het kabinet de mogelijkheden van een vrijwillige opslag op tickets voor zakelijke en pakketreizigers. De opbrengst kan naar nationale innovatieprojecten die bijdragen aan verduurzaming van de luchtvaart. Voor deze zogeheten Green Deal maakt het Rijk afspraken met luchtvaartsectorpartijen, werkgevers en aanbieders van zaken- en pakketreizen.

Het uitgangspunt van het kabinet is dat de luchtvaartsector in principe zelf betaalt voor de maatregelen die nodig zijn om de klimaatdoelen te halen. De komende periode bespreekt het Rijk met de luchtvaartsector hoe ze de klimaatdoelen willen halen en bekostigen.

Omgaan met onzekerheid

De kans is reëel dat tussen nu en 2050 zowel mondiaal als in omringende landen klimaatdoelen en -maatregelen ambitieuzer worden. De mate waarin en het moment waarop kan het kabinet niet voorspellen. De mate waarin en het moment waarop kan het kabinet niet voorspellen. Ook zullen naar verwachting niet-CO_2-klimaatemissies een plek krijgen in het internationale klimaatbeleid voor de luchtvaart. Tot slot is onzeker in welk tempo en op welke schaal duurzame brandstoffen en nieuwe vliegtuigontwerpen en aandrijvingen leiden tot minder CO_2-uitstoot. Diverse onderzoeken gaan in op de effecten bij verschillende aannames over deze ontwikkelingen (PBL, 2019; Royal HaskoningDHV, 2019; Royal HaskoningDHV et al., 2020a). Dit vraagt om een adaptief klimaatbeleid voor de luchtvaart.

5.2.2 Akkoord Duurzame Luchtvaart

Kabinetsreactie

In de Kamerbrief van 27 maart 2019 staat dat het kabinet in de Luchtvaartnota reageert op het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Het kabinet besluit om het Akkoord in de Luchtvaartnota vast te stellen. Dit geldt in het bijzonder voor de CO_2-reductiedoelen en de concrete afspraken over duurzame brandstoffen en elektrificatie van de luchtvaart.

In de uitwerking van maatregelen is ruimte voor flexibiliteit via een adaptieve aanpak. De snelheid van technologische ontwikkelingen is immers nu niet goed te bepalen. Het kabinet vindt het belangrijk om nu vooral te borgen en uit te voeren wat met de partijen is afgesproken in het Akkoord. Hierbij wordt meer gedaan waar dat mogelijk is en internationaal ingezet op ambitieuzere afspraken over klimaatdoelen en -instrumenten. Zie hiervoor ook paragraaf 5.1. 'De klimaatopgave' en de beschrijving onder het kopje 'Ambitieuzere internationale klimaatdoelen en -instrumenten' van paragraaf 5.2.3.

Vervolg Duurzame Luchtvaarttafel

Het Akkoord Duurzame Luchtvaart kwam in maart 2019 tot stand aan de Duurzame Luchtvaarttafel. In dat overleg maakten verschillende partijen afspraken over het verduurzamen van de Nederlandse luchtvaart. Naast het ministerie van IenW doen sectorpartijen, kennisinstellingen, brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties mee.

De Duurzame Luchtvaarttafel blijft bestaan. De komende periode werken de deelnemers aan de uitvoering van het akkoord. De werkzaamheden voor (clusters van) thema's worden ingericht als actieprogramma's.

Per actieprogramma stellen de deelnemers plannen op. De voortgang binnen de programma's bespreken partijen binnen de werkgroepen. De Duurzame Luchtvaarttafel monitort en stuurt het totale proces. Binnen de uitwerking van het Akkoord Duurzame Luchtvaart is er ook ruimte voor flexibiliteit via een adaptieve aanpak. Zie onderstaand figuur voor een schema van de aanpak.

Figuur 5.2 Aanpak uitvoering Akkoord Duurzame Luchtvaart



Een belangrijk onderdeel van de uitvoering van het akkoord is de bekostiging van de activiteiten om de realisatie van de klimaatdoelen zeker te stellen en waar mogelijk te versnellen. Over specifieke bedragen en financieringsmechanismen besluit het kabinet op basis van de uitgewerkte actieprogramma's. Naast de inzet van bestaande instrumenten worden ook nieuwe overwogen om de ambities van het publiek-private samenwerkingsverband te kunnen ondersteunen.

5.2.3 Aanvullende maatregelen

Ambitieuzere internationale klimaatdoelen en -instrumenten

VN-luchtvaartorganisatie ICAO werkt aan een langetermijndoel voor de reductie van CO_2. Dat is afgesproken tijdens de driejaarlijkse algemene vergadering van ICAO van september-oktober 2019, mede door een gezamenlijke Europese inzet. Verschillende opties worden uitgewerkt voor de volgende algemene vergadering in 2022. Door het wereldwijde krachtenveld is dit een zeer politiek en precair proces. De nieuwe raad van ICAO heeft het proces vastgesteld. Nederland heeft de komende 3 jaar een zetel in de raad.

De raad heeft het milieucomité van ICAO gevraagd om hierover te adviseren. Nederland heeft een vaste zetel in de stuurgroep van het comité en doet mee in uiteenlopende technische werkgroepen. Het kabinet zal hierop de komende jaren extra inzet gaan plegen, samen en in overleg met andere Europese landen en de Europese Commissie. Waar nodig doet het kabinet daarbij een beroep op technische expertise van partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel en (sector)partijen om ondersteunende boodschappen uit de dragen naar hun internationale koepelorganisaties.

Tegelijkertijd ondersteunt Nederland de mondiale inzet op CORSIA, voor het compenseren van CO_2. Met als doel een zo goed mogelijk functionerend en effectief systeem en het creëren dan wel behouden van draagvlak hiervoor bij andere landen. Verder is de inzet van Nederland erop gericht om CORSIA, en in het bijzonder het emissieplafond voor CO_2, te benutten bij het borgen van de langetermijndoelen voor klimaat.

Met het oog op een zo groot mogelijke effectiviteit in het reduceren van CO_2-emissies zullen het mondiale systeem CORSIA en het Europese emissiehandelssysteem EU ETS in hun samenhang worden geëvalueerd door de Europese Commissie. Een besluit over hoe het EU ETS wordt gecontinueerd, moet



worden genomen voor 31 december 2023, de einddatum van de huidige richtlijn. Nederland doet mee aan dit Europese proces en zet zich in voor een logische en effectieve combinatie van deze twee op marktwerking gebaseerde systemen.

Nederland stelt bij de nieuwe Europese Commissie concrete maatregelen voor bij de nog uit te werken Europese Green Deal voor het verduurzamen van de luchtvaart. Bij voorkeur doet Nederland dit samen met een kopgroep van gelijkgestemde lidstaten. Voor Nederland heeft het ontwikkelen en bevorderen van de inzet van duurzame brandstoffen prioriteit. Een bijmengverplichting hoort tot de mogelijkheden. Daarnaast wil Nederland dat Europese innovatieprogramma's radicale innovatie mogelijk maken, om zo de luchtvaart sneller te verduurzamen.

Ook zet Nederland in op het maken van Europese afspraken over het beprijzen van de luchtvaart. Nederland stelde daarvoor, samen met negen Europese landen, een verklaring op die de Europese Commissie oproept luchtvaart te beprijzen. Omdat luchtvaart een mondiale aangelegenheid is, zal Nederland ook samen met andere Europese landen maatregelen voor beprijzing op mondiaal niveau aan de orde stellen. Een internationale aanpak leidt uiteindelijk tot meer CO_2-reductie.

Borging klimaatdoelen

Het kabinet borgt zoveel als mogelijk het halen van de CO_2-reductiedoelen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart voor de internationale luchtvaart vanuit Nederland. Dit wordt afgemeten aan de hoeveelheid in Nederland getankte fossiele brandstoffen (bunkerfuels). Ook de CO_2-uitstootdoelen van de binnenlandse luchtvaart en grondgebonden luchtvaartactiviteiten worden geborgd.

Het kabinet bekijkt hoe de CO_2-reductiedoelen voor Nederland geborgd kunnen worden. Daarbij wordt gekeken of het mogelijk is om een soortgelijke systematiek te hanteren als bij de Klimaatwet en om de Europese Green Deal hierbij te benutten. Het kabinet onderzoekt of grenswaarden voor de uitstoot van CO_2 per burgerluchthaven kunnen worden vastgelegd in de luchthaven(verkeers)besluiten en wat de grondslagen voor een dergelijk CO_2-emissieplafond zijn. Als dat mogelijk is, wordt CO_2 daarmee

kaderstellend voor de ontwikkeling van Nederlandse burgerluchthavens, net zoals geluid en (externe) veiligheid. Groei kan de luchtvaartsector verdienen binnen deze kaders.

Toekomstige milieueffectrapportages voor burgerluchthavens moeten de CO_2-uitstoot inzichtelijk maken van vertrekkende vluchten voor de hele vluchtduur tot aan de verwachte bestemmingen. De kaders voor monitoring, toezicht en handhaving werkt het kabinet nog uit.

Bijmengen duurzame brandstoffen

Het doel is dat in 2030 14% van alle in Nederland getankte vliegtuigbrandstof duurzaam is. In 2050 is het doel 100% van het totale brandstofverbruik. Dat is afgesproken aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Daarvoor is al op korte termijn veel duurzame brandstof nodig, zoals duurzame biobrandstof en synthetische kerosine. Zover is het nog niet. Omdat duurzame brandstoffen duurder zijn dan fossiele brandstoffen is de inzet door luchtvaartmaatschappijen op dit moment beperkt en incidenteel.

Biobrandstof is momenteel twee tot drie keer zo duur als fossiele brandstof, synthetische kerosine is vier tot zes keer zo duur. Brandstofproducenten zijn daardoor onzeker over de afname, waardoor grootschalige productie onvoldoende op gang komt. Voor de korte en middellange termijn zet het kabinet in op zowel duurzame biobrandstoffen als synthetische kerosine. Duurzame synthetische kerosine is een kansrijke route voor de middellange termijn. Het kabinet zal ontwikkelingen op het terrein van synthetische kerosine blijven aanjagen en stimuleren. Beide routes – duurzame biobrandstoffen en synthetische brandstoffen – zijn noodzakelijk om op de korte en middellange termijn de uitstoot van de luchtvaart binnen de sector zelf aanzienlijk te reduceren.

Nederland heeft met een aandeel van circa 50% in West-Europa een sleutelrol in de productie van en handel in kerosine. Dankzij de combinatie van chemische industrie, infrastructuur (pijpleidingen), lucht- en zeehavens én kennisinstellingen heeft Nederland alle spelers in huis voor een aanjagende rol op de markt voor duurzame hernieuwbare brandstoffen. Hiermee kan Nederland zich ook ontwikkelen tot belangrijke Europese leverancier van duurzame alternatieve brandstoffen. Dit levert naar verwachting economische kansen en nieuwe werkgelegenheid op.

In het kader van de Green Deal zal Nederland actief inzetten op de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen, waaronder duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine. Indien de invoering van een Europese verplichting niet (tijdig) wordt bereikt, streeft Nederland ernaar om per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de beschikbaarheid van voldoende duurzame biomassa en hernieuwbare elektriciteit voor de productie van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart. De vergroening door middel van biobrandstoffen in de luchtvaart zal ingevuld worden conform het duurzaamheidskader biogrondstoffen. Daarnaast mag het gebruik van duurzame brandstoffen niet leiden tot meer uitstoot van stikstofoxiden (NOX) en (ultra)fijnstof.

Nieuwe vliegtuigontwerpen en aandrijvingen

Nieuwe vliegtuigontwerpen en nieuwe soorten aandrijving zijn nodig om de uitstoot van CO_2 door de luchtvaart te verminderen. De Nederlandse luchtvaartindustrie is onderdeel van een internationale opererende sector. Er is nog veel fundamenteel en toegepast onderzoek nodig om de mogelijkheden van radicale vernieuwingen in beeld te brengen. Dit kost tijd. Net als het proces van certificering voor veiligheidseisen en het in fases in gebruik nemen van nieuwe vliegtuigen.

Door de lange ontwikkelduur, terugverdientijd en de onzekerheid over de uiteindelijk toegepaste technologie is het voor private partijen lastig om hierin te investeren. Vanuit het maatschappelijk belang om de klimaatdoelstellingen te halen, is daarom versnelling van de innovaties nodig. Daarbij moet op een breed palet van innovaties voor vliegtuigontwerpen en aandrijvingen worden ingezet, ook in Nederland.

Nederland is van oudsher sterk, innovatief en ondernemend in de luchtvaart. Onder andere Fokker, KLM, Schiphol, TU Delft en het Koninklijke NLR hebben de sector tot ver buiten onze landsgrenzen beïnvloed. Aan de Duurzame Luchtvaarttafel is daarom afgesproken om die positie in te zetten voor de versnelling van innovaties.

Nederland wil in 2030 horen bij de internationale koplopers op het gebied van hybride elektrisch vliegen. De Nederlandse kennisinfrastructuur en maakindustrie kunnen zo bijdragen aan de nieuwe vliegtuigconcepten met verbeterde aerodynamische eigenschappen, materialen, componenten, aandrijflijnen en energieopslag. De Rijksoverheid werkt samen met het bedrijfsleven en kennis- en onderzoeksinstellingen aan het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV). Het programma brengt ook de elektrificatie van general aviation en de grondgebonden operaties in beeld. Het Actieprogramma wordt uitgewerkt in een tweejaarlijks werkprogramma waarover jaarlijks wordt gerapporteerd aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Vijfjaarlijks wordt het programma herijkt.

Figuur 5.3 Ambities Duurzame Luchtvaart

	2030	2050	2070
Roadmap grondgebonden operaties	• De emissies van grondgebonden operaties met 100% te reduceren • Elektrisch taxiën is standaardprocedure		
Roadmap General Aviation	• 'Living lab' voor de innovaties in de commerciële luchtvaart • 15% reductie in 2030 van de binnenlandse luchtvaart ten opzichte van emissieniveau van 1990	• Zero emissie van de binnenlandse luchtvaart in 2050	
Roadmap commerciële luchtvaart	• Eerste hybride elektrische toestellen met 20-50 passagiers in gebruik • De internationale commerciële luchtvaartactiviteiten vanuit Nederland in 2030 rond het CO_2-emissieniveau van 2005	• Halvering CO_2-emissies t.o.v. 2005 (in lijn met ICAO-doelstelling) • Alle korte-afstandsvluchten vanuit Nederland tot ongeveer 500 km volledig elektrisch	• Zero emissie van de internationale luchtvaart als stip op de horizon

Vanuit het AHEV agenderen de Rijksoverheid en private partijen innovaties, zowel nationaal, Europees als bij ICAO. Ook stimuleren de partijen debat en gesprekken tussen kennis- en onderzoeksinstellingen, brancheorganisaties, luchtvaartsector en maatschappelijke organisaties. De overheid werkt ook aan kennisuitwisseling en certificering voor de general aviation. Waar mogelijk is de overheid eerste klant (launching customer) voor bepaalde innovaties.

Door het vaststellen van het Akkoord Duurzame Luchtvaart in de Luchtvaartnota bevestigt het kabinet het belang van een gemeenschappelijke aanpak.

Uitwerking aanpak niet-CO_2-klimaatemissies

Het kabinet wil inzicht in de uitstoot van andere broeikasgassen dan CO_2 en hun klimaateffect. Zodat ook die emissies op termijn kunnen worden meegewogen in het klimaatbeleid voor luchtvaart. Over het ontstaan, het gedrag en het klimaateffect van deze emissies bestaat wetenschappelijk nog veel onzekerheid. Het gaat om de uitstoot van:

- waterdamp (H_2O)
- stikstofoxiden (NO_x)
- zwaveloxiden (SO_x)
- koolmonoxide (CO)
- koolwaterstoffen (HC)
- fijnstof (waaronder roet)

Deze emissies dragen deels direct bij aan de opwarming van de aarde en deels indirect. Bijvoorbeeld door het vormen van condensstrepen en wolken, ozon (O_3), methaan (CH_4) en aerosolen (kleine stof- of vloeistofdeeltjes die in de lucht zweven). Het ontstaan en het effect op het klimaat van deze emissies hangt af van de omstandigheden in de atmosfeer. Zoals het moment van de uitstoot en de plek (geografisch, hoogte en temperatuur).

Soms wordt gepleit voor een rekenfactor die het klimaateffect van niet-CO_2-emissies afleidt van de hoeveelheid CO_2-uitstoot. Sommige maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) gebruiken zo'n rekenfactor. Maar er is vooralsnog geen (evenredige) relatie tussen de uitstoot van CO_2 en het klimaateffect van niet-CO_2-emissies. Bovendien heeft de uitstoot van niet-CO_2-emissies alleen op grote vlieghoogte een klimaateffect. Terwijl het klimaateffect van CO_2 hetzelfde is op elke vlieghoogte. Daarnaast zijn niet-CO_2-klimaateffecten van kortdurende aard (dagen tot maximaal zo'n tien jaar) terwijl CO_2 honderden jaren in de atmosfeer blijft.

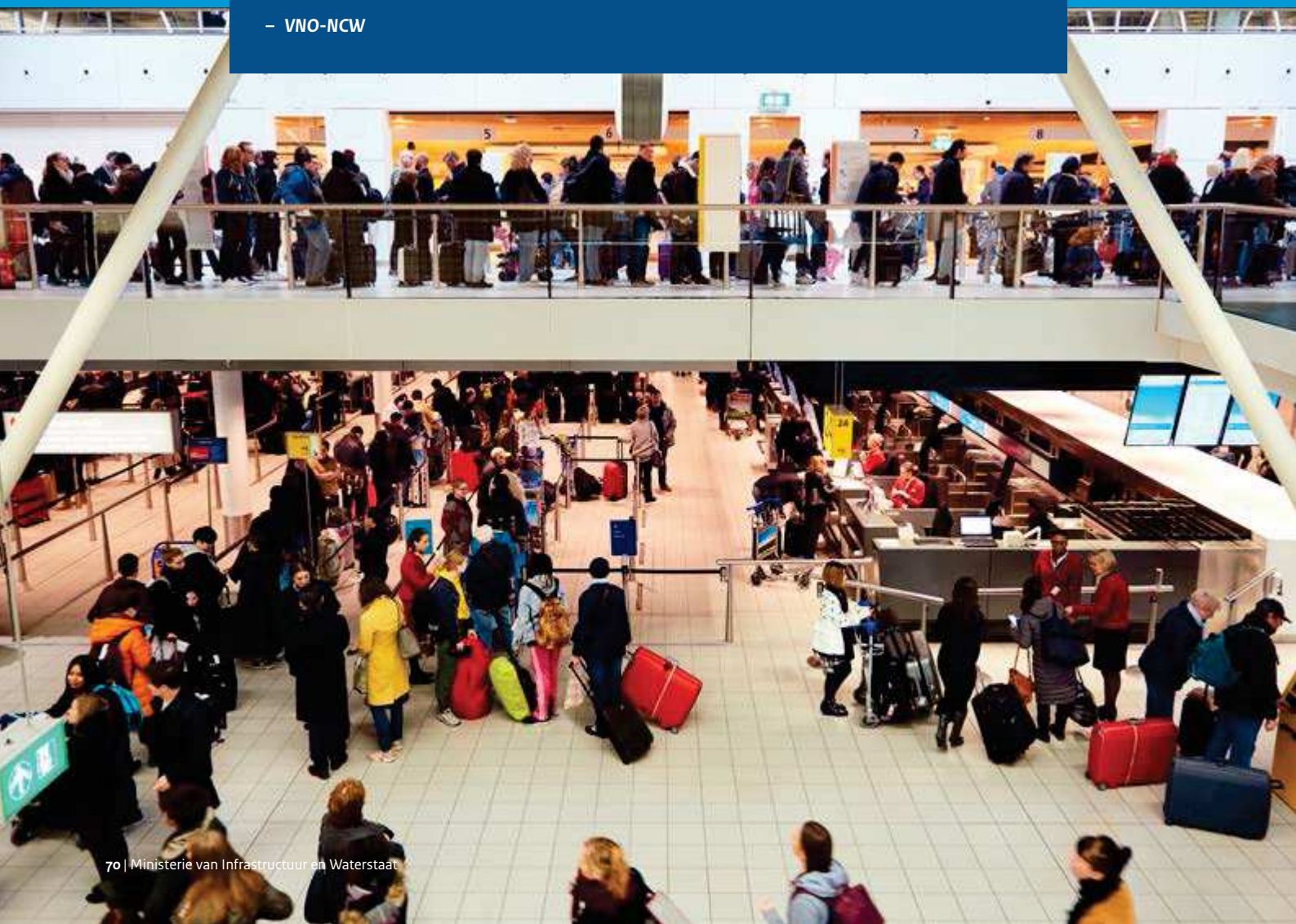
Om de omvang en het klimaateffect van niet-CO_2-emissies te bepalen is meer (internationaal) onderzoek nodig. Nederland draagt hieraan bij met onderzoek door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en weerinstituut KNMI. Ook hield Nederland in 2019 een internationaal seminar over dit thema. De komende tijd verkent de Rijksoverheid of een betrouwbare inschatting van de klimaateffecten van niet-CO_2-klimaatemissies toch mogelijk is. Ook bekijkt het Rijk hoe deze klimaateffecten meegenomen kunnen worden in het klimaatbeleid voor luchtvaart.

In 2020 komt de Europese Commissie met een analyse van niet-CO_2-effecten in de luchtvaart. Het ministerie van IenW overlegt met de Europese Commissie welke verdere stappen mogelijk zijn. In paragraaf 5.2.2., onder 'Vervolg Duurzame Luchtvaarttafel', staat welke actieprogramma's de Duurzame Luchtvaarttafel uitwerkt. Het actieprogramma Doelen en monitoring werkt uit welke bijdrage de tafel kan leveren voor een aanpak van niet-CO_2-klimaatemissies.

6 Integrale mobiliteits-benadering en capaciteit

"De luchtvaartsector verbindt ons met de wereld. Het is een pijler onder ons succes. Omdat we een groot deel van ons inkomen over de grens verdienen is die verbondenheid ook essentieel. Veel bedrijven zitten hier vanwege de goede verbindingen. Daarom koesteren we Schiphol; één van de beste vliegvelden van de wereld. Voor een toekomstbestendige sector is beheerste groei, met zorg voor klimaat, milieu en leefbaarheid, de sleutel naar de toekomst. Zo komen ook de investeringen binnen bereik die nodig zijn om de luchtvaart duurzamer en beter te maken, zodat de sector aan onze welvaart en ons welzijn kan blijven bijdragen."

– VNO-NCW



Nederland is ook in 2050 internationaal goed verbonden met de voor Nederland belangrijke plekken in de wereld. Zowel Schiphol als de regionale luchthavens, spoor- en busverbindingen spelen daarin een rol. Deze verbondenheid draagt bij aan onze welvaart en ons welzijn.

Van ongeclausuleerde groei van de luchtvaart kan niet langer sprake zijn. De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen. Dit moet bijdragen aan het onderling vertrouwen van alle belanghebbende partijen. De vraag naar capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan.

Het kabinet kiest, zoals opgenomen in de Schets Mobiliteit naar 2040 (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019), voor een integrale mobiliteitsbenadering waarbij de capaciteit van het vervoersysteem optimaal wordt benut. Daarbij wordt voor luchtvaart aansluiting gezocht bij de gebiedsopgaven uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT) en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Om ervoor te zorgen dat Nederland internationaal bereikbaar blijft zijn er investeringen nodig in de luchthavens en het wegen- en spoornet. Daarnaast wil het kabinet het internationaal vervoer over het spoor en de weg op korte afstanden aantrekkelijker maken als alternatief voor luchtvaart. Er wordt meer regie gevoerd op regionale luchthavens zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden. En door een herindeling kan het luchtruim efficiënter en duurzamer worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en general aviation. De nieuwe indeling houdt ook rekening met de komst van drones voor personen- en goederenvervoer.

Belangrijke beslissingen

1. Vanuit een integrale mobiliteitsbenadering wil het Rijk internationaal vervoer over het spoor en de weg aantrekkelijker maken. Daardoor komt ruimte vrij voor luchtvaart naar bestemmingen waarvoor geen reële andere vervoerswijze is.
2. Het Rijk werkt (in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, MIRT) met de luchthavens, de spoorsector en decentrale overheden aan een investeringsstrategie voor de lucht- en landzijdige infrastructuur van de luchthavens op de lange termijn.
3. Er komt voorlopig geen aanvullend onderzoek naar een luchthaven in zee. Het Rijk stelt randvoorwaarden waaraan eerst voldaan moet worden.
4. Het huidige banenstelsel van Schiphol wordt optimaal benut. Het Rijk houdt de reservering van grond voor de parallelle Kaagbaan aan totdat aanvullend onderzoek is afgerond. Dit onderzoek moet uiterlijk in 2021 leiden tot besluitvorming.
5. Het Rijk wil meer regie voeren op regionale luchthavens zodat ze meer aanvullend op elkaar benut worden. De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn.
6. Het luchtruim kan door herindeling efficiënter worden gebruikt voor commercieel en militair luchtverkeer, hulpdiensten en de general aviation.

6.1 Luchtvaartontwikkeling als uitkomst van publieke belangen

Er is een relatie tussen de klimaatopgave en de ruimte voor het aantal vluchten in Nederland. In de milieueffectrapportage (plan-MER) onderzocht een consortium van partijen in opdracht van het Rijk het verwachte effect van de klimaatafspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Aangezien de aanpak van de klimaatopgave relatief nieuw is, zijn er nog veel onzekerheden. Zowel over de mogelijkheden om de opgave aan te pakken, als over de te verwachten effecten ervan. Uit de plan-MER blijkt dat het uitvoeren van de afspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart een verstandige lijn is.

Al dan niet groei van de luchtvaart is de uitkomst van de keuze om randvoorwaarden centraal te stellen vanuit vier publieke belangen. Als het lukt om de negatieve effecten van de luchtvaart op klimaat en leefomgeving te verminderen ten opzichte van de situatie in 2019, dan kan er ruimte voor groei ontstaan.

Dit biedt dit volgens de plan-MER, onder de in de vorige hoofdstukken genoemde voorwaarden, ruimte voor een groei van 1 à 1,5% per jaar van de luchtvaart in heel Nederland. Dit betekent een ontwikkeling van ongeveer 565.000 vluchten voor handelsverkeer nu, naar zo'n 650.000 vluchten in 2030 en 800.000 in 2050. Dit zijn schattingen, gebaseerd op de aanname dat de klimaatafspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart zijn geborgd. Internationaal streeft het Rijk ernaar deze ambities verder aan te scherpen.

Daarmee is er, conform het in hoofdstuk 4 omschreven groeimodel, perspectief voor de sector om 'groei te verdienen'. Dit vergt van de sector dat wordt geïnvesteerd in schonere en stillere vliegtuigen. Maar, de innovatiesnelheid is geen gegeven en de randvoorwaarden die vanwege de publieke belangen worden gesteld zijn leidend voor het aantal vliegtuigbewegingen.

6.2 Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten

Het Rijk stelt een integrale mobiliteitsbenadering voor en bekijkt de internationale verbondenheid via de lucht en de grond in samenhang. Luchtvaart is een van de beschikbare vervoersmiddelen om Nederland internationaal verbonden te houden, met name voor bestemmingen waarvoor geen goed alternatief is. Door alternatieve vervoersmiddelen voor de korte afstanden aantrekkelijker te maken, wil het Rijk ruimte maken voor langeafstandsvluchten op Schiphol. Die zijn waardevol voor de Nederlandse welvaart en het welzijn.

Het Rijk wil daarom, bovenop de 4 miljoen internationale spoorreizigers in 2019, vanaf 2025 2 miljoen extra reizigers per jaar vervoeren via het internationaal spoor. Bij een gemiddelde bezetting van 150 passagiers per vliegtuig, zijn dat ongeveer 13.000 korte afstandsvluchten minder. Dat is orde grootte zo'n 2,5% van alle vluchten op Schiphol. In de periode 2030-2050 kan dit, onder aanname van het realiseren van de ambities en verbeteringen uit het Toekomstbeeld OV en een goede samenwerking met betrokken partijen in binnen- en buitenland, oplopen tot jaarlijks 15 miljoen reizigers of meer. Dat zijn zo'n 100.000 korte afstandsvluchten minder. Dat is orde grootte zo'n 20% van het aantal vluchten op Schiphol.

De mogelijke gevolgen qua CO_2-uitstoot door inzet op verbeterd grondvervoer voor korte vluchten ligt echter wel genuanceerd. Hoewel de Europese treinreis lagere klimaatkosten heeft dan een vliegreis (zie KiM, 2019) betekent dit niet dat door het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor luchtvaart, de CO_2-uitstoot omlaag gaat. Doordat de schaarste op de Nederlandse luchthavens toeneemt, zullen luchtvaartmaatschappijen eventueel vrijgekomen slots waarschijnlijk gebruiken voor reizen naar andere (verder gelegen) bestemmingen. In hoofdstuk 5 staat beschreven wat Nederland wel kan doen om de klimaatopgave aan te pakken.

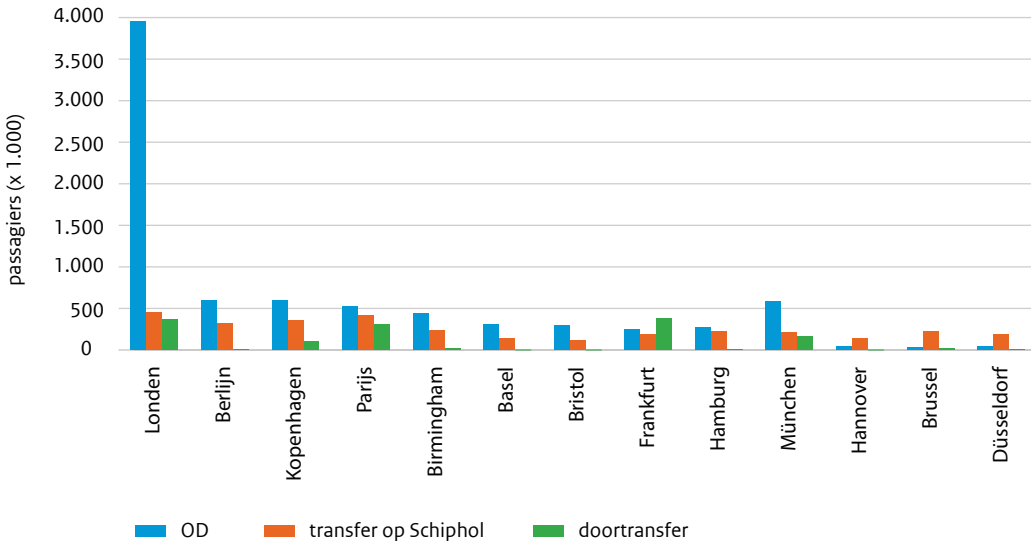
Type reizigers

Ongeveer 70% van de vluchten vanaf Schiphol heeft een Europese bestemming. De trein kan volgens onderzoek van het KiM (2018b) in 2030 tussen 1,9 en 3,7 miljoen vliegreizen vervangen op de belangrijkste bestemmingen tot 800 kilometer vanaf Schiphol. Dan moet de reistijd, frequentie, prijs en comfort wel verbeteren. Bij een gemiddelde bezetting van 150 passagiers per vliegtuig, zijn dat ongeveer 12.000 tot 25.000 vliegtuigbewegingen per jaar minder. Dat is zo'n 2-5% van alle vluchten op Schiphol.

In figuur 6.1 is goed te zien dat er sprake is van verschillende soorten reizigers op deze bestemmingen met elk hun eigen omvang, namelijk herkomst-bestemmingsreizigers (origin destination, OD) en reizigers die een overstap maken op Schiphol of na hun vlucht vanaf Schiphol overstappen op een andere vlucht (doortransfer). Londen springt er duidelijk uit voor wat betreft het aantal vliegreizen per jaar. De snelle trein naar Londen kan een groot aantal vliegreizen vervangen door de reistijd aanzienlijk te verkorten en meer vertrekmogelijkheden te bieden. Het aantal transferreizigers dat kan profiteren van een aantrekkelijk treinproduct van en naar Schiphol/Amsterdam betreft slechts een kleiner deel van het aantal reizigers.

Figuur 6.1 Marktvraag vanuit Amsterdam per bestemming in 2017

(Bron: KiM, 2018b)



Vanaf 2025: jaarlijks 2 miljoen extra reizigers via internationaal spoor

Het Rijk ziet het stimuleren van internationaal reizigersvervoer per trein als een prioriteit. Dit betekent met name dat het internationaal reizigersvervoer zo aantrekkelijk mogelijk moet worden gemaakt. In dat kader zijn dan ook al verschillende maatregelen genomen of in voorbereiding om hier stappen in te zetten, zoals het gaan rijden van meer en directe Eurostars van en naar Londen, het versnellen van de trein naar Berlijn en maatregelen voor korter grensoverschrijdend vervoer als Eindhoven-Düsseldorf en de Wunderline Groningen-Bremen. Het terughalen van de nachttrein naar Nederland draagt ook bij aan het stimuleren van grondvervoer als alternatief voor luchtvaart. In Europa heeft Nederland het voortouw genomen om het stimuleren van internationaal reizigersvervoer per trein op de agenda te zetten ook als onderdeel van de Europese Green Deal; een initiatief waar inmiddels veel Europese lidstaten en andere betrokken partijen zich bij hebben aangesloten.

Daarnaast werkt het Rijk samen met partijen uit de luchtvaart- en spoorsector gezamenlijk aan een actieplan (zie kader Actieplan Air/Rail) waarin ook maatregelen voor transferreizigers worden beschouwd. Dit plan gaat in op zowel de korte als de middellange termijn en richt zich onder andere op het beter benutten van de huidige infrastructuur.

Richting 2050: jaarlijks 15 miljoen reizigers via internationaal spoor

De ambities en strategische keuzes op het gebied van internationaal spoor maken onderdeel uit van de uitwerking van het Toekomstbeeld OV. In de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV die naar verwachting eind 2020 wordt gepubliceerd, is op basis van uitgevoerd onderzoek voor wat betreft het internationaal reizigersvervoer per spoor, opgenomen dat het aantal internationale treinreizigers richting 2040 de heeft potentie om te groeien tot 15 miljoen reizigers per jaar of meer, waarbij het wel nodig is om als Nederland volgende stappen te zetten en hiervoor in de toekomst ook aanvullende middelen beschikbaar te stellen. Als kansrijke stappen worden onder meer genoemd de inzet op en in overleg met de andere betrokken landen, extra internationale treinen naar het zuiden, een verbeterde treinverbinding naar het Ruhrgebied, vanwaar goede aansluitingen met de rest van Duitsland worden geboden en verbeteringen in internationale stations en nachttreinen.[3] Op deze manier zet het Rijk zich in voor versteviging van het internationale netwerk van treinen binnen Europa. De trein kan hierdoor in de toekomst steeds meer een aantrekkelijk

[3] *Meer informatie hierover is te vinden in Toekomstbeeld OV 2040 op de website Rijksoverheid.nl.*



alternatief zijn voor het vliegtuig tot middellange afstanden. Deze inzet sluit aan bij een voorstel uit de initiatiefnota Luchtvaart op de rails (GroenLinks, 2019).

Tot slot zal via de marktverkenning internationaal spoor onderzocht worden of de internationale verbindingen die vanuit publiek belang wenselijk zijn tot stand komen onder open toegang of dat deze in de nieuwe hoofdrailnetconcessie 2025-2035 dan wel een separate concessie beter georganiseerd kan worden. De eerste uitkomsten van de marktverkenning worden medio voorjaar verwacht.

Actieplan Air/Rail

KLM, Schiphol, NS en ProRail werken samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan actieplan Air/Rail. Het plan richt zich op zes kansrijke verbindingen: Londen, Brussel, Parijs, Frankfurt, Düsseldorf en Berlijn. Per bestemming noemt het plan de mogelijkheden voor de korte termijn en de randvoorwaarden voor de langere termijn. Bijvoorbeeld het verkorten van de reistijd en het uitbreiden van de vervoerscapaciteit op de internationale trajecten en het verder verbeteren van het product air/rail-tickets voor transferpassagiers. KLM biedt deze nu al aan op het traject Brussel-Schiphol.

6.3 Landzijdige bereikbaarheid luchthavens en investeringsstrategie Schiphol

Het kabinet is van mening dat, om ervoor te zorgen dat Nederland internationaal bereikbaar blijft, investeringen nodig zijn in de luchthavens en het wegen- en spoornet. Dit verbetert de landzijdige bereikbaarheid alsmede de onderlinge verbondenheid tussen luchthavens. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT), wordt dit in samenhang met de bredere ruimtelijke gebiedsopgaven afgewogen. Eens in de vier jaar worden aan het eind van de kabinetsperiode de toekomstige brede bereikbaarheidsopgaven in beeld gebracht, zoals in 2017 gebeurde in de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA). In de NMCA-2021 wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van de luchtvaart en de landzijdige bereikbaarheid van luchthavens. Verkend wordt of het nuttig is om



luchtvaart verder in de NMCA te integreren voor het breed en in samenhang afwegen van ruimtelijke gebiedsopgaven.

Om ervoor te zorgen dat Nederland ook in de toekomst internationaal bereikbaar blijft, zijn er investeringen nodig in de luchthavens en het wegen- en spoornetwerk. Het kabinet werkt daarom met prioriteit in het MIRT per luchthaven een gebiedsgerichte investeringsstrategie uit.

Daarbij zijn voor Schiphol aanvullende investeringen nodig vanwege de toenemende vraag naar luchtvaart en om Schiphol bereikbaar te houden via het spoor en over de weg. Daarvoor werkt het Rijk, samen met de luchthaven, de OV-sector en decentrale overheden, aan een brede investeringsstrategie. Schiphol is daarbij verantwoordelijk voor voldoende terminalcapaciteit, de decentrale overheden en de sector voor de landzijdige ontsluiting en goede en betrouwbare vervoersverbindingen.

De strategie richt zich op drie onderdelen, waarbij elke partij zijn eigen verantwoordelijkheden heeft:
1. ontsluiting multimodale knoop Schiphol: zoals oplossen knelpunten wegen en spoor;
2. meer capaciteit voor de terminal;
3. banenstelsel Schiphol en ruimtelijke reservering parallelle Kaagbaan.

Deze strategie moet aansluiten op de vervolgstappen in het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Wanneer de opgave verder is uitgewerkt wordt voor de benodigde financiering breed gekeken, bijvoorbeeld ook naar mogelijkheden van alternatieve bekostigingsvormen.

6.3.1 Ontsluiting multimodale knoop Schiphol

Verschillende partijen investeren de komende jaren 237,3 miljoen in de OV-bereikbaarheid van Schiphol (Kamerbrief, 21 november 2019). Op de (middel)lange termijn ontstaan er echter nieuwe knelpunten in het openbaar vervoer en op de wegen rondom Schiphol en Amsterdam. Dit komt voor een groot deel door het stijgend aantal binnenlandse trein- en autoreizigers door de sterk groeiende Metropoolregio Amsterdam (MRA) met 250.000 extra woningen en 230.000 extra arbeidsplaatsen. De reizigersgroei heeft ook invloed op de bereikbaarheid van Schiphol. Het verbeteren van de aansluiting tussen internationaal spoor en luchtvaart vraagt om aanvullende maatregelen in het station Schiphol en het verdere spoornetwerk (zie paragraaf 6.2). Ook na 2030 zijn daarom investeringen in de vervoerscapaciteit van de MRA noodzakelijk om de knelpunten op te lossen.

In het kader van het MIRT brengt het Rijk via de programma's SBAB en ZWASH de brede opgave voor deze corridor in kaart, inclusief kansrijke oplossingsrichtingen. De ontwikkeling van het Schiphol areaal is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Het Rijk kijkt naar oplossingen als:
- doorgetrokken Noord-Zuidlijn;
- verbeteren wegen A4 en A9;
- aanvullende capaciteit spoor.

De (combinatie van) oplossingsrichtingen vragen waarschijnlijk om aanzienlijke investeringen. In het najaar van 2020 worden de resultaten uit de studies binnen SBAB opgeleverd.

Bij de verdere uitwerking en bekostiging van de plannen kijkt het Rijk nadrukkelijk naar de belanghebbenden en baathebbers. Dit is in lijn met de werkwijze binnen de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's.

6.3.2 Terminalcapaciteit

In 2018 verwerkte Schiphol 71 miljoen passagiers. Bij stabilisatie van het aantal vluchten op 500.000 groeit het aantal reizigers autonoom naar 74 tot 76 miljoen in 2030, en naar 81 tot 83 miljoen in 2050, afhankelijk van het (economische) scenario (Significance en To70, 2019). Dit komt door de toenemende vraag, waarop luchtvaartmaatschappijen inspelen door de inzet van grotere vliegtuigen. De verwachte ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen zoals geschetst in paragraaf 6.1 draagt bij aan een verdere groei van het aantal passagiers. Hoeveel precies is onzeker. Als gevolg van de coronacrisis is het



perspectief voor de korte termijn ingrijpend veranderd. Voor de lange termijn blijft het Rijk uitgaan van wereldwijde groei van de luchtvaart.

De luchthaven Schiphol moet zorgen voor voldoende terminalcapaciteit en kwaliteit voor de passagiers en luchtvaartmaatschappijen. Ruim 70 miljoen passagiers gebruikten in 2018 de huidige terminal van Schiphol. Dit aantal ligt ruim boven de capaciteit waar de terminal oorspronkelijk voor ontworpen is in de jaren zestig en de uitbreiding met Terminal West in de jaren negentig. Dit zorgt voor onder meer voor lange wachtrijen en vertragingen.

Een structurele uitbreiding en kwaliteitsverbetering van de terminal lijkt daarom nodig. De nieuwe A-terminal, die de komende jaren wordt gebouwd, levert daarvoor een belangrijke bijdrage. Deze terminal voegt capaciteit toe voor ongeveer 20 miljoen passagiers per jaar. Na het opleveren van de A-terminal en de A-pier heeft Schiphol capaciteit voor 75-80 miljoen passagiers per jaar. Deze investeringen lijken voor de komende jaren voldoende.

Bij groei van het aantal vliegtuigbewegingen (boven het niveau van 2019) is verdere uitbreiding van terminalcapaciteit op Schiphol nodig, ook na het opleveren van de nieuwe terminal. De uitbreidingsmogelijkheden van het terminalcomplex zijn beperkt. Als onderdeel van de brede investeringsstrategie worden daarom mogelijkheden onderzocht voor het uitbreiden van het centrale en noordwestelijke gebied van Schiphol.

6.3.3 Banenstelsel Schiphol en ruimtelijke reservering parallelle Kaagbaan

De Rijksoverheid heeft in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening voor onbepaalde tijd grond gereserveerd voor de mogelijke aanleg van een parallelle Kaagbaan. Om een afweging te maken over het voortzetten van deze reservering heeft het Rijk gegevens verzameld over de capaciteit, hinderbeperking en veiligheid van het banenstelsel. Schiphol heeft een studie uitgevoerd naar de effecten op hinder en een inschatting gemaakt van de capaciteit voor verschillende varianten van het banenstelsel. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft NLR een quickscan laten uitvoeren naar de veiligheidseffecten. Uit het onderzoek naar hinderbeperking blijkt dat een parallelle Kaagbaan kan leiden tot een beperkte afname van ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden-contour voor geluid (To70, 2019). Wel verplaatst daardoor de hinder naar andere gebieden aan de (zuid)westkant van Schiphol. Voor grotere vermindering van hinder, is een combinatie nodig met het sluiten van andere banen. Daardoor vermindert ook de totale capaciteit van Schiphol, en kunnen lokaal (met name in Rijsenhout) de gevolgen voor de leefbaarheid zeer ingrijpend zijn.

In de quickscan naar de veiligheidseffecten (NLR, 2019a) zijn varianten met een parallelle Kaagbaan vergeleken met het huidige banenstelsel op veiligheid. Daaruit blijkt geen eenduidige voorkeur voor een banenvariant vanuit veiligheidsperspectief. Dit komt omdat het beeld per ongevalscategorie verschilt.

Schiphol schat de maximale capaciteit van het huidige banenstelsel in op circa 605.000-630.000 vliegtuigbewegingen. Met uitbreidingen in het banenstelsel kan volgens Schiphol de capaciteit nog worden vergroot naar maximaal 655.000-680.000 vliegtuigbewegingen (To70, 2019).

Op basis van deze resultaten is het Rijk van mening dat de beschikbare capaciteit van het huidige banenstelsel van Schiphol optimaal ingezet moet worden. Het kabinet houdt de reservering van de parallelle Kaagbaan voorlopig aan omdat eerst aanvullend onderzoek nodig is waarin onder meer de inzichten uit de hiervoor genoemde studies aan elkaar gekoppeld worden. De baan kan Schiphol gebruiken om de robuustheid van de operatie op Schiphol te verbeteren of om de capaciteit van de luchthaven te vergroten als dat in de toekomst nodig blijkt. Ook kan deze nieuwe baan benut worden om de hinder voor de omgeving te verminderen door een andere baan te sluiten. Het Rijk neemt hierover uiterlijk in 2021 een besluit.

6.4 Luchthaven in zee

Het kabinet vindt het belangrijk om orde op zaken te stellen op het gebied van gezondheid en klimaat. Daarvoor wordt ingezet op andere maatregelen dan het verplaatsen van Schiphol naar de Noordzee. Het kabinet voert daarom geen aanvullend onderzoek uit op de reeds uitgevoerde quickscan luchthaven in zee (Kamerbrief, 8 februari 2019).

Een groot aanvullend onderzoek kost tijd en geld. Het onderzoeksprogramma Flyland was in 2001 begroot op 50 miljoen gulden (zo'n € 23 miljoen). Minder zichtbaar dan de directe kosten is de impact die aanvullend onderzoek heeft op andere projecten. Dat komt doordat de scope daarvan wordt verbreed, wat leidt tot hogere kosten en (ongewenste) vertraging van het proces. Het gaat bijvoorbeeld om de Luchtruimherziening (zie paragraaf 6.6). Daarover adviseerde de Commissie m.e.r. (2019c) om in de plan-MER in te gaan op wat de luchthaven in zee voor het luchtruim betekent. Ook de plan-MER voor het Programma Noordzee 2022-2027 zou moeten ingaan op de effecten op het mariene milieu en het ruimtegebruik op de Noordzee. Uit de quickscan kwam al naar voren dat dichtbij de voorkeurslocatie voor een luchthaven in zee al windparken worden gebouwd. Verder gaat het om MIRT-studies zoals ZWASH, want de aanwezigheid van een luchthaven (versus duizenden extra woningen) beïnvloedt de bereikbaarheidsopgave van Zuid-West-Amsterdam.

Het besluit om nu geen aanvullend onderzoek te starten, kan wat het kabinet betreft worden heroverwogen als:

I. Het bedrijfsleven aantoont dat verdere groei van de luchtvaart tot en met 2050 mogelijk is binnen de klimaatambities, én dat die groei niet mogelijk is op de huidige locatie en het huidige banenstelsel van Schiphol;
II. De beoogde verbetering van de gezondheid en leefomgeving in de gebieden rondom Schiphol niet kan worden gerealiseerd;
III. Er draagvlak is onder een substantieel deel van de luchthavengebruikers voor een luchthaven in zee;
IV. Het bedrijfsleven een deel van de kosten van het onderzoek draagt.

Daarnaast zijn er randvoorwaarden voor het daadwerkelijk realiseren van een luchthaven op zee zoals:

- er moet een passende beoordeling worden uitgevoerd;
- de vliegveiligheid mag niet verslechteren;
- de bereikbaarheid van de luchthaven mag er niet op achteruit gaan.

Bij een eventuele heroverweging stelt de Rijksoverheid een volledige set met randvoorwaarden vast, inclusief bijvoorbeeld eisen voor ruimtelijke ordening en financiering. Verder worden de mogelijke locaties van een luchthaven in zee beperkt door de reeds in gang gezette uitrol van windparken op zee

(in het kader van het Energieakkoord en de Routekaarten 2023 en 2030 voor het Klimaatakkoord, zie Kamerbrief van 27 maart 2018), conform het Nationaal Waterplan en de klimaatambities van de Rijksoverheid. Naar verwachting is er een groot onderzoek nodig om na te gaan of aan alle randvoorwaarden kan worden voldaan.

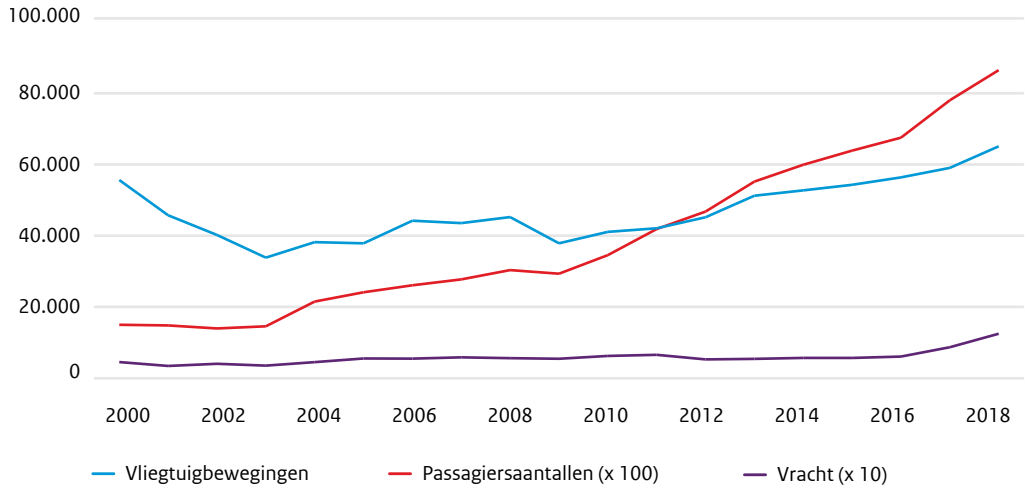
6.5 Functie van luchthavens en hun onderlinge samenhang

In Nederland zijn er veel verschillende soorten burgerluchthavens. Naast Schiphol zijn er grotere en kleinere regionale burgerluchthavens met verschillende karakteristieken. Ook is de mix aan geaccommodeerd verkeer verschillend tussen de diverse luchthavens, variërend van handelsverkeer, general aviation (zowel recreatief, maatschappelijk als klein zakelijk), lesverkeer en helikoptervluchten. De luchthavens hebben aangegeven meer met elkaar te willen samenwerken om te komen tot een optimale benutting van de luchthavencapaciteit in Nederland. De luchthavens noemen dit een systeembenadering. Hoewel die capaciteit op dit moment niet knellend is, biedt deze periode van COVID-19 wel een goede gelegenheid om met elkaar in gesprek te gaan over meer samenwerking en afspraken hierover.

Regionale luchthavens dragen bij aan de internationale verbondenheid van Nederland. Op de luchthavens Eindhoven, Rotterdam, Maastricht en Groningen checkten in 2018 ruim 8,6 miljoen passagiers in en uit, zie Figuur 3.3. Dat is 11% meer dan in 2017. De meeste reizigers vertrokken vanaf Eindhoven Airport dat met 6,2 miljoen passagiers de tweede luchthaven van Nederland is. Het aandeel van de regionale luchthavens in het totaalaantal passagiersbewegingen in Nederland is opgelopen van 7% in 2010 naar 11% in 2018.

Figuur 6.2 Ontwikkeling aantal vluchten, passagiers en vracht (tonnage) op de regionale luchthavens

(Bron: CBS, 2019a)



Verbondenheid regionale luchthavens: regionale verkenningen

Vanaf regionale luchthavens worden vooral Europese bestemmingen aangedaan. Reizigers, zo blijkt uit onderzoek (KiM, 2018a), vertrekken graag vanaf een luchthaven die dichtbij ligt. Regionale luchthavens zijn daarmee van belang voor de bereikbaarheid van regio's. Tegelijkertijd leggen de luchthavens druk op de kwaliteit van de leefomgeving rond die luchthavens.

De Rijksoverheid vindt dat regionale luchthavens (waarvoor IenW bevoegd gezag is) zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Dat is in lijn met de aanbevelingen uit de Proefcasus Eindhoven (Van Geel, 2019). De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens liggen immers in de omliggende regio. Lelystad Airport vervult daarbij ook de rol van overloopluchthaven van Schiphol, zodat daar ruimte vrijkomt voor vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken. Betrokkenheid

van regionale overheden en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de luchthavens is onmisbaar. Dat is ook reden dat de Rijksoverheid verwacht van de burgerluchthavens dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit, met de belanghebbenden in hun regio de gewenste ontwikkeling verkennen. Ze moeten rekening houden met de ambities van de Rijksoverheid en de ruimte voor groei binnen het geldende luchthavenbesluit. Na deze regionale verkenning beslist de Rijksoverheid over de verdere ontwikkeling van de luchthavens.

Het Rijk kiest ervoor, om net als bij Schiphol, te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat. Dit vermindert de geluidsbelasting en de milieudruk. Voor de luchthavens betekent dit een prikkel om groeiruimte te verdienen. Het gaat tijd kosten om de randvoorwaarden vanuit de vier nationale belangen uit te werken in nieuwe normen en indicatoren per burgerluchthaven. Hierbij zal het voortschrijdende inzicht stapsgewijs verwerkt worden in toekomstige wijzigingen van luchthavenbesluiten (met uitzondering van de al genomen besluiten Lelystad en LVB-1). Dit wordt als onderdeel van de uitvoeringsagenda onder regie van IenW uitgewerkt. Voor Schiphol LVB-2 past deze werkwijze goed in de te nemen vervolgstappen richting het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Bij andere luchthavens is het van belang om oog te houden voor regionaal maatwerk. Zolang er nog geen handhaafbare nieuwe normen zijn uitgewerkt in de regionale verkenningen, kan worden onderzocht of het meerwaarde heeft om de impact op de omgeving te begrenzen door andere regels. Dit kan bijvoorbeeld door een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer of door een maximum gedurende een bepaalde tijdsperiode. Dit betreft alleen de luchthavenbesluiten waar dat nu nog niet het geval is (Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport) en is aanvullend op de vast te leggen grenswaarden voor geluid.

Luchthavensysteem en samenwerking

De regionale luchthavens willen samen met Schiphol intensiever samenwerken en pleiten voor een systeembenadering. Het Rijk is daarvan voorstander en wil meer regie voeren op deze samenwerking en onderlinge kennisdeling. Het Rijk zal vanuit haar regierol minimaal twee keer per jaar overleggen over deze samenwerking met Schiphol, de luchthavens van nationale betekenis en de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) als koepelorganisatie. Met een systeembenadering kunnen de luchthavens de beschikbare capaciteit optimaal benutten. Daarbij moet aandacht zijn voor elkaars kansen en specialismen zoals drones, elektrisch vliegen, vliegscholen, parachutespringen enzovoort. Ook kunnen de luchthavens meer samenwerken op de borging van de andere publieke belangen zoals bijvoorbeeld over CO_2-reductie. Het staat de luchthavens, als marktpartijen, vrij om initiatief te nemen en te verkennen of ze activiteiten bedrijfsmatig willen samenbrengen. Het Rijk zelf vindt het niet zijn rol om dit te bevorderen.

In (Europese) wet- en regelgeving is voor lidstaten de mogelijkheid opgenomen om een verkeersverdelingsregel te implementeren voor (het faciliteren van) de verdeling van verkeer tussen luchthavens die dezelfde agglomeratie bedienen. De luchthavens functioneren in dat geval als een luchthavensysteem. In Nederland geldt dit voor Schiphol en Lelystad. Vanwege de eis ten aanzien van het bedienen van eenzelfde agglomeratie is een dergelijk systeem voor Nederland als geheel niet aan de orde. Bovendien past dit niet bij de gewenste regionale inbedding van luchthavens.

Het kabinet ondersteunt wel de wens van de luchthavens tot meer samenwerking en wil de gewenste samenwerking binnen de juridische randvoorwaarden faciliteren en ondersteunen. Onderlinge samenwerking kan bijdragen aan de borging van de vier publieke belangen: veiligheid, hinderbeperking, duurzaamheid en verbondenheid. Allereerst kan samenwerking efficiëntievoordelen opleveren. Zo kunnen luchthavens mogelijk tegen lagere kosten opereren, waardoor bestaande capaciteit makkelijker in stand kan worden gehouden. Op die manier kunnen verschillende gebruikersgroepen en functies blijvend worden geaccommodeerd. Daarnaast kan de samenwerking leiden tot een betere kennisdeling en kan de samenwerking worden benut bij de uitwerking van de overkoepelende opgaven en borging van de publieke belangen. Deze thema's zullen de luchthavens gezamenlijk met het ministerie van IenW oppakken. Daarbij zal in kaart worden gebracht welke rollen en functies de luchthavens hebben, waar de knelpunten en kansen liggen en wat de mogelijkheden zijn voor intensievere samenwerking op de vier publieke belangen.

Rollen luchthavens

Binnen deze samenwerking ziet het Rijk vanuit een nationaal perspectief en vanuit de borging van de publieke belangen specifieke rollen en functies voor de verschillende luchthavens, die in meer of mindere mate betrokkenheid van het Rijk kunnen vragen. Het gaat om luchthavens in vier schillen waarbij de mate van betrokkenheid afneemt van schil 1 naar schil 4.

Schil 1: Schiphol en Lelystad

Schiphol is een hubluchthaven met 24-uurs openstelling. Dit zorgt voor de internationale bereikbaarheid van Nederland. Hier wordt de kern van het intercontinentale en Europese verbindingennetwerk van Nederland geleverd, zowel ten aanzien van vracht als van passagiers. Om ruimte te maken voor mainportgebonden verkeer op Schiphol is Lelystad Airport ontwikkeld, waar ruimte is voor 45.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen. Voor de verdeling van het verkeer tussen Schiphol en Lelystad is een formele verkeersverdelingsregel ontwikkeld. Daarnaast heeft Lelystad (op dit moment) een belangrijke rol als luchthaven voor general aviation en lesverkeer (onder andere voor helikopters voor maatschappelijke vluchten). Het Rijk is bevoegd gezag voor Schiphol en Lelystad. Het primaire publieke belang betreft de verbondenheid van Nederland. Tegelijkertijd ligt er een opgave vanuit de andere publieke belangen om de impact van Schiphol op de omgeving te verminderen, bijvoorbeeld door reductie van het nachtverkeer, het kritisch bezien van vluchten in de randen van de dag en het realiseren van reductieprogramma's ten aanzien van emissies en CO_2.

Lelystad Airport

Het kabinet streeft er naar om Lelystad Airport november 2021 te openen voor handelsverkeer. Vanwege beperkingen in de capaciteit van het huidige luchtruim geldt voor Lelystad Airport een maximumaantal van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. In de luchtruimherziening wordt gewerkt aan verruiming van de luchtruimcapaciteit. Dit maakt het voor Lelystad Airport mogelijk zich te ontwikkelen tot het maximale aantal van 45.000 vliegtuigbewegingen, zoals afgesproken in het luchthavenbesluit. De luchthaven heeft in het businessplan aangegeven dit maximum naar verwachting in 2043 te bereiken.

Schil 2: Overige burgerluchthavens voor handelsverkeer

Dit betreft de burgerluchthavens van nationale betekenis die de faciliteiten hebben om handelsverkeer te accommoderen, zoals baanlengte en luchtverkeersleiding. Deze luchthavens hebben primair een rol voor het versterken van de regionale economie, maar ze kunnen vanuit nationaal perspectief ook ondersteunend zijn aan Schiphol en/of het verbindingennetwerk van Nederland. Ook kunnen de luchthavens experimenteerruimte bieden voor innovaties op het gebied van hinderbeperking, duurzaamheid, veiligheid of drones. Net als bij Schiphol en Lelystad is het Rijk voor deze luchthavens het bevoegd gezag. Het gaat om de volgende luchthavens en specifieke opgaven/rollen: Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en Eindhoven Airport (civiel medegebruik).

Het Rijk is als bevoegd gezag betrokken bij deze luchthavens vanwege de omvang van het verkeer en de impact op de omgeving. De sturing vanuit de publieke belangen voor deze luchthavens door het Rijk is primair ingegeven vanuit veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid. Opgaven die hiermee samenhangen betreffen het beperken en verminderen van de impact van luchtvaart op het gebied van geluid (bijvoorbeeld reductie nachtverkeer), leefomgeving (emissies) en duurzaamheid (zoals het realiseren van zero CO_2 emissies voor de grondgebonden operatie in 2030). Het Rijk is voor de civiele luchthavens bevoegd gezag voor het vaststellen van de gebruiksvergunningen (luchthavenbesluiten) en kan via dit instrument sturen op het borgen van de publieke belangen en het afdwingen van de opgaven. Het Rijk heeft vanwege de bestaande (Europese) wet- en regelgeving geen instrumenten om te sturen op de verdeling van handelsverkeer binnen Nederland en per luchthaven (zie eerder). Wel kan het Rijk luchthavens faciliteren met gebruiksbepalingen in luchthavenbesluiten, bijvoorbeeld met betrekking tot openingstijden en/of baanlengte.

Welke informatie moet geleverd worden bij een aanvraag van een luchthaven(verkeer)/indelingbesluit:

Het traject om te komen tot een luchthaven(verkeer)/indelingbesluit of wijziging hiervan start met de melding van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag dat hij voornemens is een luchthaven-besluit aan te vragen. De initiatiefnemer is in de meeste gevallen de exploitant van de luchthaven. Het ministerie van IenW is voor de burgerluchthavens van nationale betekenis het bevoegd gezag. De initiatiefnemer beschrijft bij haar voorgenomen aanvraag welke (milieu)onderzoeken zij in het kader van deze aanvraag wil gaan uitvoeren. Op grond van deze voorgenomen aanvraag geeft het ministerie een advies over reikwijdte en detailniveau van de op te stellen milieueffectrapportage en geeft nadere eisen over de overig aan te leveren informatie en te volgen procedure. Wat er precies gevraagd wordt hangt af van de aard/ inhoud van de aanvraag. Voor de besluitvorming over de aanvraag is het van belang dat alle relevante informatie in kaart wordt gebracht met betrekking tot de aspecten veiligheid, economie, milieu en leefomgevingskwaliteit en er daarmee een goede kennisbasis ligt waarmee publieke belangen in kaart worden gebracht.

In elk geval dienen de volgende aspecten aan de orde te komen:

Economie
De economische onderbouwing moet ingaan op de vervoersprognoses, de bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie, en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling). Daarbij wordt verwacht dat de richtlijnen worden gevolgd die thans uitgewerkt worden voor MKBA's in de luchtvaart. De economische onderbouwing en de second opinion worden meegewogen in de besluitvorming over een luchthaven(verkeer)/indeling besluit.

Milieu en leefomgevingskwaliteit
De milieueffecten van het aangevraagde besluit moeten ook in kaart worden gebracht om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. In een Milieueffectrapportage (MER) worden de milieueffecten van het aangevraagde besluit in kaart gebracht. In de Wet milieu-beheer en het daarbij behorende Besluit milieueffectrapportage is geregeld in welke gevallen hiertoe een verplichting geldt en hoe dit in beeld moet worden gebracht (wettelijke vereisten). De milieu-effectrapportage wordt ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit en natuuronderzoek maken deel uit van de MER. Bij het natuuronderzoek wordt de vigerende natuurwetgeving betrokken. Dat betekent dat onder andere inzichtelijk moet worden gemaakt of en zo ja welke Natura 2000-gebieden beïnvloed worden door het gebruik van de luchthaven en in welke mate. Op grond hiervan kan ook worden bepaald of het noodzakelijk is om een passende beoordeling op te stellen.

In verband met andere wet- en regelgeving dan de Wet luchtvaart kan het zijn dat een luchthaven ook andere vergunningen nodig heeft. De exploitant van een luchthaven is verantwoordelijk voor het aanvragen van deze andere benodigde vergunningen bij het betrokken bevoegd gezag en het uitvoeren van het noodzakelijke onderzoek hiervoor. Dat kan bijvoorbeeld een natuurvergunning zijn waarvoor het ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij het betrokken bevoegd gezag is.

Veiligheid
Bij belangrijke besluiten van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) die leiden tot significante veranderingen in de luchtvaart moet eerst een integrale onafhankelijke veiligheids-analyse worden uitgevoerd. De analyse brengt vooraf de mogelijke gevolgen voor de veiligheid in beeld. Dit kan aan de orde zijn wanneer er sprake is van significante wijzigingen in het gebruik van een luchthaven. De analyse gebeurt in opdracht van de minister van IenW.

Schil 3: Kleine regionale luchthavens en militaire luchthavens met civiel medegebruik
Het betreft hier de burgerluchthavens van regionale betekenis, die onder bevoegd gezag van de provincies vallen. En daarnaast militaire luchthavens (onder bevoegd gezag van Defensie) waar ook civiel medegebruik plaats vindt, exclusief Eindhoven. Deze luchthavens hebben geen faciliteiten om handelsverkeer te accommoderen. Deze luchthavens richten zich daarom op het accommoderen van doorgaans kleiner gemotoriseerd general aviation (GA)-verkeer. Op onderdelen kunnen bepaalde luchthavens via de onderlinge samenwerking tussen luchthavens ook ondersteunend zijn aan grote luchthavens of het oplossen van specifieke knelpunten.

De overige luchthavens (zoals Seppe, Budel, Hilversum) en militaire luchthavens met civiel medegebruik hebben een regionale functie en vullen daarbij deels een zakelijke behoefte (business aviation, offshore, maintenance) en deels sociaal-recreatieve behoefte (bijvoorbeeld rondvluchten of parachutespringen) in.

Het Rijk heeft via de Wet Luchtvaart voorgeschreven aan welke voorwaarden deze luchthavens moeten voldoen. Het Rijk is betrokken bij vraagstukken die raken aan de veiligheid en het luchtruim. Beleidsmatige betrokkenheid van het Rijk bij de ontwikkeling van het civiele verkeer is niet aan de orde, behalve bij specifieke vraagstukken, bijvoorbeeld voor het al dan niet – onder voorwaarden – mogelijk maken van voorzieningen zoals vliegen op instrumenten (IFR) of luchtverkeersleiding, voor de zoektocht naar locaties voor het toekomstvast accommoderen van parachuteverkeer in Nederland, de mogelijke uitplaatsing (een deel) van het GA-verkeer op Lelystad of voor het mogelijk kunnen maken van experimenten of innovaties voor bijvoorbeeld duurzaamheid.

Schil 4: Recreatieve velden
Daarnaast kent Nederland nog veel kleine luchthavens waar sportactiviteiten worden beoefend (zweefvliegvelden, Micro Light Aeroplane - MLA-terreinen). Deze hebben een lokale/regionale functie. Deze velden vallen onder bevoegd gezag van de provincies. Het Rijk is hier niet bij betrokken.

6.5.1 General aviation

Samenwerking tussen luchthavens voor de general aviation (ook wel kleine of algemene luchtvaart genoemd) is van groot belang in verband met eventuele verdringingseffecten. Zo zal bij het doorgroeien naar 45.000 bewegingen op Lelystad Airport voor het grote commerciële vliegverkeer mogelijk een deel van de general aviation naar andere regionale luchthavens uitwijken. Samen met de Rijksoverheid ontwikkelen de regionale luchthavens en provincies (als regionaal bevoegd gezag) beleid dat zorgt voor voldoende ruimte.

General aviation is van belang voor de gehele luchtvaart, met name op gebied van innovatie en verduurzaming zijn in de general aviation op relatief korte termijn de eerste resultaten te verwachten waar de grote luchtvaart voordeel van kan hebben. General aviation fungeert hiermee als kraamkamer voor de gehele luchtvaart. Verder is de general aviation van belang voor het opleiden en getraind houden van vliegend personeel voor de gehele luchtvaart.

Het Rijk vindt dat alle luchtsporten in Nederland mogelijk moeten blijven. Tegelijkertijd is Nederland een compact land met een complex luchtruim waardoor niet alles mogelijk is. Afstemming tussen IenW, de sector en de regio's is nodig om alle luchtsporten te kunnen behouden en locaties te bepalen waar welke sport en onder welke voorwaarden in de toekomst mogelijk blijft. De keuzes hiervoor worden onder meer bepaald door de beschikbaarheid van het luchtruim. Centraal beleid en afstemming met regio's is nodig. Voor parachutespringen moeten keuzes worden gemaakt voor toekomstvaste springlocaties, volgend op het TGAL-traject (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 31 936, nr. 327) en passend binnen de Luchtruimherziening.

De komende jaren bepaalt het kabinet welke onderwerpen prioriteit krijgen en welke niet (meer). Dit loopt via het bestaande GA-platform.

6.6 Herziening van het luchtruim

Het kabinet neemt de komende jaren maatregelen om Nederland via de herziening van het luchtruim internationaal bereikbaar te houden. Met de Startbeslissing Luchtruimherziening (Kamerbrief, 18 april 2019) zijn de doelen en aanpak van de herziening bepaald. Er is gekozen voor een ambitieuze modernisering van het luchtruim. Door een nieuwe indeling neemt de capaciteit van het luchtruim toe voor civiele en militaire gebruikers. Door een betere benutting en andere manieren van afhandelen van het civiele verkeer kan de hinder op de grond worden beperkt en ingezet worden op meer duurzaamheid. Deze grootschalige herziening gebeurt in samenwerking met (internationale) partners, buurlanden en in gerichte dialoog met belanghebbenden in de omgeving. Veiligheid is een harde randvoorwaarde.

De indeling van het luchtruim en de bijbehorende afhandeling van vliegtuigen zorgt voor een betrouwbare en langdurige uurcapaciteit van luchthavens. Ook leidt de nieuwe indeling tot beperking van de geluidshinder. Vliegtuigen kunnen sneller hoger vliegen en in glijvlucht stiller dalen. Kortere, efficiëntere routes zorgen voor beperking van de uitstoot van CO_2 en (ultra)fijnstof. Het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport wordt per november 2021 gerealiseerd. Dit valt samen met de voorziene opening van Lelystad Airport voor handelsverkeer.

Programma Luchtruimherziening

Het Nederlandse luchtruim wordt steeds intensiever gebruikt. De ruimte in de lucht neemt echter niet toe. Grootschalige herziening is nodig voor een efficiënter gebruik van het luchtruim en het beperken van hinder. De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie werken samen met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) en Eurocontrol/Maastricht Upper Area Control (MUAC) aan een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim. In de Startbeslissing van april 2019 zijn de doelen en aanpak vastgelegd. Gewerkt wordt aan een voorkeursvariant waarover de Rijksoverheid in 2020 een besluit neemt. In 2023 moet de nieuwe hoofdstructuur van het luchtruim zorgen voor meer civiele en militaire ruimte. Verbeteringen in de afhandeling van het vliegverkeer, met beperking hinder op de grond, worden vanaf 2023 stapsgewijs ingevoerd.

Prioriteit Single European Sky (SES)

De herziening van het Nederlandse luchtruim gebeurt in nauw overleg en afstemming met netwerkmanager Eurocontrol en de buurlanden, met name Duitsland en België. Met Duitsland worden de mogelijkheden van een grensoverschrijdend militair oefengebied verkend. De plannen voor het Nederlandse luchtruim passen bij de prioritaire inzet voor een Single European Sky. Het Europese luchtruim is verouderd en niet efficiënt ingedeeld waardoor veel moet worden omgevlogen. Nederland maakt zich in Europees verband hard voor meer capaciteit en duurzaamheid.

6.6.1 Keuzes indeling luchtruim

Bij de herziening van het luchtruim geldt een toetsingskader. Daarbij staat veiligheid als randvoorwaarde voorop. De toetsingscriteria betreffen onder meer:

- geluid
- emissies
- natuur
- efficiëntie
- capaciteit
- ruimtebeslag op de grond

Het verdient de voorkeur om naderend en vertrekkend vliegverkeer zoveel mogelijk af te wikkelen via routes die rekening houden met overlast op de grond. In volgorde van preferentie:

1. Grote wateroppervlakten (Noordzee, IJsselmeergebied)
2. Industriële gebieden met weinig bewoning (en geen gevaarlijke complexen)
3. Relatief dunbevolkte, rurale gebieden (agrarisch)
4. Natuurgebieden zonder bijzondere status (geen N2000)
5. N2000-gebieden
6. Aangewezen stiltegebieden (NOVI, provinciale structuurvisies)
7. Stedelijke gebieden (woonkernen)

Uitgangspunt bij de luchtruimherziening is dat bij het bepalen van vliegroutes zo min mogelijk woonkernen op hinderlijke wijze worden overvlogen en zo min mogelijk CO_2 wordt uitgestoten. Daarnaast wordt er zo veel mogelijk ongehinderd geklommen en met een continu daalprofiel ("glijvlucht") gedaald. Dat levert logischerwijs een dilemma bij het ontwerpproces op: mijden van woonkernen (omvliegen en bochten) versus verminderen van de CO_2-uitstoot (kortste route vliegen), beiden met inachtneming van de veiligheid. Daarom is een nadere prioriteitstelling nodig. Deze prioriteitstelling wordt onder meer vertaald in een gekozen hoogte tot waar de geluidsbelasting prioritair is in het ontwerpproces. Daarboven wordt prioriteit gegeven aan CO_2 en flight-efficiency. Als ontwerpprincipe bij de herziening van het luchtruim heeft het Rijk ervoor gekozen dat tot en met 6.000 voet (1.828 meter) hoogte het beperken van geluid prioriteit heeft. Boven 6.000 voet staat het beperken van CO_2-uitstoot voorop. Het Rijk is tot deze keuze gekomen op basis van internationale voorbeelden en advisering door luchtruimexperts. Ook is een analyse van gegevens van de BAS (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol) gemaakt en is het NLR om advies gevraagd. Een internationale benchmark leert dat er weinig landen zijn die überhaupt een prioriteitsstelling in dit dilemma hebben gekozen. Alleen het Verenigd Koninkrijk en Canada hanteren in dat verband een hoogte tot waar geluid prioritair is. In het VK is dit tot 4.000 voet, met een transitie tussen 4.000-7.000 voet waarbij geluid en CO_2 expliciet worden afgewogen. In Canada is geluid tot 6.000 voet prioritair. De ervaring in het VK heeft geleerd dat alleen een harde scheidslijn werkbaar is bij het ontwerpen van een ander luchtruim.

Waar nodig worden geluidseffecten boven 6.000 voet bij het ontwerpproces in beeld gebracht. Bij de toepassing van de vlieghoogte van 6.000 voet in het ontwerpproces wordt gekeken naar de gevolgen van het hanteren daarvan in de praktijk. Dit speelt pas bij grotere aantallen bewegingen en dus mogelijk bij Schiphol in relatie tot de 48Lden contour. Het programma luchtruimherziening gebruikt deze grens als ontwerprichtlijn. Bij het bepalen van de effecten wordt gekeken naar geluidseffecten en de CO_2-uitstoot.

Bij conflicterende belangen tussen verschillende luchtruimgebruikers geldt de onderstaande prioritering:

1. maatschappelijke vluchten (vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken) en militaire vluchten (in het kader van de nationale veiligheid of bijstand aan civiele hulpdiensten);
2. handelsverkeer en militaire luchtvaart (in vredestijd gelijkwaardig);
3. commerciële general aviation (met inbegrip van opleiding en training, en survey- en inspectievluchten met een maatschappelijk belang), zoals zakenjets en commerciële onbemande systemen;
4. recreatieve general aviation, zoals zweefvliegen;
5. kleine niet-commerciële drones.

Met het oog op de ontwikkeling van drones, en de mogelijke toepassingen daarvan, geldt een adaptieve insteek van beleid op dit punt.

6.7 Klimaatbestendige luchtvaart

De veranderingen in het klimaat leveren nieuwe uitdagingen op voor de luchtvaart. Klimaatadaptatie richt zich op de gevolgen van klimaatverandering, zoals extreme weersomstandigheden met harde wind en veel regen in korte tijd en hoe hiermee wordt omgegaan binnen de luchtvaart. Binnen het luchtvaartbeleid wordt aan klimaatadaptatie aandacht geschonken omdat dit aspect een belangrijke rol speelt bij de stabiliteit en continuïteit van het luchtvaartsysteem ten einde de veiligheid en capaciteit te kunnen blijven garanderen.

7 Innovatie

"Toekomstige innovaties op het gebied van Extended Reality kunnen grote impact hebben op het leven zoals we het nu kennen. Mocht de technologie zich zo ver ontwikkelen dat zelfs voelen en ruiken mogelijk is, dan kunnen we bijvoorbeeld met Virtual Reality een eigen 'vakantiegevoel' creëren'. Zonder te reizen kunnen mensen de mooiste plekken op aarde bezoeken en 'tot rust komen'. Ook zouden zelfbedachte idyllische plekken kunnen worden gecreëerd. Hierdoor zijn we niet meer afhankelijk van wat de aarde ons te bieden heeft aan natuurschoon. Indien dit in de toekomst mogelijk is met ER, dan heeft dit natuurlijk grote gevolgen voor de luchtvaart. Reizigers die voorheen het vliegtuig zouden pakken naar een verre, of minder verre bestemming, kiezen voortaan mogelijk voor Virtual Reality. Op deze manier kunnen zij de stress van het reizen overslaan, direct inchecken op 'plaats van bestemming' en relaxen."

– ***Rijkstrainees (uit: Black swans voor de luchtvaart)***



© Vliegschool Hilversum

Luchtvaart staat niet los van andere vormen van mobiliteit. In de toekomst komen mogelijk nieuwe vormen van transport, zoals hyperloopverbindingen. Nieuwe aanbieders van mobiliteit en online platforms zullen ontstaan die mobiliteit als dienstverlening aanbieden. In korte tijd kunnen zij een belangrijke rol krijgen in de luchtvaartsector. Innovatie biedt kansen voor de Nederlandse (luchtvaart) industrie en de werkgelegenheid.

De komst van drones en onbemande vliegtuigen zoals vliegende auto's biedt kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige toepassingen. Het kabinet wil onbemande luchtvaartuigen de ruimte geven en vernieuwende technologie en diensten mogelijk maken, zoals taxi- en pakketservices door de lucht. Dit moet wel veilig gebeuren. Daarom komt er een nieuw verkeersleidingsysteem voor onbemande luchtvaartuigen en drones: U-space. Dit systeem is een van de stappen naar geautomatiseerde verkeersleiding. Zodat onbemande luchtvaartuigen op een veilige manier mee kunnen doen aan het huidige luchtverkeer.

Om dat allemaal in goede banen te leiden, gaan luchtvaartuigen in toenemende mate met elkaar communiceren. De data die hiervoor nodig zijn zullen verveelvoudigen en worden een belangrijke drager voor innovatie. Tegelijkertijd zullen luchtvaarttuigen, verkeersleidingdiensten en luchthavens verder automatiseren. De datamacht van dienstverlenende bedrijven kan een factor zijn die concurrentie-verhoudingen drastisch verandert. Dit daagt gevestigde partijen in de sector uit zich aan te passen aan de nieuwe omstandigheden. Overheidsinstanties staan onder meer voor de vraag hoe ze veilig gebruik van data, (cyber)security en privacy kunnen garanderen. Een snelle en open digitale infrastructuur is voor alle partijen van belang. Daarbij blijft veiligheid topprioriteit.

Naast het inpassen van nieuwe luchtvaartuigen wacht de sector ook een forse uitdaging om schoner en stiller te worden. Duurzame en stille vliegtuigen zijn nodig om de duurzaamheids- en gezondheids-ambities waar te maken. Dat kan door bijvoorbeeld door duurzame brandstoffen bij te mengen en door (hybride) elektrisch te vliegen (accu’s, waterstof).

7.1 Veilig, stil en schoon

De nadelen van vliegen worden steeds duidelijker. De uitstoot van CO_2, (ultra)fijnstof, stikstof en geluids-overlast stijgt door de groei van de luchtvaart. Nieuwe, schone technieken kunnen dat tempo op dit moment niet voor alle aspecten bijhouden. Het draagvlak voor de luchtvaart neemt hierdoor af in de samenleving.

De overgang van fossiele energie naar duurzame brandstoffen en naar vliegtuigaandrijving zonder emissies (elektrisch) biedt perspectief voor de luchtvaart. Duurzame brandstoffen worden al gebruikt en prototypes vliegen elektrisch op korte afstanden. De ontwikkeling van drones belooft snel en precies vervoer van vracht en personen. Het verticaal stijgen en landen van vliegtuigen kan een deel van de huidige nadelen van vliegen (concentratie van geluid) wegnemen.

Het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en de TU Delft doen onderzoek naar hybride elektrische aan-drijving. Hierbij wekt een gasturbinemotor elektriciteit op die via elektromotoren het vliegtuig aandrijft. Het onderzoek gebeurt in het project NOVAIR (Novel Aircraft Configurations and Scaled Flight Testing Instrumentation). Dit valt onder het Europese onderzoeksprogramma Clean Sky 2.



NLR doet proefvluchten met een drone op waterstofaandrijving. Daarmee kunnen drones in de toekomst langer in de lucht blijven. Het onderzoek met waterstofaandrijving geeft extra inzichten in de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen voor een duurzame luchtvaart.



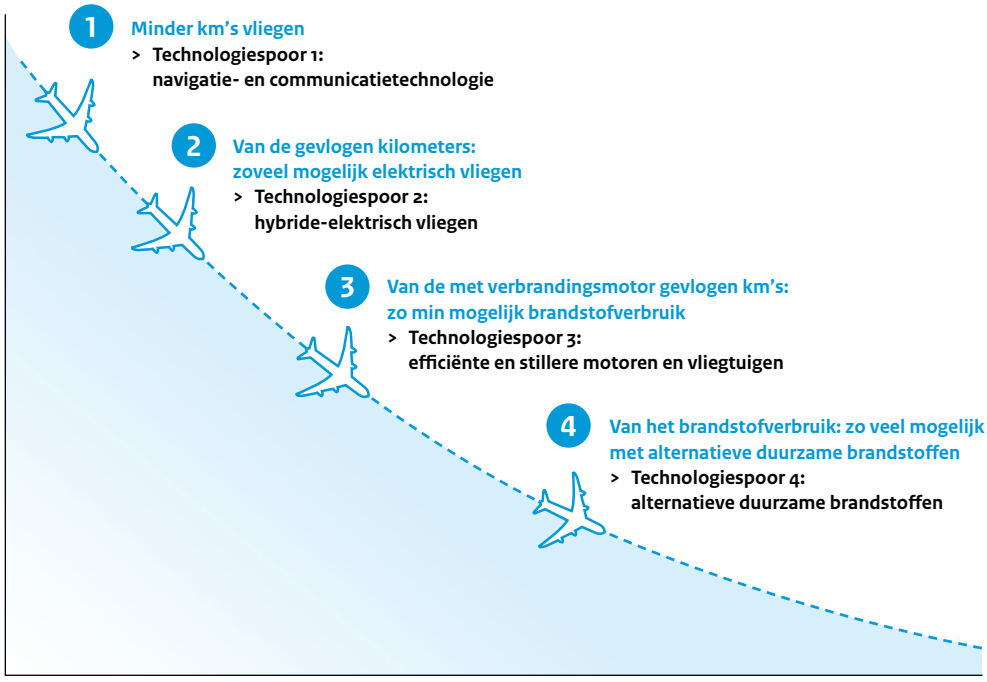
Lopende onderzoeksprojecten laten zien hoe de luchtvaartsector in de toekomst veiliger en schoner kan worden. De problemen waar wij vandaag de dag mee kampen, zijn niet noodzakelijkerwijs de problemen van de toekomst. Maar voor dat de bovengenoemde vergezichten realiteit worden, zal enorm veel werk verzet moeten worden.

7.2 Hoe daar te komen?

Er zijn vier sporen die de luchtvaart schoner en stiller maken en nieuwe diensten van luchtvaartuigen mogelijk te maken. Deze sporen geven aan welke technologische innovaties daarvoor nodig zijn.

Figuur 7.1 Technologische ontwikkelingen: de daalvlucht naar emissie vrij en stiller vliegen

(Bron: Blueconomy, 2019)



1. *Navigatie- en communicatietechnologie*
   Door vluchten en verkeersleiding te automatiseren en te koppelen aan nieuwe operationele concepten is efficiënter en nauwkeuriger vliegen mogelijk. Vliegtuigen gaan onderling communiceren, hoeven minder boven de stad te vliegen en kunnen gelijkmatiger dalen en steiler stijgen. Ze hoeven daardoor minder omwegen te maken, de geluidsoverlast en uitstoot van vervuilende stoffen neemt af. Nederlandse kennis- en wetenschapsinstellingen kunnen vraagstukken rondom veiligheid en vliegoperaties deskundig en integraal benaderen. Die competenties worden nog belangrijker in de toekomst, wanneer het luchtruim veel drukker wordt door drones en andere onbemande luchtvaartuigen.

2. *Hybride-elektrisch vliegen en drones*
   Vliegtuigen met een elektrische aandrijving op batterijen stoten geen vervuilende stoffen uit. Voor korte afstandsvluchten kan dit op middellange termijn kansrijk zijn. Nederland heeft een cluster aan bedrijven, onderzoeks- en wetenschapsinstellingen die hieraan kunnen bijdragen. Dat geldt ook voor waterstof-elektrisch vliegen.

De ontwikkelingen op het gebied van drones gaan snel, en zijn moeilijk te voorspellen. De Rijksoverheid stimuleert daarom nieuwe vormen en toepassingen van luchtvaartuigen zoals drones, in het luchtruim. Het Rijk werkt daarbij samen met kennis- en onderzoeksinstellingen en bedrijfsleven in het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV).

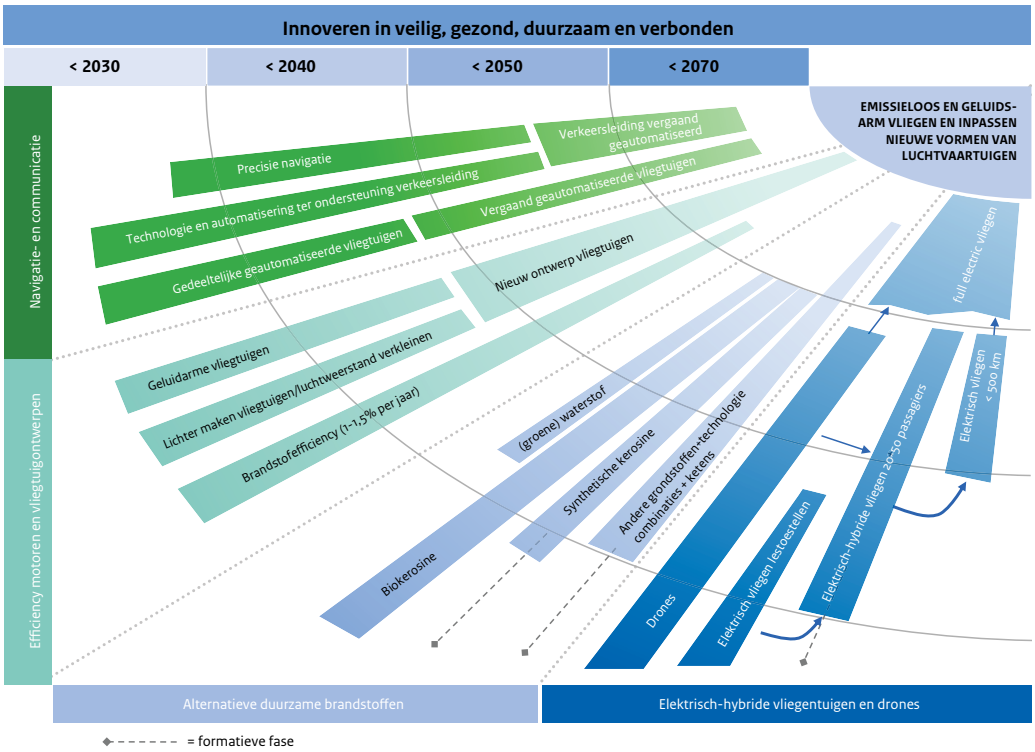
3. *Efficiënte en stillere motoren en vliegtuigen*
   Door nieuwe vliegtuigontwerpen en materialen wordt vliegen efficiënter en stiller. Nederland heeft een lange historie in luchtvaarttechniek en is nog steeds een belangrijke toeleverancier voor de sector. Nederlandse innovaties die hieruit voortkomen, kunnen ook worden gebruikt bij het ontwikkelen van hybride elektrisch vliegen.

4. *Duurzame energie: synthetische- en biobrandstoffen, waterstof*
   Met duurzame brandstoffen kan de uitstoot van de luchtvaart sterk afnemen. Dit kan al op korte termijn een bijdrage kan leveren aan de klimaatdoelen. Het kabinet wil de productiecapaciteit vergroten voor biobrandstoffen en de ontwikkeling van synthetische brandstoffen stimuleren. Dit versterkt tevens de positie van Nederland als productielocatie van brandstoffen en als distributiecentrum voor Europa.

De technologiesporen hebben betrekking op het luchtzijdige deel van de luchtvaart, omdat hier de grootste uitdagingen liggen. Daarnaast worden ook innovaties ontwikkeld en geïmplementeerd voor het landzijdige deel, waaronder:

Onderstaande afbeelding is een inschatting van de haalbaarheid van technologische innovaties in de tijd met de kennis van nu. Vanwege de lange tijdshorizon zal de Rijksoverheid tussentijds de strategie en inzet moeten aanpassen aan de actuele ontwikkelingen (adaptief beleid).

Figuur 7.2 Adaptief programma technologische innovatie





© Medical Drone Services

De technologiesporen hebben betrekking op het luchtzijdige deel van de luchtvaart, omdat hier de grootste uitdagingen liggen. Daarnaast worden ook innovaties ontwikkeld en geïmplementeerd voor het landzijdige deel, waaronder:

- terugbrengen emissies door elektrisch taxiën;
- ontwikkeling alternatieven voor- en natransport (first en last mile);
- anticiperen op toekomstige energie infrastructuur, bijvoorbeeld met laadpalen;
- vermindering en gebruik van duurzame grondstoffen;
- verduurzaming van het luchthavenbedrijf.

Voor de technologiesporen stelt het Rijk samen met de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel (overheid, sectorpartijen, maakindustrie en kennisinstellingen) een innovatiestrategie en uitvoeringsagenda op. De innovatiestrategie volgt de systematiek van de Integrale Kennis en Innovatie Agenda (IKIA) van het Klimaatakkoord met Meerjarige Missiegedreven Innovatie Programma's (MMIP's) en legt relaties met de Kennis- en Innovatieagenda (KIA) Sleuteltechnologieën. De strategie houdt rekening met de technologische volwassenheid (TRL) en commerciële volwassenheid van de innovaties.

In de uitvoeringsagenda staan de acties en taken voor de kortere termijn. Hierbij wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij de actieprogramma's van het Akkoord Duurzame Luchtvaart. De Rijksoverheid zet zich ook in voor het versterken van het internationale innovatie-ecosysteem voor luchtvaartinnovaties en sluit waar mogelijk aan bij Europese initiatieven. Ook werkt Nederland samen met landen die zich specifiek inzetten voor hybride elektrisch vliegen, zoals Noorwegen, Zweden, Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland. Dit om de slagkracht te vergroten en investeringen en risico's te spreiden.

7.2.1 Innoveren en adopteren

De grote kracht achter innovatie is brandstofbesparing en daardoor financiële besparing, door zuinigere vliegtuigen en motoren. De Nederlandse strategie is om hier maximaal gebruik van te maken door innovaties zo snel mogelijk te adopteren. Daarnaast kan maatwerk in beleid bijdragen aan innovatie. Denk aan:

- wet- en regelgeving: zoals verbieden oudere vliegtuigen;
- tariefstelling: vervuilende, lawaaiige vliegtuigen zijn duurder, schone en stille zijn goedkoper;
- stimuleren innovaties: zoals ruimte voor experimenten met nieuwe vervoersvormen en een test- en experimenteerkader met duidelijke spelregels om flexibiliteit te bieden voor innovatieve toepassingen.

In alle technologiesporen spelen Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen een belangrijke rol. Zeker op gebieden waar nog niet veel gevestigde partijen aanwezig zijn zoals bij hybride elektrisch vliegen, drones en duurzame brandstoffen ligt ruimte voor nieuwe partijen en zijn er dus kansen voor Nederland.

Het is ten slotte van belang dat er voldoende capaciteit is om technische mensen op te leiden om te werken aan de benodigde innovaties in de toekomst. Er is ook aandacht nodig voor de competenties en kennis van deze mensen. Duurzame luchtvaart is een nieuw en kansrijk gebied dat zowel op nationale als internationale schaal verkend moet worden.

8 Bestuur en samenwerking

"Omwonenden van regionale luchthavens willen een gezond en veilig woon- en leefklimaat in de directe omgeving van de luchthaven. Er moeten duidelijke en begrijpelijke normen zijn die het vliegen vanaf de luchthaven reguleren. Zij moeten daadwerkelijk gehandhaafd worden en leiden tot het verminderen van hinder/overlast en luchtvervuiling. Er mogen geen "perverse prikkels" zijn om de activiteiten zo in te richten, dat daardoor onevenredig veel hinder/overlast wordt veroorzaakt. Luchthavens zijn echt gesloten tussen 23.00 en 07.00 uur. De meerwaarde van de luchthaven voor een gehele regio moet helder en objectief vast te stellen zijn. Omwonenden willen participeren in de besluitvorming over regionale luchthavens, waarbij het besluitvormingsproces openbaar en transparant is."

– ABRvL



De toekomst van de Nederlandse luchtvaart bestaat uit veilige en duurzame verbindingen, optimaal ingebed in een goed leefklimaat. Daarbij zijn veel partijen betrokken. Samenwerking tussen die partijen is van oudsher de basis voor een goede luchtvaartdienst.

Nederland is ook in de toekomst koploper in samenwerking, zowel lokaal, nationaal als internationaal. De Rijksoverheid heeft daarin de regie en maakt duidelijkheid wie waar over gaat. Met heldere processen voor beleid, uitvoering, toezicht en transparante besluitvorming. Betrokken partijen krijgen het kader en de ruimte om te opereren vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheden.

De Rijksoverheid wil alle belangen goed in beeld hebben en afwegen. Met oog voor de menselijke maat en ruimte voor het inspelen op wat werkbaar is. Alleen zo kunnen we de opgave voor de toekomst aangaan en is luchtvaart iets van ons allemaal. Structurele (maatschappelijke) betrokkenheid bij het maken van luchtvaartbeleid blijft daarom een onlosmakelijk onderdeel van de luchtvaart.

Deze Luchtvaartnota baseert het kabinet op een brede inventarisatie van behoeften voor de luchtvaart van de toekomst. Dat gebeurde in vele (luchtvaart)gesprekken, informatiebijeenkomsten en overleggen met de klankbordgroep. Hierbij is tegemoetgekomen aan de behoefte van meerdere belanghebbenden die beter betrokken willen worden bij de beleidsvorming. Uit de inventarisatie bleek ook dat Nederlanders meer grip willen op de publieke belangen die horen bij de luchtvaart. Met besluitvorming waarin alle belangen aanwezig zijn en door de Rijksoverheid als systeemverantwoordelijke zorgvuldig worden meegewogen. Daarom zijn heldere randvoorwaarden nodig. Die maken de verantwoordelijkheden duidelijk van betrokkenen bij besluiten over de luchtvaart (governance). Ook geven ze aan hoe belanghebbenden bij die besluiten worden betrokken (participatie). De Luchtvaartnota geeft hiervoor de uitgangspunten. Op die manier krijgen betrokkenen de ruimte om in samenwerking en samenspraak beleid verder vorm te geven.

Nederland kent een lange traditie in de manier van besturen en het betrekken van de omgeving in het luchtvaartsysteem. De ervaringen in de afgelopen 30 jaar leren, zoals verwoord in het advies van de Commissie governance en participatie van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving onder leiding van dhr. Cohen, dat er niet één altijd geldende manier van inrichten is voor bestuur en samenwerking. Het vormgeven van de transitie naar een centrale regierol van de Rijksoverheid en de betrokkenheid van de omgeving is dan ook een complex continu ontwikkelproces. Basis voor alle betrokkenen is dat duidelijk is hoe de verschillende verantwoordelijkheden en rollen belegd zijn en wat dit betekent voor de governance en wijze van betrokkenheid. Ook deze vormgeving zelf wordt op een adaptieve en participatieve manier aangepakt.

Het advies van de Commissie governance en participatie ‘Sturen in een volatiel domein’, het advies van dhr. Van Geel over het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) gelden als uitgangspunt. Daarnaast is ook het nog komende advies van Van Geel over de toekomstige inrichting van het overleg met de omgeving rond de luchthaven Schiphol relevant.

8.1 Visie op bestuur en samenwerking

Bestuur en samenwerking gaat over de regie op het nemen van besluiten over beleid, uitvoering en toezicht. Daarnaast regelt bestuur en samenwerking de verantwoordelijkheden tussen partijen en hoe belanghebbenden worden betrokken bij het maken van beleid en het nemen van besluiten. Betrokkenen hebben behoefte aan een nieuwe definitie van de uitgangspunten en doelen bij goed bestuur en goede samenwerking. Met een herkenbare rol van de Rijksoverheid en de bijbehorende samenwerking met verantwoordelijke partijen en participatie van belanghebbenden.

De bereikbaarheid van Nederland door de lucht wordt verzorgd door private, internationaal georiënteerde luchtvaartmaatschappijen. Zij verzorgen daarmee (ook) het ‘openbaar vervoer’ door de lucht. Luchtvaart heeft een grote impact op de omgeving. Het uitvoeren van het publiek belang gemoeid met luchtvaart door private bedrijven stelt daarom specifieke eisen aan de rol van de Rijksoverheid. De Rijksoverheid is eindverantwoordelijk voor het luchtvaartsysteem en de borging van de publieke belangen (veiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid en connectiviteit) die daarmee samenhangen.

In grote lijnen bepaalt het kabinet het 'wat':
- Waarvoor dient de luchtvaart?
- Hoeveel capaciteit willen we voor de luchtvaart?
- Welke milieu en duurzaamheidsgrenzen heeft de luchtvaart?

De luchthavens, de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen zorgen voor de infrastructuur, de vliegtuigen en een veilige en zorgvuldige afhandeling van het luchtverkeer. Daarmee geven zij invulling aan het 'hoe'. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet erop toe dat de kaders die de Rijksoverheid stelt, worden nageleefd.

Rollen van de betrokken partijen, zowel van de partijen met een verantwoordelijkheid als van belanghebbenden moeten duidelijk zijn, alleen dan kan een goede samenwerking en de juiste betrokkenheid worden ingericht. De Rijksoverheid organiseert dat proces onder meer door na te streven dat:
1. publieke belangen voldoende geborgd zijn;
2. het besluitvormingsproces vooraf inzichtelijk is met duidelijke rollen en verantwoordelijkheden: deze moeten passen bij het proces en kunnen wisselen per opgave; er is duidelijk wat er op de agenda staat, wie er besluit en wat de rol is van betrokken partijen, waarbij navolgbaar is hoe de inbreng van participanten meeweegt in de besluitvorming.
3. er een onafhankelijke, betrouwbare en, waar mogelijk, gezamenlijke feitenbasis is voor besluitvorming, daarnaast is de kennis en expertise voor de omgeving toegankelijk, transparant en navolgbaar ontsloten middels een centraal informatiepunt,
4. verantwoordelijke partijen voor zorgvuldige besluitvorming in staat worden gesteld alle belangen in beeld te krijgen en – in lijn met de omgevingswet – verantwoordelijkheid kunnen nemen voor de inrichting van hun eigen participatieproces
5. verantwoordelijke partijen via een transparant proces in staat worden gesteld ook besluiten te nemen die niet op (volledig) draagvlak kunnen rekenen;
6. betrokkenen tevreden zijn over het proces van besluitvorming
7. alle partijen in staat worden gesteld hun taken en verantwoordelijkheden uit te voeren;
8. er sprake is van uitvoerbaar en handhaafbaar beleid;
9. afspraken worden nageleefd: een onafhankelijke autoriteit heeft toezicht en handhaaft de regels en wetten.

De Rijksoverheid is verantwoordelijk voor het borgen en het halen van de doelen van besluiten die de Rijksoverheid neemt. De Rijksoverheid roept de andere verantwoordelijke partijen (provincies, luchthavens, luchtverkeersleiding) deze uitgangspunten en doelen te gebruiken bij besluiten die raken aan luchtvaartbeleid.

Relatie Omgevingswet

De Rijksoverheid wil belanghebbenden in een zo vroeg mogelijk stadium betrekken bij besluiten. Nu al kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen bij luchtvaartbesluiten. De Rijksoverheid sluit daarbij zoveel mogelijk aan bij de participatie uit de Omgevingswet. In de Omgevingswet is participatie vormvrij: de initiatiefnemer bepaalt hoe die het beste vormgegeven kan worden.

De Omgevingswet is de overkoepelende wet waar het de regelgeving voor de leefomgeving betreft. Hierin staat dat provincies en gemeenten in beginsel over de ruimtelijke ordening gaan in het omgevingsbeleid. Het Rijk heeft bevoegdheden om nationale belangen, zoals het belang van de luchtvaart, daarin te borgen. Het vaststellen van nationale belangen gebeurt in het kabinet met betrokkenheid van de Tweede Kamer, waarbij ook de belangen van andere opgaven worden meegewogen. Provincies en gemeenten behouden de mogelijkheid en verantwoordelijkheid om vervolgens integrale keuzes over ruimtelijke ontwikkelingen te maken, binnen de kaders die het Rijk stelt, zoals onder meer in de Wet luchtvaart.

In de Wet luchtvaart is de sectorale regelgeving voor de luchtvaart uitgewerkt. De luchtzijdige kant van de luchtvaart is een verantwoordelijkheid van het Rijk omdat dit de verantwoordelijkheid en belangen van de gemeenten en provincies overstijgt. De luchtvaartregelgeving raakt de ruimtelijke ordening omdat er, vanwege geluidbelasting en het risico dat de luchtvaart met zich meebrengt, beperkingen

worden gesteld aan de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Vanwege de geluidbelasting worden beperkingen gesteld aan geluidgevoelige gebouwen, zoals woningen en scholen. Vanwege het risico worden beperkingen gesteld aan kwetsbare gebouwen die intensief worden gebruikt, zoals ziekenhuizen en kantoren. De gebieden waarbinnen de beperkingen gelden zijn gebaseerd op de risico- en geluidcontouren die voortvloeien uit het (luchtzijdige) gebruik van de luchthaven. Zo biedt het Rijk een basisbescherming voor omwonenden en gebruikers van de gebieden rond de luchthavens.

Ook onder de Omgevingswet blijven de beperkingengebieden een verantwoordelijkheid van het Rijk onder de Wet luchtvaart. De gebieden worden vastgelegd in luchthavenbesluiten. De beperkende regels die gaan gelden binnen deze gebieden worden dan vervolgens vastgelegd in een besluit onder de Omgevingswet, het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Hiermee wordt de integraliteit van de regelgeving bevorderd. Dit zal nog niet direct zo zijn bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022. Ook na het vastleggen in het Bkl blijven provincies en gemeenten de verantwoordelijkheid houden voor de regionale en lokale ruimtelijke besluitvorming, waarbij de beslissingsbevoegdheid ingekaderd wordt door nationale regelgeving. Dit betekent dat er een eigen (integrale) afwegingsruimte is voor de decentrale overheden, zolang men zich houdt aan de minimumgrenzen die door het Rijk zijn gesteld.
De luchtvaartsector wordt overigens ook beperkt door de regels die nationaal worden gesteld in en op grond van de Wet luchtvaart. Deze regels hebben betrekking op geluidbelasting, externe en vliegveiligheid, en lokale luchtverontreiniging.

8.2 Maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid

Deze Luchtvaartnota zet in op de publieke belangen zoals gedefinieerd in hoofdstuk 1. Door te zorgen voor verbindingen met de grootst mogelijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Door optimaal in te spelen op de vraag naar mobiliteit. Door de keuzes voor mobiliteit expliciet te maken. En door normen te stellen aan de bijdrage van luchtvaart aan de klimaatdoelen. Beide onderwerpen – verbindingen en klimaat – raken de hele Nederlandse samenleving.

Zoals eerder aangegeven wil de Rijksoverheid alle belangen goed in beeld hebben en afwegen ten behoeve van besluitvorming over landelijk beleid. De Rijksoverheid zorgt daarom voor een helder besluitvormingsproces waarbij belanghebbenden hun ideeën en belangen evenwichtig in kunnen brengen. Om het proces te versterken, zowel aan de voorkant als aan de achterkant van beleid met een passende rechtsbescherming, zal de Rijksoverheid het volgende introduceren, aanvullend op bestaande instrumenten:

- Nationale Klankbordgroep Luchtvaart: bespreekt op informele wijze het algemene beleid rond luchtvaart en bijvoorbeeld de internationale inzet. Vanuit het Rijk doen de ministeries van IenW en Defensie mee in de klankbordgroep.
- Verdiepende themasessies: dit zijn kennissessies die betrokken partijen in staat stellen met betere sectorspecifieke kennis aan gesprekken met de Rijksoverheid deel te nemen.

Voortbordurend op het advies van de Commissie governance en participatie zal de komende periode verder gewerkt worden aan de inrichting van de overlegstructuur. Volgens het kernprincipe dat ‘vorm volgt uit doel’ zal vooraf o.a. steeds worden vastgesteld welk onderwerp, met welk doel met welke betrokken zal worden behandeld. Hierbij zal ook de integraliteit tussen de verschillende overleggen en de betrokkenheid van de bestaande regionale overleggen (CRO’s, ORS, LEO) meegenomen worden.

Nationale opgaven: nationale afwegingen over met name economie en klimaat
Besluiten over klimaat en de Nederlandse economie vereisen betrokkenheid op een ander niveau dan die van de directbetrokkenen en omwonenden van een luchthaven. Zoals beleid van de Rijksoverheid in het stellen van normen voor emissies, voor het toepassen van kwaliteit van nieuwe verbindingen, in het hanteren van instrumenten om gedrag te beïnvloeden. Om deze beleidsvorming te bespreken, komt er in 2020 een Nationale Klankbordgroep Luchtvaart (NKL).

Die bespreekt op informele wijze voorstellen voor het algemene beleid rond luchtvaart, waarbij de aanwezigen op individuele titel meedenken en adviseren over de voorgenomen besluitvorming. De Nationale

Klankbordgroep zal in algemene zin bijdragen en reflecteren op het nationale luchtvaartbeleid. De NKL kan periodiek bij elkaar komen en er kunnen zowel partijen met een landelijke verantwoordelijk als met een landelijk belang deelnemen. Voor inbreng vanuit de regio zitten in de NKL ook partijen die betrokken zijn bij de regionale uitwerking van beleid, zoals bijvoorbeeld delegaties vanuit de Omgevingsraad Schiphol (ORS), Commissies Regionaal Overleg (CRO's) en het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO).

Regionale opgaven en regionale uitwerking van beleid

Maatregelen voor de lokale leefomgeving rond luchthavens, hebben een meer regionale invalshoek. Denk aan maatregelen voor geluidsoverlast, (ultra)fijnstof, gezondheid of stikstof. Bestuurders, luchthavens, gebruikers van de luchthaven en omwonenden in de omgeving zijn hierbij betrokken. Hebben deze onderwerpen een nationale uitstraling, zoals meten en berekenen van geluid en eventuele nieuwe normen? Dan kunnen die besproken worden in de Nationale Klankbordgroep Luchtvaart.

Spelregelkader wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures

Het ministerie van IenW maakt samen met het ministerie van defensie een spelregelkader voor het proces om te komen tot wijziging van luchtruim en vliegprocedures. De ministeries doen een voorstel voor categorisering van luchtruimwijzigingen; variërend in de impact op het luchtverkeersleidingssysteem en de potentiële maatschappelijke impact. Ook heeft het Rijk hierbij aandacht voor de rollen van partijen, de op te leveren informatie en voor de participatie van relevante stakeholders uit de luchtvaartsector en de omgeving, passend bij de verwachte impact van de luchtruimwijzigingen.

Gang naar de bestuursrechter

Uit de verkenningsfase van de Luchtvaartnota bleek dat er, met name onder bewonersorganisaties, draagvlak is om de gang naar de bestuursrechter open te stellen voor alle luchthavenbesluiten. Sinds 2003 is het wettelijk zo geregeld dat de gang naar de bestuursrechter is uitgesloten tegen luchthavenbesluiten voor Schiphol, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam. De rechtsbescherming voor deze besluiten is verplaatst naar de civiele rechter. Tegen alle andere luchthavenbesluiten staat wel direct beroep bij de bestuursrechter open. De Rijksoverheid onderzoekt daarom de mogelijkheid van direct beroep bij de bestuursrechter, met een daarbij beredeneerde termijn, tegen luchthavenbesluiten. Dit vanwege de rechtseenheid, de aan de laagdrempelige bestuursrechtelijke rechtsgang verbonden voordelen voor luchthavens, burgers en maatschappelijke organisaties. Een gelijke rechtsgang schept ook duidelijkheid voor alle luchthavenbesluiten. Hiervoor moet de regelgeving worden aangepast.

8.2.1 Rol van de bestaande overlegorganen

In de huidige situatie kan de Rijksoverheid advies vragen over de ontwikkeling van Schiphol aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS). De Commissies Regionaal Overleg (CRO's) zijn het overlegorgaan voor de andere luchthavens. Het Rijk versterkt de rol van de CRO's en de ORS in het adviseren over de operationele aangelegenheden rond de luchthavens die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio rond de luchthavens. Het kabinet wil dit doen in nauwe samenspraak met betrokkenen. De uitwerking van de permanente overlegstructuur naar aanleiding van de Proefcasus Eindhoven dient hierbij als inspiratie. Voor de toekomstige vormgeving van de ORS zijn de uitkomsten van de evaluatie die wordt uitgevoerd door Van Geel van grote betekenis. Verder zal het advies van de Commissie governance en participatie onder leiding van dhr. Cohen worden benut.

Commissies Regionaal Overleg (CRO's)

Alle luchthavens met een luchthavenbesluit hebben overlegplatforms waar belanghebbenden elkaar spreken over het gebruik van de luchthavens. Bij de burgerluchthavens zijn dit Commissies Regionaal Overleg. Daarin zitten gemeenten, provincie, vliegveld, omwonenden en milieuorganisaties samen met elkaar aan tafel. De CRO is het platform om de ambities van de luchthaven te bespreken en afspraken te maken over bijvoorbeeld:

- geluidsoverlast
- klachtenafhandeling
- duurzaamheid
- regionale inbedding



Om deze rol te kunnen invullen, investeert het Rijk in het verder professionaliseren van de CRO's en het opleiden van de deelnemers.
De wettelijke status van de CRO's wordt niet veranderd. Wel verhoogt het Rijk de subsidie van de CRO's. De CRO's krijgen als taak jaarlijks een brede bijeenkomst te organiseren met gemeenten die ook worden geraakt door de luchthaven (CRO+). Het Rijk overlegt met de voorzitters of de CRO's extra taken moeten en kunnen krijgen. Bijvoorbeeld voor het beoordelen van maatregelen die de hinder van een luchthaven kunnen beperken. Daarnaast bespreekt het Rijk de rol van de voorzitters. Die zijn immers cruciaal voor het goed functioneren van de CRO's.

Luchthaven Eindhoven Overleg

In goed overleg met regionale partijen is begin juli 2020 besloten tot de oprichting van een nieuwe, permanente overlegstructuur rondom Eindhoven Airport en vliegbasis Eindhoven, het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). Het LEO is een breed overlegplatform bedoeld voor het inbrengen van nieuwe ideeën en initiatieven, voor het transparant inventariseren van standpunten voor het samen overbruggen van eventuele tegenstellingen en het zoeken naar kansrijke verbindingen tussen de luchthaven Eindhoven en haar omgeving. Het LEO bestaat uit een breed overleg, de Brede Overlegtafel, met daarnaast twee kamers: de civiele kamer 'Ontwikkeling Eindhoven Airport' en de militaire kamer 'Commissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) Eindhoven'. De wettelijke taken van de COVM zijn hierbij niet gewijzigd. De kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport (OEA) is het overlegplatform over de ontwikkeling van Eindhoven Airport voor omwonenden, (Rijks)overheden, Eindhoven Airport, belangenverenigingen (natuur, milieu, bedrijfsleven) en luchtvaartmaatschappijen.

De onafhankelijke voorzitter brengt namens de partijen aan de Brede Overlegtafel, rechtstreeks advies uit aan de wettelijk bevoegde gezagen. In het LEO is schematisch weergegeven hoe betrokken partijen met verschillende rollen en verantwoordelijkheden voor de agenda van de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot 2030 bij de vijf speerpunten betreffende geluidbelasting, klimaatdoelen, luchtkwaliteit, meerwaarde voor de regio en vertrouwen vanuit de omgeving participeren. Er wordt onderscheid gemaakt in partijen met een verantwoordelijkheid, of het gaat om adviseren, of meedoen of op de hoogte worden gebracht (informeren). Dit komt overeen met het advies van de Commissie governance en participatie dat luidt dat er vooraf duidelijkheid dient te zijn over rollen en verantwoordelijkheden.

Omgevingsraad Schiphol

Dhr. Van Geel is per 1 juli 2019 aangesteld als interim-voorzitter van de ORS. Als interim-voorzitter draagt hij zorg voor het waarborgen van de continuïteit van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) als overlegorgaan en faciliteert hij de ORS in zijn wettelijke taak. Daarnaast geeft hij leiding aan de evaluatie van de omgevingsraad, waarbij over de toekomstgerichte organisatie van de ORS wordt besloten in samenhang met de kaders uit de Luchtvaartnota. Op basis van verschillende gesprekken, zowel met partijen van de ORS als die geen lid zijn van de ORS, heeft Van Geel een tussentijds advies opgesteld (Van Geel, 2019b).

Naar aanleiding van de gesprekken zijn verschillende observaties gedaan door Van Geel die variëren van bijvoorbeeld de rol van delegaties, de maatschappelijke context en ook de rol van het ministerie. Op basis van de observaties concludeert Van Geel dat er vanaf 2006 vele successen geboekt zijn die ook internationaal niet onopgemerkt zijn gebleven, maar dat het huidige model niet meer effectief is. Uit de analyse stelt hij dat het noodzakelijke commitment op de 'gemeenschappelijke uitgangspunten' van alle delegaties – zoals verwoord in het advies van Alders en Verheijen (6 februari 2002) als grondslag voor de vorming van de ORS – momenteel ontbreekt. Van Geel formuleert op basis van deze observaties drie hoofdconclusies die van belang zijn voor het vervolgproces:

1. cosmetische veranderingen in de vormgeving van de ORS zijn niet adequaat;
2. er is behoefte aan meer regie vanuit het Rijk;
3. omgevingsparticipatie is onverminderd van belang.

Deze conclusies zijn inmiddels onderschreven in het advies van de Commissie governance en participatie; zo effectief als deze vorm van coproducerende participatievorm was, door een verscheidenheid aan gebeurtenissen heeft het huidige model zijn effectiviteit steeds verder verloren. Naar aanleiding van de hoofdconclusies moet er worden gekeken naar een alternatief model. De wederzijdse afhankelijkheid tussen partijen is er niet minder op geworden. Dit maakt dat omgevingsparticipatie onverminderd van belang is. Kernvraag is hoe. Als uitgangspunt voor verdere vormgeving van omgevingsparticipatie wordt onderscheid gemaakt tussen vraagstukken op landelijk en op regionaal niveau. Vraagstukken op landelijk niveau horen niet tot de scope van het advies van Van Geel. Maar hij geeft wel suggesties over hoe (in de regio) tot een heldere kaderstelling kan worden gekomen, bijvoorbeeld rond een afwegingskader hinderreductie. Met betrekking tot het regionaal niveau worden in het advies onderwerpen meegegeven die context moeten bieden voor succesvolle regionale afstemming. In zijn advies stelt Van Geel dat het regionaal overleg zich vooral moet richten op de belangrijke regionale opgaven voor hinderbeperking en investeringen in de kwaliteit van de leefomgeving. Daarvoor is nodig dat het Rijk kaders stelt op nationaal niveau voor bescherming van de omgeving en randvoorwaarden vaststelt voor de operatie van de luchtvaartsector vanuit omschreven publieke belangen.

Voor het organiseren van regionale afstemming zijn door Van Geel aanvankelijk drie coördinatiemodellen uitgewerkt:

- Regionaal Rijksuitvoeringsmodel: legt in de decentrale uitvoering de nadruk op de regiefunctie van het Rijk. In dit model neemt het Rijk ook zelf de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het geformuleerde beleid, waarbij het Rijk de sectorpartijen en omgevingspartijen betrekt.
- Sectoraal verdienmodel: legt in de decentrale uitvoering de nadruk op de afrekenbare levering van prestaties door de luchtvaartsector. Dit model belegt vanwege dat accent de verantwoordelijkheid voor de regionale uitvoering bij de luchtvaartsector.
- Onafhankelijk commissarismodel: legt in de decentrale uitvoering de nadruk op de integraliteit van de luchtzijdige en de landzijdige ontwikkelingen bij de verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de luchthavenregio en de inpassing van de luchtvaart daarin. Dit model belegt vanwege de integraliteit de verantwoordelijkheid voor de regionale uitvoering bij de luchtvaartsector en de bestuurlijke regio gezamenlijk.

Het adviestraject over de toekomstige organisatie van het overleg met de omgeving rond Schiphol is met betrokkenheid van de delegaties van de huidige ORS in volle gang. Eind 2020 wordt een definitief advies verwacht van Van Geel. Over een toekomstgerichte organisatie van het overleg wordt in 2020 besloten op basis van het definitieve advies.

8.2.2 Luchtvaartbeleid bestuurlijk: internationaal, nationaal, provinciaal

In bestuurlijke zin worden luchtvaartbeleid en regelgeving op internationaal, nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau vanuit de overheid verzorgd. Daarom zal vanuit de Rijksoverheid ook ingezet worden op het versterken van de interbestuurlijke samenwerking. Luchtvaart is bij uitstek een internationale aangelegenheid. De luchtvaart en het luchtruim zijn intrinsiek verbonden met andere landen. Dit beïnvloedt de ruimte voor het borgen van de publieke belangen van luchtvaart op nationaal niveau. De versterking van de bestuurlijke inzet op het luchtvaartdossier wordt op alle niveaus ingevuld.

8.2.3 Internationale inzet

De luchtvaart heeft een sterk internationaal karakter. Dit vraagt om een strategische internationale inzet om de publieke belangen uit de Luchtvaartnota te borgen. Dit doet het ministerie van IenW. Het ministerie zorgt voor een strategische, gecoördineerde en luchtvaartbrede inzet op internationale dossiers die passen binnen de kaders van de Europese Unie (EU) en de VN-luchtvaartorganisatie ICAO. In de voorgaande hoofdstukken is de inzet geschetst ten aanzien van veiligheid, connectiviteit en duurzaamheid. IenW versterkt het contact met besluitvormers in het internationale speelveld om adaptief in te kunnen spelen op wisselende prioriteiten.

Internationaal is en blijft Nederland op alle niveaus en in alle stadia van de ontwikkeling van nieuw beleid actief in ICAO. IenW doet in samenwerking met andere landen in allerlei werkgroepen en panels actief mee in de ontwikkeling van nieuwe beleid en regelgeving, gebaseerd op het Verdrag van Chicago en de daarmee samenhangende 'annexen'. In de periode 2019–2022 is Nederland lid van de ICAO-Council, het hoogste bestuursorgaan van ICAO.

Op Europees niveau is en blijft Nederland ook op alle niveaus actief in het ontwikkelen en beïnvloeden van nieuw beleid en regelgeving. Voor de luchtvaartveiligheid en het luchtverkeer zijn respectievelijk EASA en Eurocontrol organisaties waarin IenW actief opereert. Daarnaast zet IenW zich in EU-verband in om richting te geven aan het EU-beleid, in lijn met deze Luchtvaartnota en in aansluiting op de European Green Deal.

Daarnaast versterkt IenW waar nodig ook de bilaterale relaties op specifieke thema's. Dat zijn bijvoorbeeld de buurlanden als het gaat om de herindeling van het luchtruim, coalities van EU-lidstaten om de verduurzaming van de luchtvaart in Europa te versnellen en samenwerking met landen binnen en buiten Europa op het gebied van kennis, onderzoek en innovatie.

8.2.4 De Rijksoverheid

Het Rijk is verantwoordelijk voor het goed functioneren van het luchtvaartsysteem in Nederland en de borging van de publieke belangen die daarmee samenhangen. De Rijksoverheid wil deze publieke belangen borgen met een betere regie dan voorheen en de ontwikkeling van nieuwe beleidsinstrumenten. Daarbij wordt de bestuurlijke betrokkenheid van provincies geborgd (zie 8.2.5). Ook wordt de maatschappelijke betrokkenheid versterkt door het inrichten van een nationale klankbordgroep en door uitbreiding van de participatiemogelijkheden (zie 8.2) en door het scherper afbakenen van de verantwoordelijkheden van partijen als de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavens en de luchtverkeersleiding (zie ook 8.3). De bestuurlijk verantwoordelijkheid betreft ook het zorgen voor een adequate uitvoering van vastgesteld beleid en voor het borgen van toezicht en handhaving van regelgeving door de ILT.

8.2.5 Provincies

De Rijkoverheid en de provincies blijven binnen de bestaande verantwoordelijkheden samenwerken op het gebied van luchtvaart en aanverwante beleidsterreinen, de interbestuurlijke samenwerking zal verder worden versterkt en vormgegeven. Er komt een periodiek bestuurlijk overleg luchtvaart. Dit moet de afstemming verbeteren tussen de minister van IenW, de staatssecretaris van Defensie en de gedeputeerden. Afhankelijk van het onderwerp kunnen ook de ministers van BZK en LVN aansluiten.
De provincies vervullen een adviserende rol in de ontwikkelingen van luchtvaart, nu en in de toekomst, bij:

- alle luchtvaart- en luchtruimwijzigingen waarvan relevante merkbare effecten zijn te voorzien binnen een provincie, maar die ook provincie- en landsgrensoverstijgend kunnen zijn;
- evaluatiemomenten rondom inrichting van luchtruim en capaciteitsverdeling van luchthavens;
- inhoudelijke ontwikkelingen op de grond die de luchtvaart raken of door de luchtvaart geraakt worden.

Deze adviserende rol betreft:

- samenwerking tussen provincies en het Rijk als partners, ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid;
- erop toezien dat vanuit de Rijksverantwoordelijkheid de effecten van luchtvaart op de woon- en leefkwaliteit voor de provincies inzichtelijk worden gemaakt en mee worden gewogen in de besluitvorming (ook buiten de bestaande, wettelijke contouren);
- erop toezien dat het advies van de provincies, gevraagd en ongevraagd, (pro)actief betrokken wordt bij het afwegen van belangen rondom de effecten van luchtvaart op woon- en leefkwaliteit;
- erop toezien dat ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie met gevolgen voor de luchtvaart inzichtelijk worden gemaakt voor het Rijk en ook mee worden gewogen in de besluitvorming.

De provincies hebben daarnaast hun eigen verantwoordelijkheid, voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, natuur en regionale economische ontwikkeling. In hun rol als bevoegd gezag, en voor zover van toepassing ook in hun rol als aandeelhouder van een regionale luchthaven, wordt van de provincies verwacht dat zij in lijn met de kaders van deze Luchtvaartnota opereren.

Daarnaast kunnen in de uitvoering van Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) sectorpartijen en provincies tegen specifieke vraagstukken of knelpunten aanlopen. In dat geval gaat het Rijk met die partijen in gesprek om te bezien of oplossing daarvan wenselijk en noodzakelijk is.

8.2.6 Gemeenten

De bestuurlijke verantwoordelijkheid van gemeenten in directe zin ligt in de rol als bevoegd gezag voor allerlei vergunningen in het kader van de Omgevingswet die van invloed zijn op de exploitatie van een luchthaven op het grondgebied van een gemeente. Ook liggen er verantwoordelijkheden rond veiligheid (veiligheidsregio) en openbare orde. Er is geen aanleiding om veranderingen aan te brengen in deze bevoegdheden.

Het gemeentebestuur wordt vaak als eerste benaderd door burgers met vragen rond luchtvaart. Het is dus van groot belang dat gemeenten in samenspraak met de provincies tijdig en adequaat op de hoogte zijn van ontwikkelingen in de luchtvaart die hen kunnen raken. Het ministerie zet daarom in op een goede informatievoorziening en op toegankelijkheid om snel te kunnen acteren daar waar beleidsinzet wenselijk is.

8.3 Rol van deskundigen

De rol van deskundigen in de ontwikkeling van het luchtvaartbeleid is belangrijk. Zij brengen kennis in de discussie, maar hebben, anders dan de maatschappelijke stakeholders, geen belang. Expertsessies stellen deskundigen in staat inbreng te leveren.

Expert-overleg: (inter)nationale klankbordgroep over luchtvaartveiligheid

Veiligheid staat in de luchtvaart op één en is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de luchtvaart. De governance van de veiligheid wordt in belangrijke mate bepaald door internationale regels vanwege ICAO en EASA. Om goed invulling te geven aan de ambities voor de luchtvaartveiligheid richt het ministerie van IenW een expertgroep luchtvaartveiligheid in. In de expertgroep spreekt het ministerie periodiek over de betekenis van (internationale) ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de luchtvaartveiligheid in Nederland. Daarbij kunnen ook andere actuele onderwerpen aan bod komen die een relatie met veiligheid hebben. Dit kan het ministerie helpen bij het aanscherpen van de ideeën over de verbetering van de luchtvaartveiligheid.

8.4 Aansturing uitvoering door de Rijksoverheid

De Rijksoverheid wil rollen en verantwoordelijkheden beter van elkaar scheiden. Het Rijk onderscheidt:

- (semi)publieke partijen met een verantwoordelijkheid bij beleidsbeslissingen: zoals de zelfstandige bestuursorganen LVNL en ACNL en de overheids-NV Schiphol Group;



© ILT

- private partijen: zoals luchtvaartmaatschappijen, andere bedrijven en maatschappelijke organisaties met een belang dat zorgvuldig wordt meegewogen bij beslissingen.

De Rijksoverheid – en op onderdelen provinciale en gemeentelijke overheden – is het bevoegd gezag bij publieke besluiten over de luchtvaart en luchthavens.

Het begrip 'luchtvaartsector' verandert daardoor. Bij beleidsbeslissingen met een publiek karakter is sprake van een verschil tussen de luchtverkeersleiding (zelfstandig bestuursorgaan, zbo), luchthaven (vaak onderdeel van een overheidsdeelneming) en luchtvaartmaatschappijen. Betrokken partijen adviseren aan de Rijksoverheid vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid. In de uitvoering blijft goede samenwerking tussen deze partijen uiteraard noodzakelijk.

Het onderscheid tussen partijen met een publieke verantwoordelijkheid en belanghebbenden in de luchtvaart, is terug te leiden naar de aansturingsrelatie tussen IenW en partijen waar dit via aandeelhouderschap, de kaderwet voor zbo's of de Wet Luchtvaart is geregeld.

Adviezen van partijen met een publieke verantwoordelijkheid gebruikt de Rijksoverheid om de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van beleid te garanderen. Dit vraagt enerzijds nauwe samenwerking tussen de partijen onderling en anderzijds een heldere rol- en taakverdeling tussen alle partijen. Hierdoor weet de omgeving duidelijk wie wat moet doen en wie waarover mag meepraten, mee adviseren of meebeslissen. De Rijksoverheid werkt een wettelijke informatieplicht uit voor de Schiphol Group, zodat de minister alle informatie krijgt om de wettelijke taken te vervullen.

8.4.1 Positie van partijen met publieke verantwoordelijkheid

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

De vele uitdagingen in het Nederlandse luchtruim stellen voor de komende jaren hoge eisen aan de luchtverkeersdienstverlening in ons land. De wettelijke evaluatie LVNL 2013 – 2018, zoals die op 12 november 2019 aan de Kamer is gestuurd, laat zien dat LVNL een positieve transitie heeft ingezet naar een open, flexibele en extern georiënteerde organisatie, gericht op het borgen van publieke belangen.

Deze transitie zal de komende jaren verder bestendigd moeten worden. Enerzijds in de cultuur en werkwijze van de LVNL-organisatie, anderzijds in de rolinvulling en positionering van LVNL in het bredere maatschappelijke krachtenveld rond luchtvaart. Dit vraagt ook om een intensievere sturingsrelatie tussen de Rijksoverheid en LVNL en het nog nadrukkelijker benutten van de deskundige adviesrol die LVNL kan spelen.

Om de publieke belangen in het luchtruim effectiever en efficiënter te kunnen invullen, besloten de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie om samen met de militaire luchtverkeersdienstverlener, het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), toe te werken naar één geïntegreerde civiel-militaire dienstverlener binnen het huidige zbo LVNL, met medio 2023 als streefdatum voor realisatie. Daarmee is straks sprake van één dienstverlener voor het beheer van het Nederlandse luchtruim onder 24.500 voet (ongeveer 7,5 kilometer). Hiermee ontstaat niet alleen een robuustere en meer toekomstbestendige organisatie, die op een meer flexibele wijze kan worden ingezet, maar ook een speler die in het Europese krachtenveld aan betekenis en slagvaardigheid wint. Daarmee kan Nederland krachtiger bij blijven dragen aan het stapsgewijze realiseren van een Single European Sky.

Gelet op de grote opgaven in het Nederlandse luchtruim in de komende jaren, en aansluitend bij de integratie van LVNL en CLSK, ziet de Rijksoverheid LVNL/CLSK vooralsnog als de 'preferred supplier' voor de dienstverlening in het Nederlandse luchtruim tot 24.500 voet. Dat betekent dat de luchtverkeersdienstverlening ten aanzien van Schiphol, de regionale luchthavens onder bevoegd gezag van het Rijk, de militaire vliegvelden en – onder voorwaarden – luchthavens van regionale betekenis is voorbehouden aan LVNL/CLSK. De luchthavens worden hierbij uitgedaagd om innovatieve concepten toe te passen (zoals remote tower voor regionale luchthavens) en te bezien welk maatwerk per luchthaven mogelijk is.

Airport Coordination Netherlands (ACNL)

Per 1 april 2020 wordt de Nederlandse slotcoördinator (ACNL) omgevormd van een privaatrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan naar een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan. De primaire verantwoordelijkheid van ACNL blijft gelijk en bestaat uit het toewijzen van slots aan luchtvaartmaatschappijen op de gecoördineerde Nederlandse luchthavens. De slotcoördinator ziet ook toe op het gebruik van de toegewezen slots. De slotuitgifte moet hij op grond van de systematiek van de EU-slotverordening 95/93 en nationale regelgeving op onafhankelijke, transparante en non-discriminatoir uitvoeren. Op ACNL is de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen van toepassing.

Schiphol Group

De Rijksoverheid houdt 69,8% van de aandelen van Schiphol, die het ministerie van Financiën beheert op basis van de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013. Schiphol Group heeft zowel een maatschappelijk als een bedrijfsmatig karakter. De inzet is om het maatschappelijk belang en het bedrijfsmatige belang elkaar te laten versterken, waarbij een sterke publieke functie ook het bedrijfsbelang ten goede komt. De in deze Luchtvaartnota benoemde publieke belangen vormen de basis voor besluitvorming. Daarbij zijn ook de algemene publieke belangen van staatsdeelnemingen zoals de continuïteit en financiële stabiliteit van de deelneming en het hebben van goed ondernemingsbestuur van essentieel belang. Het aandeelhouderschap zorgt, naast de statische middelen van wetgeving en beleid, dat de strategische belangen van Schiphol zijn geborgd. Een kapitaalvennootschap is een goede organisatie- en rechtsvorm voor Schiphol, omdat Schiphol in een concurrerende marktomgeving opereert waar een marktconform rendement moet worden gemaakt en zelfstandig de benodigde financiering moet worden aangetrokken.

8.5 Toezicht in de luchtvaart

De ILT is de toezichthouder van het ministerie van IenW en heeft vanuit die positie een duidelijke verantwoordelijkheid binnen dit speelveld. Als toezichtautoriteit waakt zij over publieke belangen en werkt vanuit haar onafhankelijke positie dagelijks aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in de luchtvaart. De ILT houdt zicht op ontwikkelingen in de luchtvaartsector en speelt in op de actualiteit door ongeplande inspecties naar aanleiding van incidenten, slechte prestaties, signalen en onderzoeken.

Naast het houden van toezicht en het verstrekken van vergunningen op basis van de wet- en regelgeving voor de luchtvaart, signaleert de ILT maatschappelijke tendensen en risico's voor veiligheid en duurzaamheid. Daarover geeft de ILT signalen af aan de politiek, het ministerie en andere belanghebbenden. De rol van de inspectie is daarmee breder dan alleen toezien op de naleving en handhaven van de wet. Op deze manier ontwikkelt de ILT zich steeds verder als luchtvaartautoriteit.

Toezicht wint aan brede publieke belangstelling, en er wordt meer van de toezichthouder verwacht. Dat geldt zeker ook voor de luchtvaart. Veiligheid is een absolute randvoorwaarde bij de besluitvorming over de toekomst van Schiphol, Lelystad en de regionale luchthavens. Tegelijkertijd speelt een goede leefomgeving rond de luchthavens een belangrijke rol in het huidige maatschappelijk debat. Het toegenomen belang van toezicht en de ambitie om tot de best presterende lidstaten te behoren, vragen om een verdere versterking van de ILT. In 2018 is de ILT gestart met een integraal toezichtprogramma Schiphol waarbij de aandacht uitgaat naar zowel de veiligheid als de duurzaamheid op en rond de luchthaven. Met de jaarlijkse Staat van Schiphol informeert de ILT de buitenwereld over haar toezicht en brengt de stand van vliegveiligheid en de leefomgeving in kaart. De komende jaren wordt de Staat van Schiphol verder ontwikkeld, waarbij de inspectie ook een oordeel zal uitspreken over wat ze waarneemt. Op die manier draagt de ILT ertoe bij dat maatschappelijke ontwikkelingen publiekelijk zichtbaar zijn en belangrijke keuzes op het gebied van luchtvaart op basis van geordende informatie kan plaatsvinden.

De toekomstige luchtvaartontwikkelingen vragen veel van de toezichthouder, zo heeft de ILT ook een belangrijke toetsende rol bij de voorgenomen herziening van het Nederlandse luchtruim. Het is daarom van belang dat de ILT beschikt over voldoende middelen, capaciteit en kennis om als autoriteit op te kunnen treden. In het kader van het actieplan bij het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP, zie paragraaf 2.2) wordt de bestaande systematiek hiervoor verder ontwikkeld.

Daarnaast vormen duidelijke regels een essentiële voorwaarde voor goed toezicht. Het ministerie van IenW zorgt ervoor voor dat de toezichthouder ook daadwerkelijk in staat wordt gesteld tot goed toezicht door het vastleggen van duidelijke en handhaafbare normen. Dit is niet alleen relevant voor het werk van de ILT. Ook voor de sector is het van groot belang dat er duidelijkheid bestaat over de normen waaraan ze gehouden zijn. Op die manier kan de ILT optimaal bijdragen aan een veilige en duurzame luchtvaart en aan vertrouwen van de omgeving in de Rijksoverheid.

8.6 Kennisbasis

Kennis is belangrijk voor het realiseren van de ambities uit de Luchtvaartnota en het ontwikkelen van effectief beleid. Bij het opstellen van de Luchtvaartnota is gewerkt aan een onafhankelijke en betrouwbare kennisbasis, onder andere door het laten uitvoeren van scans van de beschikbare kennis (door PBL, NLR en KiM), de plan-MER en diverse aanvullende onderzoeken. De kennisbasis zal komende tijd verder versterkt worden. Hiertoe stelt het kabinet onder andere een nieuwe (strategische) kennisagenda luchtvaart op.

De Commissie governance en participatie wijst in haar advies terecht op het belang van een onafhankelijke en betrouwbare kennisbasis die toegankelijk moet zijn voor alle belanghebbenden. Een duidelijke kennisbasis voor besluiten over de luchtvaart vinden belanghebbenden essentieel voor het besluitvormingsproces. Het kabinet zal bekijken hoe de beschikbare kennis nog beter toegankelijk gemaakt kan worden voor de omgeving.

Daarnaast wordt er gewerkt aan een werkwijzer voor luchtvaartspecifieke maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA), zodat MKBA's beter aansluiten bij de opgaven uit de Luchtvaartnota. Dit gebeurt onder andere in overleg met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en de planbureaus CPB en PBL. Concreet gaat het bijvoorbeeld om waardering van klimaatemissies, waardering van effecten op de leefomgeving en reistijdwaarderingen van vliegtuigpassagiers in het voor- en natransport.

9 Uitvoering en financiën



9.1 Uitvoering en evaluatie

Het kabinet kiest vanwege de vele onzekere ontwikkelingen voor een adaptieve aanpak. Dat betekent dat voor een aantal jaren afspraken worden gemaakt, met het oog op de doelen voor de lange termijn. Bij de Luchtvaarnota is om die reden een uitvoeringsagenda bijgevoegd waarin is aangegeven welke stappen het kabinet, samen met andere partijen gaat zetten. De uitvoeringsagenda is voor de komende vijf jaar en wordt regelmatig geactualiseerd. Zo kan bijvoorbeeld aan het begin van iedere kabinetsperiode worden bekeken hoe een nieuw kabinet binnen de kaders aankijkt tegen de weging van de publieke belangen en interferenties daartussen. Dit bepaald welke onderwerpen in de uitvoering prioriteit hebben. Via monitoring en evaluatie wordt bepaald of de acties op koers liggen, hoe het staat met het halen van de doelen, en of het nodig is om het beleid bij te stellen. De Rijksoverheid monitort en evalueert de voortgang van de uitvoering van het beleid en of de beleidsdoelen worden gehaald. Dit levert sturingsinformatie op voor beleid en de periodieke bijstelling van de uitvoering. Hierbij krijgen de risico's en aandachtspunten in de milieueffectrapportage (plan-MER) en de passende beoordeling aandacht.

9.2 Financiële opgaven

Het realiseren van de ambities uit deze nota brengt nieuwe opgaven voor de sector en een andere rol voor de Rijksoverheid met zich mee. De luchtvaartsector heeft een belangrijke rol in het realiseren van de langetermijndoelen. Dit betekent ook dat de luchtvaartsector in beginsel zelf betaalt voor het halen van deze doelen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor de uitvoering van publieke taken en daarmee voor de kosten van specifieke wettelijke taken, waarbij in overleg met de luchtvaartsector wel een bijdrage kan worden gevraagd indien de uitvoering van de taken tot voordeel van de sector is.

9.2.1 Financiële opgaven op korte termijn

Op de korte termijn is de inzet van het Rijk gericht op herstel van de luchtvaartsector. De EU regelgeving maakt het mogelijk voor nationale overheden om de luchtvaartsector te steunen om de gevolgen van het (gedeeltelijk) sluiten van het luchtruim vanwege een pandemie te kunnen dragen. Vanuit die ontwikkeling zijn met KLM staatssteun afspraken gemaakt waarbij de voorwaarden die daarin zijn aangegeven aansluiten bij de koers van de Luchtvaartnota. Het zal enig tijd duren om te kunnen overzien hoe zwaar de sector uiteindelijk getroffen is en in hoeverre en op welke termijn de sector zich kan herstellen.

Verder brengt het implementeren van deze nota op korte termijn kosten met zich mee voor het uitvoeren van onderzoeken en het inwinnen van adviezen voor:

- veiligheid: zoals het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma, regie en toezicht op beveiliging van vitale infrastructuur, implementatie van nieuw beleid voor drones en het automatiseren van grenscontroles;
- verbondenheid: zoals het uitwerken van een brede investeringsstrategie voor Schiphol en het ontwikkelen van een monitor voor netwerkkwaliteit;
- leefbaarheid: zoals het landelijke programma voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid;
- duurzaamheid: zoals uitwerking duurzaamheidsprogramma's, deelname aan de duurzame luchtvaarttafel en onderzoek naar niet-CO_2-broeikasgassen.

9.2.2 Financiële opgaven op lange termijn

Toekomstige kabinetten zullen besluiten over de financiële opgaven voor de lange termijn. Hieronder volgt per publiek belang een beschrijving van de belangrijkste opgaven:

- *Veilige luchtvaart*
  En veilige luchtvaart geldt als randvoorwaardelijk voor groei. Als gevolg van de coronaepidemie zal de groei van de luchtvaart vertragen. De Koninklijke Marechaussee is onder gezag van de minister van Justitie en Veiligheid verantwoordelijk voor het toezicht op de beveiliging van de burgerluchtvaart, de gewapende beveiliging van de burgerluchtvaart en het grenstoezicht en onder gezag van het OM en Burgemeester voor de politiedienst op de luchthavens. Daarom werken het ministerie van Justitie en Veiligheid (opdrachtgever), Defensie/KMar (eigenaar/opdrachtnemer) en IenW (behoeftesteller en

verantwoordelijk voor het luchtvaartbeleid) samen om zo tijdig in te spelen op wat nodig is om toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart en het effect daarvan op de KMar en haar wettelijke taken goed op te kunnen vangen.

- *Goed verbonden*
  De grote kosten voor verbondenheid komen voort uit het vergroten van de kwaliteit van Schiphol als multimodale hub. Voor de land- en luchtzijdige ontsluiting van Schiphol werkt het kabinet met de luchthaven, de sector en decentrale overheden een brede investeringsstrategie uit. Het doel van de investeringsstrategie is de bekostiging van de landzijdige ontsluiting van Schiphol. Daarbij kijkt het Rijk naar mogelijkheden voor uitbreiding van het centrale areaal en richting noordwestareaal. Hiervoor wordt onderzoek binnen het MIRT gedaan.

  Een andere kostenpost in het kader van verbondenheid is die via het internationaal spoorvervoer voor reizigers. De internationale trein moet voor 2030 een concurrerend alternatief worden voor het vliegtuig op bestemmingen waar dit reëel is. Naast de maatregelen die reeds zijn of worden genomen werken IenW, KLM, Schiphol, NS en ProRail op dit vlak samen via het actieplan AirRail. De kosten van het opstellen van het plan zijn gezamenlijk gefinancierd.

  Tot slot is het Rijk is verantwoordelijk voor het borgen van de veiligheid en connectiviteit in Caribisch Nederland. Om dit te waarborgen zal onderzocht worden of vanuit het Rijk investeringen nodig zijn in de luchthavens van Caribisch Nederland om te blijven voldoen aan internationale standaarden. Daarnaast zijn er kosten verbonden aan 'search and rescue' (SAR), het voldoen aan ICAO-eisen en de connectiviteit tussen de eilanden.

- *Een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving*
  Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan nieuwe meetmethoden en -systemen voor geluid. Het realiseren van deze meetsystemen bij de verschillende luchthavens zal de komende jaren kosten met zich meebrengen voor de luchtvaartsector.

  Het Rijk heeft Schiphol gevraagd om, in lijn met het huidige Leefbaarheidsfonds, samen met andere partijen uit de sector en de omgeving een concreet voorstel uit te werken voor een Omgevingsfonds. In samenspraak met Schiphol en het ministerie van Financiën en binnen de bestaande financiële en wettelijke kaders, worden de verschillende mogelijkheden nader onderzocht en verkend.

- *Duurzame luchtvaart*
  Naar aanleiding van het Akkoord Duurzame Luchtvaart committeren het Rijk en de sector zich aan de ambitie om minimaal 14% duurzame brandstof te gebruiken in 2030. De kosten van duurzame brandstoffen zijn aanmerkelijk hoger dan de kosten van reguliere kerosine. Het in 2030 CO_2-vrij uitvoeren van alle grondgebonden activiteiten, inclusief elektrisch taxiën, brengt kosten met zich mee voor de inzet van ander materieel en het aanpassen van de energie-infrastructuur van de luchthavens.

  Een andere belangrijke kostenpost is het volledig elektrisch vliegen op korteafstandsvluchten (tot 500 kilometer) in 2050. Dit leidt tot forse investeringen in andere vervoersconcepten met nieuwe hybride en elektrische toestellen. De implementatie van EU ETS en CORSIA leidt tot aanzienlijke kosten voor de aanschaf van emissierechten. Ook het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen en het programmaplan Duurzame Luchtvaart vragen forse investeringen.


355
Schiphol

10 Verantwoording

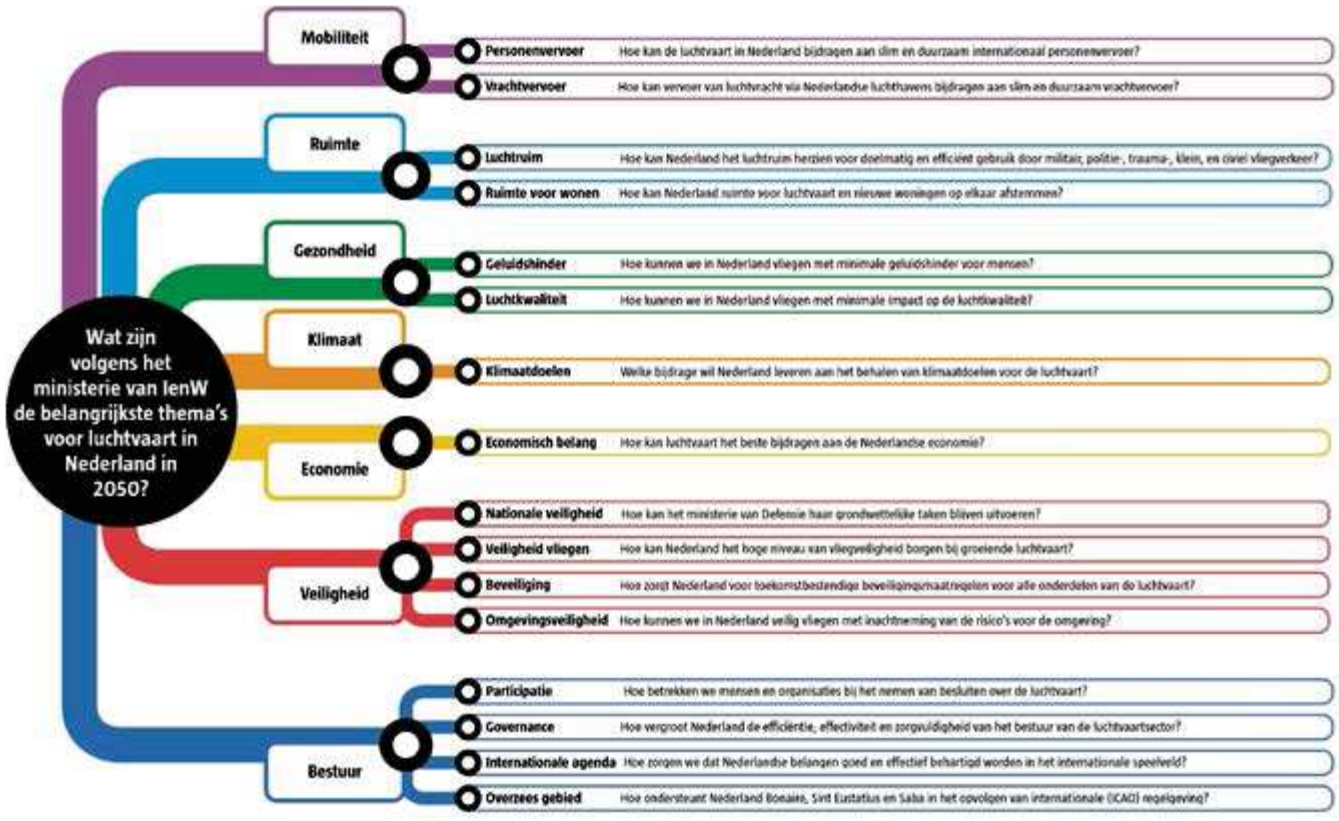


De Rijksoverheid doorliep voor deze Luchtvaartnota een zorgvuldig en transparant proces. De onderstaande paragrafen bieden een overzicht van het participatieproces, geraadpleegde kennis en deskundigheid, toetsen en adviezen. Ook is er aandacht voor de juridische status van deze nota. Voor de politieke verantwoording van moties en toezeggingen verwijst de nota door naar de Kamerbrief die tegelijk met de Luchtvaartnota verschijnt.

10.1 Totstandkoming Luchtvaartnota

In het voorjaar van 2018 begon de projectgroep met het proces om te komen tot een Luchtvaartnota. Het doel van de verkenningsfase was om te luisteren wat er in de verschillende delen van Nederland speelt rondom luchtvaart en om maatschappelijke issues op te halen. Hiervoor zijn diverse instrumenten ingezet: focusgroepen, achtergrondgesprekken, een representatief publieksonderzoek, negen regionale luchtvaartgesprekken en een nationale Luchtvaartdag. Op grond van dit participatieproces is de zogeheten Bloemlezing opgesteld (Kamerbrief, 20-12-2018). Hierin is de agenda gezet voor de uitwerking van de Luchtvaartnota. Deze Bloemlezing staat op luchtvaartindetoekomst.nl.

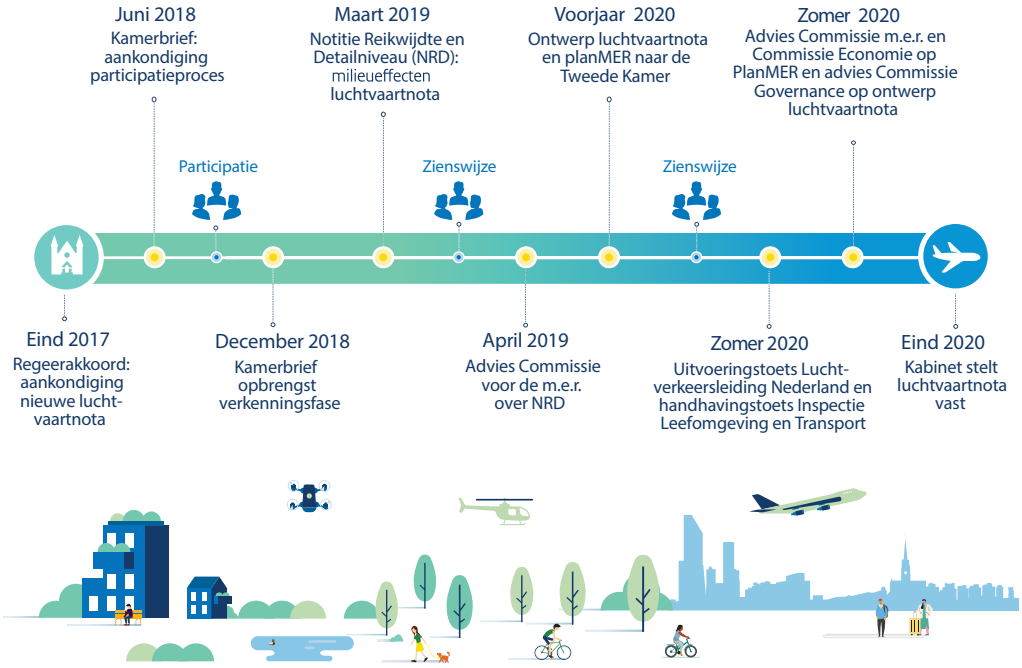
Figuur 10.1 Samenvatting van de Bloemlezing



In 2019 zijn de opbrengsten uit de verkenningsfase verder uitgewerkt. Er is gekozen voor een plan-MER-procedure, om gestructureerd en transparant om te gaan met de kennisbasis voor de Luchtvaartnota en de betrokkenheid van belanghebbenden. Tijdens deze verdiepingsfase zijn medeoverheden, kennisinstellingen en maatschappelijke partijen op diverse manieren betrokken om de inzichten uit de verdiepingsfase te verrijken. In het voorjaar van 2019 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gepubliceerd en ter inzage gelegd. Dit markeerde de start van de plan-MER-procedure. Het doel hiervan was het opstellen van het plan-MER en de passende beoordeling, waarin is gekeken naar de milieueffecten en de mogelijke effecten op de leefomgeving en op de economie. Dit heeft belangrijke inzichten opgeleverd voor de voorkeursstrategie die in de Luchtvaartnota is uitgewerkt.

In het voorjaar van 2020 heeft het kabinet de Ontwerp-Luchtvaartnota, het plan-MER en de passende beoordeling vastgesteld en vervolgens ter inzage gelegen. Ook zijn op de Ontwerp-Luchtvaartnota en plan-MER een aantal adviezen en toetsen gevraagd. Op basis van de binnengekomen zienswijzen, adviezen en toetsen, moties en toezeggingen in Kamerbehandelingen en actuele ontwikkelingen is de Ontwerp-Luchtvaartnota aangepast en is de Luchtvaartnota vervolgens eind 2020 door het kabinet vastgesteld.

Figuur 10.2 Tijdslijn totstandkoming Luchtvaartnota



10.2 Participatie en kennisbasis

Er heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden bij de totstandkoming van de Luchtvaartnota. Het doel hiervan was om de belangen van iedereen die met luchtvaart te maken heeft goed in beeld te krijgen, zodat het kabinet op een zorgvuldige manier tot besluiten kon komen. Om deze reden is de participatie gericht geweest op het ophalen van input, en op de vraag aan betrokkenen om mee te denken of te reageren op concepten. De opbrengsten van dit proces zijn van grote waarde geweest om te komen tot de eindelijke Luchtvaartnota.

Voor het opstellen van de Luchtvaartnota is gewerkt aan een kennisbasis, en is een bredere groep belanghebbenden betrokken via een voor de Luchtvaartnota opgerichte klankbordgroep, kerngroep-bijeenkomsten in de regio, en regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg met de provincies.

Ook het goed informeren van betrokkenen over het proces en de opbrengsten van de participatie is een van de doelstellingen geweest van de participatie rondom de Luchtvaartnota. Tijdige en transparante communicatie is hierbij zo veel mogelijk het uitgangspunt geweest.

De opbrengsten van het participatieproces hebben tot diverse aanpassingen geleid in de Luchtvaartnota. Alle inbreng is als input gebruikt en van waarde geweest om de zorgvuldige afweging door het kabinet mogelijk te maken.

10.2.1 Kennisbasis

In de verkenningsfase is ook gewerkt aan een onafhankelijke kennisbasis. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) maakten een scan van de literatuur zoals gepubliceerd in openbare (semi)wetenschappelijke onderzoeksrapporten over de meest relevante thema's voor de Luchtvaartnota. Daarnaast stelde het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een factsheet op over luchtvaartontwikkelingen (zie luchtvaartindetoekomst.nl).

Op basis van de kennisleemtes, die in de kennisscans zijn geïdentificeerd en op door betrokken partijen als kennisleemte aangedragen onderwerpen, is in 2019 aanvullend onderzoek gedaan.

10.2.2 Position papers

Maatschappelijke partijen en belanghebbenden zijn uitgenodigd door het ministerie van IenW om een position paper aan te leveren. Dit heeft zowel in 2018 als in 2019 in totaal circa twintig papers opgeleverd. Deze staan op luchtvaartindetoekomst.nl.

10.2.3 Klankbordgroep

Voor maatschappelijke participatie bij de Luchtvaartnota is een klankbordgroep ingericht waarin bewoners, maatschappelijke partijen, de luchtvaartsector en andere belanghebbenden evenwichtig zijn vertegenwoordigd. Deze klankbordgroep heeft de minister vanaf de verkenningsfase geadviseerd over de Luchtvaartnota. De deelnemende partijen hebben zo hun belang naar voren kunnen brengen en kunnen adviseren over een evenwichtige afweging van de verschillende belangen. Het staat de deelnemers vrij om zich nog een eigen mening te vormen, zo hebben de meeste leden hebben bijvoorbeeld een zienswijze ingediend op de Ontwerp-Luchtvaartnota.

De klankbordgroep is elke twee maanden en soms maandelijks bij elkaar gekomen, en een enkele keer op bestuurlijk niveau.

De samenstelling van de klankbordgroep:

- gebruikers van de luchtvaart: Algemene Nederlandse Vereniging van Reisondernemingen (ANVR), Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA), Dutch Association for Remotely Piloted Aircraft Systems (DARPAS), ondernemersvereniging Evofenedex, VNO-NCW;
- omwonenden: Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart (LBBL), bewoners Omgevingsraad Schiphol (ORS-bewonersdelegatie), Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen en Bewoners tegen Vliegtuigoverlast (SATL/BTV), Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (Stichting ABReL);
- natuur- en milieuorganisaties: Milieufederatie Noord-Holland, Natuur en Milieu;
- werknemersorganisaties: FNV, Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV);
- luchthavens: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), Vereniging Nederlandse Luchthavens (VNL);
- luchtvaartsector: Air Cargo Netherlands (ACN), Board of Airline Representatives in the Netherlands (BARIN), KLM, TUI, easyJet, Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart (KNVvL);
- kennisinstellingen: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), Lucht- en Ruimtevaart Nederland (LRN);
- overige: Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), NS.

Als onderdeel van het proces zijn ook 'brede' klankbordgroepen georganiseerd, waarin meer organisaties hebben kunnen participeren.

10.2.5 Bestuurlijk overleg

Op diverse momenten in het proces is ambtelijk en bestuurlijk overlegd met provincies. Gemeentes en provincies zijn betrokken geweest via kerngroep bijeenkomsten die in bijna elke provincie hebben plaatsgevonden.

10.2.6 Zienswijzenprocedures

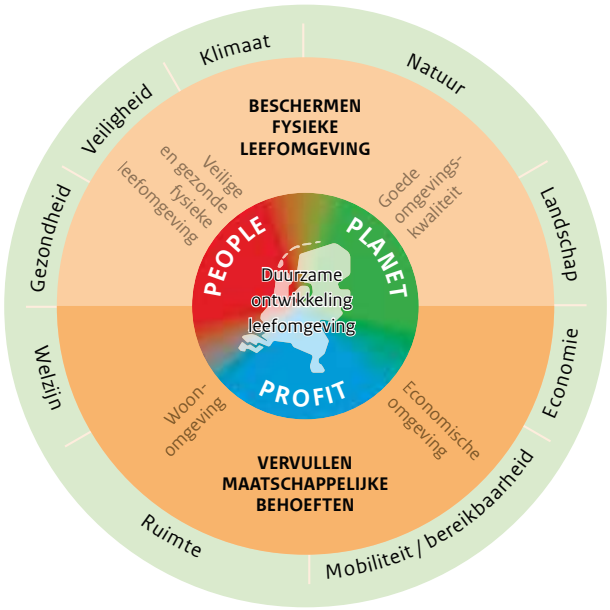
Voor de totstandkoming van de Luchtvaartnota en de plan-MER zijn twee zienswijzenprocedures doorlopen. Eenmaal voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) in het voorjaar van 2019, en eenmaal voor de Ontwerp-Luchtvaartnota en de bijbehorende plan-MER in het voorjaar van 2020. Tijdens deze procedures heeft eenieder op de ter inzage liggende de stukken een zienswijze kunnen indienen. Voor beide procedures is een Nota van Antwoord opgesteld waarin het kabinet reageert op de zienswijzen. Deze zijn te vinden op luchtvaartindetoekomst.nl.

10.3 Milieueffectrapportage en passende beoordeling

Voor de visie- en de besluitvorming van de Luchtvaartnota is een (kwalitatieve) ex-ante-evaluatie uitbesteed in de vorm van een milieueffectrapportage (plan-MER). Deze maakt keuzesituaties voor beleid inzichtelijk. Deze plan-MER kijkt breder dan alleen milieueffecten. Voor de Luchtvaartnota is ook een verkenning gedaan naar mogelijke effecten, op de leefomgeving en op de economie. Daarmee is de rapportage meer dan een toets achteraf. Het plan-MER-proces droeg bij aan een zorgvuldige en transparante afweging van beleidskeuzes in de Luchtvaartnota. De plan-MER biedt daarom ook inzicht in het verloop van dit interactieve proces (Royal HaskoningDHV et al., 2020a).

De plan-MER gebruikt een breed beoordelingskader voor welvaart (people, planet en profit). Het zogeheten Rad voor de leefomgeving vormt de basis voor de brede beoordeling, met een vertaling naar indicatoren.

Figuur 10.3 Rad voor de leefomgeving, plan-MER Luchtvaartnota, 2019

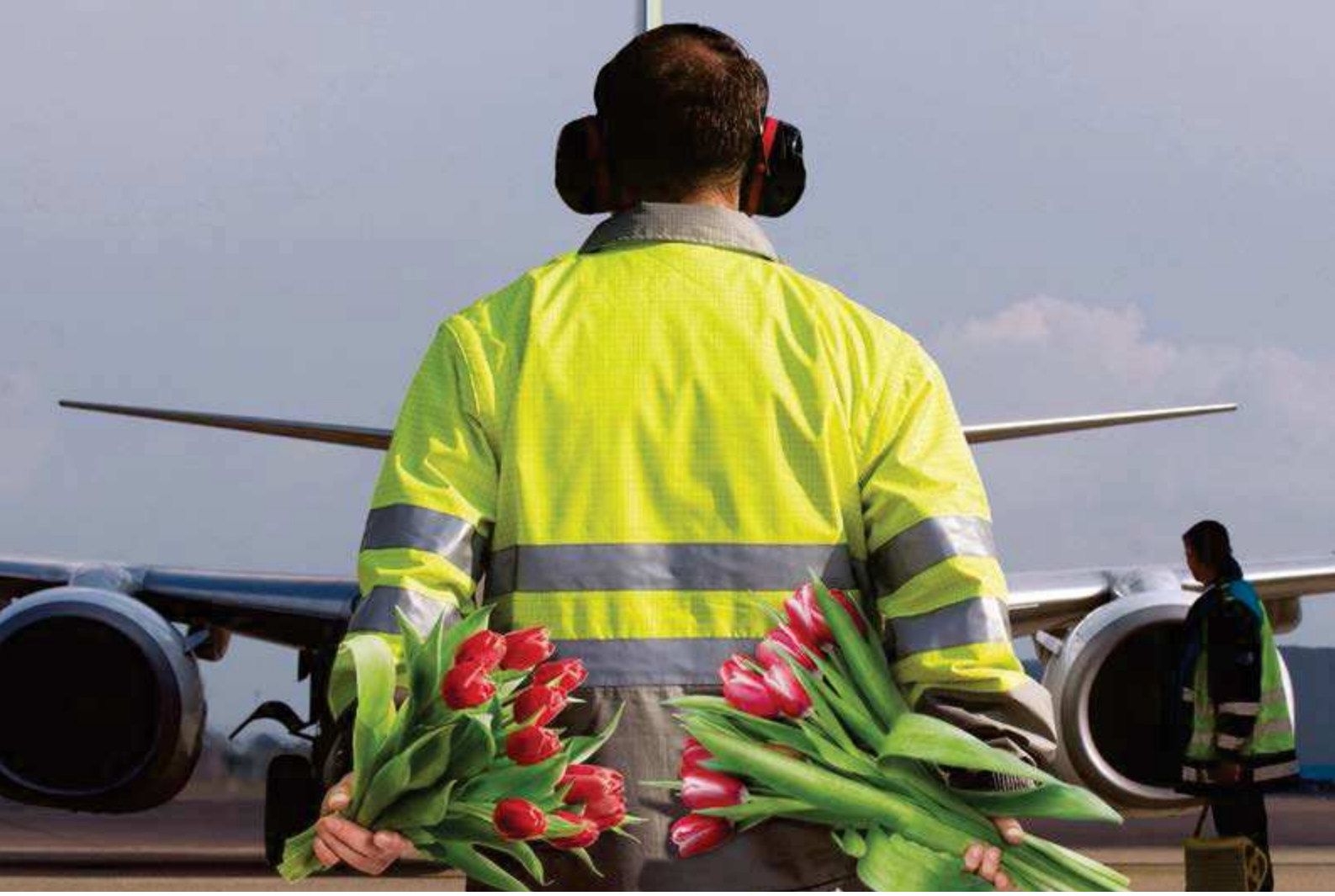


De toets werd uitgevoerd door een consortium van Royal HaskoningDHV (RHDHV), Buck Consultants International (BCI) en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR).

De plan-MER beoordeelt en vergelijkt vier beleidsstrategieën:

I. Voortbouwen

De basis voor deze strategie is het doortrekken van het huidige beleid en de bestaande juridische en bestuurlijke afspraken naar de toekomst. De inzet is behoud van de hubfunctie van Schiphol. Lelystad dient als overloopluchthaven. De ruimtelijke opbouw van de luchthavens en hun contouren blijven zoals ze nu zijn. Er is ruimte voor groei op Schiphol op het moment dat de bestaande hinder kleiner wordt.



In dat geval wordt de helft van de milieuwinst ingezet voor groei. Op basis van de meest recente luchtvaartprognoses kan deze groei dan oplopen tot 717.000 tot 730.000 vluchten in 2050. Deze strategie is in de plan-MER opgevat als referentiesituatie voor de strategieën die hierna volgen.

II. Normeren

Deze strategie gaat uit van een ambitieuze bijdrage aan de klimaatopgave én het substantieel verkleinen van de hinder van de luchtvaart. Dit gebeurt door normering en innovatie. De luchtvaart krijgt in deze strategie dezelfde klimaatdoelstelling als andere sectoren: 95% minder CO_2-uitstoot in 2050. Er is op de lange termijn ruimte voor groei van het aantal vliegtuigbewegingen als de ambitieuze normen worden gehaald. Voor de korte termijn betekent het centraal stellen van normen voor klimaat en leefomgeving een afname van het aantal vluchten. Daarom zet deze strategie ook in op vervoer over de grond als alternatief voor luchtvaart binnen Europa.

III. Concentreren

Centraal in deze strategie staat een optimaal netwerk van verbindingen met Schiphol als middelpunt. Luchtvaart behoudt en versterkt daarmee de grote economische betekenis voor Nederland. Aan de vraag naar luchtvaart wordt zoveel mogelijk tegemoetgekomen. Daarmee kan het aantal passagiers meegroeien met het bruto binnenlands product. Dit vraagt investeringen in het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving en in de bereikbaarheid van Schiphol over de grond. Ook is aanpassing van het banenstelsel nodig. De regionale luchthavens houden hun huidige rol. Met deze maatregelen is naar schatting een capaciteit te bereiken van maximaal 800.000 vluchten in 2050.

IV. Verdelen

Deze strategie speelt in op kansen voor regionale ontwikkeling en op de regionale vraag naar luchtvaart. Dit betekent spreiding van de groei van de luchtvaart over Nederland. Schiphol en Lelystad groeien niet verder. Tot 2050 verdubbelt de groeiruimte van regionale luchthavens. Om dit mogelijk te maken wordt geïnvesteerd in regionale luchthavens. Deze investeringen zijn gericht op bereikbaarheid over de grond, op de kwaliteit van de leefomgeving en op innovatieve vormen van luchtvaart voor de regio's, zoals de inzet van drones. Dit leidt tot een betere benutting van de specifieke kwaliteiten van regionale luchthavens.

Mede op basis van de inzichten uit de vergelijking van strategieën werkte het kabinet een voorkeursstrategie uit. Die is vertaald in de Luchtvaartnota. Deze voorkeursstrategie is kwalitatief getoetst. Op basis van deze toetsing zijn in de plan-MER risico's en onzekerheden benoemd voor het beleid op de lange termijn. Dit geeft aandachtspunten voor de vertaling van het beleid in de Luchtvaartnota en de toekomstige monitoring van de doelbereiking.

Tijdens het proces voor de plan-MER is drie keer gesproken met de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) over het proces en de inhoud. De commissie bracht drie keer een advies uit. Tussentijdse resultaten uit de plan-MER zijn gedeeld in de breed samengestelde klankbordgroep voor de Luchtvaartnota. Partijen hebben tijdens dit proces wetenschappelijke bronnen kunnen aandragen aan de uitvoerders van de plan-MER. Zij hebben deze bronnen vanuit de eigen verantwoordelijkheid en onafhankelijke deskundigheid meegewogen.

In het voorjaar van 2019 is voor de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) een zienswijzeprocedure doorlopen. Daarbij zijn ook de ons omringende landen geïnformeerd. In de NRD staat welke onderwerpen (reikwijdte), met welke diepgang (detailniveau) in de plan-MER onderzocht worden. Dit leverde 180 zienswijzen op, waarvan 100 door beroepsmatig betrokkenen en 80 door particulieren. Deze zienswijzen hebben tot aanpassingen geleid in de beleidsstrategieën voor de plan-MER. Hoewel formeel alleen relevant voor de NRD en het plan-MER-proces, zijn de zienswijzen ook betrokken bij de uitwerking van de Luchtvaartnota. Hierover is verantwoording afgelegd in een speciaal hiervoor opgestelde Nota van Antwoord (IenW, 2020). Deze nota is gepubliceerd op luchtvaartindetoekomst.nl en verstuurd aan alle indieners van een zienswijze.

Voor de plan-MER Luchtvaartnota is een begeleidingsgroep samengesteld. De begeleidingsgroep heeft tijdens het proces geadviseerd over de methodiek. De groep is zes keer bij elkaar geweest. Hierin zaten m.e.r.-deskundigen vanuit de volgende organisaties: CPB, KiM, PBL, RIVM, Rijkswaterstaat en de ministeries van Defensie en IenW. De inzet van de deskundigen in de begeleidingsgroep laat onverlet dat de organisaties waaruit zij komen achteraf nog een ongebonden mening kunnen en mogen hebben over de plan-MER.

Voor de NRD en de plan-MER stelde de Commissie m.e.r. drie (tussentijdse) adviezen op:
1. Advies over de NRD (Commissie m.e.r., 2019a).
2. Tussentijds toetsingsadvies (Commissie m.e.r., 2019b).
3. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Luchtvaartnota.

10.3.1 Advies over NRD

Het ministerie vroeg de Commissie m.e.r. om een oordeel over de voorgenomen aanpak van het onderzoek naar milieueffecten, zoals omschreven in de NRD. De commissie adviseert om de discussie over hoe de luchtvaart zich moet ontwikkelen, te voeren aan de hand van alternatieven die uitgaan van groei, stagnatie of krimp van de luchtvaart. En van meer of minder terugdringen van de hinder en van al dan niet terugdringen van de CO_2-uitstoot. Verder adviseert ze om doelen concreet en toetsbaar te beschrijven en daarbij onderscheid te maken tussen doelen voor de korte en de lange termijn (voor en na 2030). In het advies stelt de commissie dat voor het meewegen van het milieubelang bij een besluit over de Luchtvaartnota het volgende nodig is:
- concrete uitwerking van het doel 'ontwikkelen van de luchtvaart in balans met andere publieke belangen';
- eenduidige afbakening van de reikwijdte van de Luchtvaartnota, ten aanzien van sectoren, vormen van mobiliteit en grensoverschrijdende effecten;
- nationale en internationale kaders waaraan het eindresultaat minimaal moet voldoen;
- bepalen van de belangrijkste op te lossen dilemma's;
- alternatieve combinaties van de strategische hoofdkeuzen: zoals luchthavenlocaties, aantallen vliegtuigbewegingen en hun verdeling over de luchthavens, aanpak van de hinderbeperking;
- uitwerken concrete maatregelen per alternatief voor de korte termijn (waarover nu wordt besloten) en de lange termijn (waarover later wordt besloten);
- bepalen effecten van de alternatieven op de mens, zijn leefomgeving, het klimaat en de economie.

Deze adviezen heeft het ministerie van IenW overgenomen.

10.3.2 Tussentijds toetsingsadvies

De Commissie m.e.r. bracht op verzoek van het ministerie van IenW een tussentijds advies uit over het zogeheten hoekpuntendocument. Dit document beschrijft de vier beleidsstrategieën die de plan-MER toetst. De strategieën bestrijken samen de 'hoekpunten' van het maatschappelijke debat. De commissie concludeert dat de hoekpunten een bruikbaar vertrekpunt vormen voor het voeren van de discussie over het invullen van het luchtvaartbeleid. De commissie adviseert om de keuze voor de hoekpunten aan te scherpen en beter te verantwoorden. Voor de uiteindelijke plan-MER vindt de commissie belangrijk:

- eenduidig begrippenkader;
- consistente opbouw van tabellen en schema's;
- goede onderbouwing relatie tussen doelen en maatregelen;
- zoveel mogelijk meetbare doelen, maatregelen en randvoorwaarden.

Daarbij geeft de commissie aan dat het ontbreken van navolgbaarheid en scherpte mogelijk het gevolg is van het feit dat de commissie adviseert over 'werk in uitvoering'.

Het ministerie van IenW heeft het hoekpuntendocument aangepast en verbeterd op de kritiekpunten van de commissie.

10.3.3 Toetsingsadvies milieueffectrapportage

Op verzoek van het kabinet heeft de Commissie m.e.r. over de uiteindelijke plan-MER een toetsingsadvies uitgebracht. Hierin beoordeelt de commissie of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. De Commissie m.e.r. heeft aangegeven de economische effecten niet te kunnen beoordelen. Het ministerie van IenW heeft daarom aan onafhankelijke (wetenschappelijke) experts met kennis van vervoer en economie, onder coördinatie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, gevraagd om de economische effecten in de plan-MER te toetsen.
Samengevat concludeert de Commissie m.e.r. het volgende:

- De nota zet een aantal publieke belangen voorop en legt voor het borgen ervan vooral procesafspraken vast, op weg naar toekomstige besluiten over concrete doelen en maatregelen. Pas dan zal de invloed van het nieuwe beleid op de leefomgeving kunnen worden bepaald.
- De stappen naar concrete besluiten over doelen en instrumenten moeten nog nader worden uitgewerkt.
- Het MER en de procesafspraken uit de nota sluiten niet op elkaar aan. Die afspraken zijn niet te herleiden tot de in het MER onderzochte alternatieven. De relatie tussen beide vraagt om toelichting.
- Onduidelijk is hoe de alternatieven in het MER zijn opgebouwd, en hoe nadere invulling is gegeven aan de VKS. Ook dat vraagt om toelichting.
- Aanvullende milieu-informatie is nodig voor volgende luchthavenbesluiten en om de keuze van concrete doelen of in te zetten maatregelen te onderbouwen.

Als bijlage bij de Luchtvaartnota is de inhoudelijke kabinetsreactie op het advies van de Commissie m.e.r. opgenomen. Het ministerie van IenW vindt het van belang om eerst het gesprek aan te gaan over de koers van het nieuwe beleid voor de lange termijn, waarin de kwaliteit van de publieke belangen voorop staat. Daarom is in deze fase, in lijn met de wens van de Tweede Kamer (TK 31 936 nr. 543), gekozen voor een strategische plan-MER procedure. In tegenstelling tot een project MER geeft dit een globaal beeld van de effecten op de welvaart en de leefomgeving. In de uitvoeringsfase zal invulling worden geven aan de doelen en maatregelen om de nieuwe koers verder vorm en inhoud te geven. Bij de definitieve Luchtvaartnota is om deze reden een uitvoeringsagenda bijgevoegd waarin is aangeven welke stappen het ministerie de komende jaren gaat zetten. Daarbij zal is ook aangeven hoe invulling wordt gegeven aan monitoring en evaluatie.

10.3.4 Passende beoordeling

Voor de Ontwerp-Luchtvaartnota maakte Royal HaskoningDHV een passende beoordeling (PB) conform de Wet natuurbescherming (Royal HaskoningDHV, 2020b). De beoordeling geeft aan welke negatieve effecten het beleid uit de Luchtvaartnota kan hebben voor de natuur, de zogeheten Natura 2000-gebieden. De beoordeling geeft ook aan hoe die effecten zijn te voorkomen. Het gaat hier vooral om aanbevelingen voor de uitwerking van uitvoeringsbesluiten.

Het detailniveau van de PB sluit aan bij het abstractieniveau van de Luchtvaartnota. Daarom staan in de PB schattingen van experts over de verandering van de milieudruk op Natura 2000-gebieden en de risico's van deze verandering voor de instandhoudingsdoelen. Aan de hand van deze informatie wordt in de PB aannemelijk gemaakt dat aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen en dat het nieuwe beleid uit de Luchtvaartnota uitvoerbaar is.

De PB concludeert dat het beleid in de Luchtvaartnota geen negatief effect heeft op Natura 2000-gebieden. Voorwaarde is wel dat maatregelen voor het verminderen van geluid en stikstofneerslag aantoonbaar effectief zijn. In vervolgbesluiten op de Luchtvaartnota, zoals luchtvaartbesluiten en aanleg van infrastructuur, moeten de mogelijke natuureffecten van voorgenomen activiteiten met een voortoets en/of passende beoordeling worden getoetst aan de geboden en verboden in de Wet natuurbescherming.

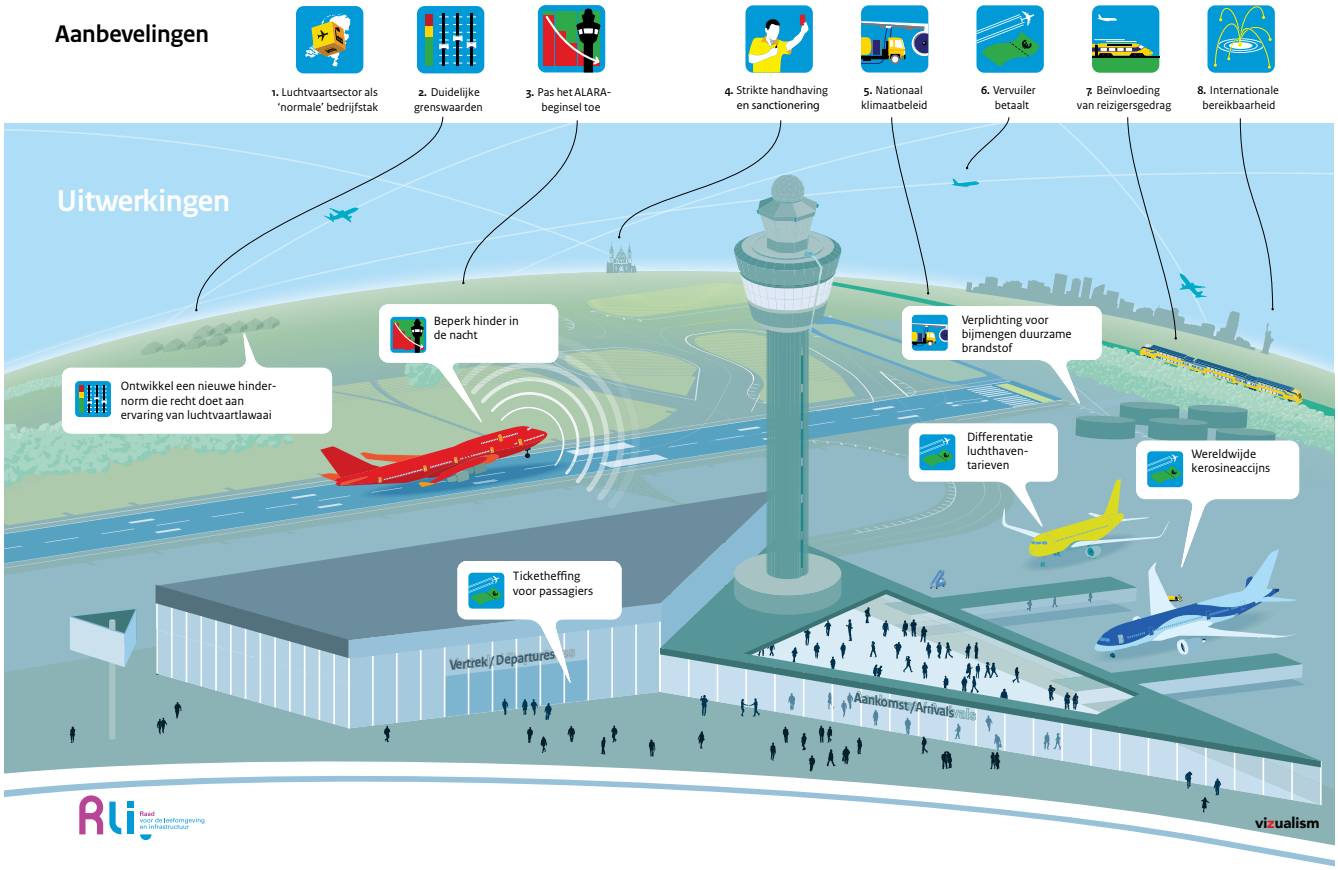
Bij een voorgenomen activiteit die mogelijk tot aanpassing van een luchthaven(verkeer/indeling)besluit leidt, worden naast de milieuaspecten dan ook de natuuraspecten in beschouwing genomen. Daarvoor moet de initiatiefnemer ecologisch onderbouwen dat de voorgenomen activiteit de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet aantast. Als dat niet uitgesloten kan worden en significant negatieve effecten te verwachten zijn, moet de initiatiefnemer een passende beoordeling worden opgesteld. Onderdeel van de passende beoordeling is het beschrijven en treffen van maatregelen om significant negatieve effecten te verminderen. Mocht ook dit niet baten, dan bestaat de mogelijkheid om een ADC-procedure te starten. Daarbij moet worden aangetoond dat er geen alternatieven (A) zijn, dat er een dwingend belang (D) is en moet de initiatiefnemer compenserende maatregelen (C) nemen.

10.4 Overige adviezen en toetsen

In april 2019 heeft de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) het advies Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute, aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en aan de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer (Rli, 2019). In het advies betoogt de raad dat de luchtvaart op dit moment nog een uitzonderingspositie inneemt. De luchtvaart zou veel meer als gewone bedrijfstak moet worden behandeld. Veiligheid, milieu- en omgevingskwaliteit, hinder en CO_2 stellen grenzen aan de mogelijkheden voor luchtverkeer. De luchtvaart zal zich net als andere economische sectoren moeten ontwikkelen binnen die grenzen. Dit nieuwe perspectief is uitgewerkt in een aantal algemene aanbevelingen, daarnaast formuleert de raad enkele meer concrete aanbevelingen. De Rli heeft de aanbevelingen samengevat in een figuur. Het Rli-advies speelde een belangrijke rol bij de uitwerking van de Luchtvaartnota. Alle aanbevelingen hebben in enige mate een vertaling gekregen in de nota.

Naast dit advies, en de eerder genoemde adviezen op de plan-MER, heeft de Commissie Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL), onder leiding van Cohen, in september 2020 advies gegeven over de governance en participatie aanpak in het hoofdstuk bestuur en samenwerking van de Luchtvaartnota. Ook zijn in de zomer van 2020 uitvoeringstoetsen uitgevoerd door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Als bijlage bij de Luchtvaartnota is de inhoudelijke kabinetsreactie op de diverse adviezen en toetsen opgenomen.

Figuur 10.3 Aanbevelingen Rli



10.5 Moties en politieke toezeggingen

In Kamerdebatten en brieven aan de Tweede Kamer over toekomstig luchtvaartbeleid in de Luchtvaartnota zijn moties aangenomen door de Kamer en toezeggingen gedaan door de minister. Dit heeft geleid tot besluiten over het proces, zoals het uitvoeren van een plan-MER, en beleidsuitspraken in de Luchtvaartnota. De initiatiefnota Luchtvaart op de rails van Suzanne Kröger (GroenLinks, 2019) heeft in het bijzonder veel aandacht gekregen bij de uitwerking van de Luchtvaartnota. In deze nota schetst GroenLinks een alternatief perspectief op luchtvaart en internationaal reizen en staan 73 voorstellen voor toekomstig luchtvaartbeleid. Veel van deze voorstellen zijn in meer of mindere mate vertaald in de Luchtvaartnota. In de Tweede Kamer is over de initiatiefnota een notaoverleg geweest waarbij ook moties zijn ingediend. De Kamerbrief waarmee de Luchtvaartnota wordt aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer, en de Kamerbrief waarmee de Ontwerp-Luchtvaartnota is aangeboden aan de Tweede Kamer, benoemen gezamenlijk alle relevante moties en toezeggingen.

10.6 Juridische status

De Luchtvaartnota bevat de strategisch visie van het kabinet op de Nederlandse luchtvaart, inclusief de Nederlandse gemeenten in het Caribisch deel van het Koninkrijk; Bonaire, Sint Eustatius en Saba. In de Luchtvaartnota staat het luchtvaartbeleid van het kabinet weergegeven vanaf 2020, met een planhorizon tot 2050 en voor klimaat een doorkijk naar 2070. De Luchtvaartnota biedt kaders voor toekomstige

plannen en projecten. De Luchtvaartnota geeft helderheid over de rol die de Rijksoverheid voor zichzelf ziet en is bindend voor de Rijksoverheid en geeft richting voor andere betrokkenen bij het luchtvaartbeleid.

Voor de juridische inbedding van de Luchtvaartnota wordt gebruik gemaakt van een instrument uit de Omgevingswet: het onverplichte programma. In het systeem van de Omgevingswet vindt beleidsuitwerking van (onderdelen) van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) mede plaats in (onverplichte) programma's. Op grond van overgangsrecht in de Invoeringswet Omgevingswet wordt een (onverplicht) programma, dat is vastgesteld vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en dat voldoet aan de eisen van die wet, bij inwerkingtreding van de Omgevingswet met een programma als bedoeld in die wet gelijkgesteld.

10.7 Vaststelling Luchtvaartnota

In het voorjaar 2020 is de Ontwerp-Luchtvaartnota aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer en aan de Commissie m.e.r., en is deze voor zienswijzen ter inzage gelegd, in combinatie met de plan-MER en de passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming. Hierop zijn 435 unieke zienswijzen ontvangen. In de speciaal hiervoor opgestelde Nota van Antwoord reageert het kabinet op de zienswijzen, en wordt aangegeven tot welke aanpassingen dit heeft geleid in de Luchtvaartnota. Dit document is gelijktijdig met de Luchtvaartnota gepubliceerd op luchtvaartindetoekomst.nl.

De definitieve Luchtvaartnota is opgesteld op basis van de zienswijzen, adviezen en toetsen, moties en toezeggingen in Kamerbehandelingen, actuele ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht. De Luchtvaartnota is in november 2020 vastgesteld door het kabinet.

10.7.1 Luchtvaart in de toekomst

De Rijksoverheid houdt actuele relevante ontwikkelingen over de luchtvaart bij op de site Luchtvaartindetoekomst.nl. De site publiceert relevante documenten, waaronder onderzoeksrapporten. Voor grote projecten, waaronder de Luchtvaartnota, worden processen verduidelijkt. Tenslotte geeft de site aan hoe geïnteresseerden kunnen bijdragen, bijvoorbeeld met zienswijzen.

Literatuurlijst

ACI Europe. 26 juni 2019. *Airport Industry Connectivity Report 2019*. Vindplaats: https://www.aci-europe.org/air-connectivity.html.

Adecs Airinfra Consultants & CE Delft. 26 juni 2020. *Onderzoek vermindering aantal nachtvluchten Schiphol – Gedragsreacties en kosteneffectiviteit.* Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/26/bijlage-2-adecs-airinfra-ce-delft-2020-onderzoek-nachtvluchtreductie.

Adviescollege Stikstofproblematiek. 25 september 2019. *Niet alles kan – Eerste advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek, aanbevelingen voor korte termijn*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/09/25/advies-niet-alles-kan.

Adviescollege Stikstofproblematiek. 15 januari 2020. *Advies luchtvaartsector – Advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/01/15/aanbieding-advies-luchtvaartsector-van-het-adviescollege-stikstofproblematiek.

Blueconomy. 13 mei 2019. *Schone en stille luchtvaart – Longread verkenning technologische innovatie duurzaam vliegen*. Vindplaats: https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/ontwikkeling+luchtvaart/documenten+luchtvaartnota/default.aspx.

CE Delft. April 2019a. *Economische- en duurzaamheidseffecten vliegbelasting: doorrekening nieuwe varianten*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/05/14/bijlage-5-onderzoek-ce-delft-economische-en-duurzaamheidseffecten-vliegbelasting.

CE Delft. November 2019b. *De prijs van een vliegreis. Een onderzoek naar de kosten van en voor de luchtvaart in Nederland*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/18/rapport-de-prijs-van-een-vliegreis-van-ce-delft.

Centraal Bureau voor de Statistiek. 2019a. Luchtvaart - *Maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang*. Vindplaats: https://opendata.cbs.nl/statline.

Centraal Bureau voor de Statistiek. 28 september 2019b. *Toeristische bestedingen 87,5 miljard euro in 2018*. Vindplaats: https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/35/toeristische-bestedingen-87-5-miljard-euro-in-2018.

Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving. 6 december 2013. *Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse*. Vindplaats: https://www.cpb.nl/publicatie/algemene-leidraad-voor-maatschappelijke-kosten-batenanalyse.

Commissie voor de milieueffectrapportage. 13 mei 2019a. *Luchtvaartnota – Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport*. Vindplaats: https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p33/p3372/a3372rd.pdf.

Commissie voor de milieueffectrapportage. 23 september 2019b. *Luchtvaartnota – Tussentijds toetsingsadvies*. Vindplaats: https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p33/p3372/3372_tts_tussentijds_toetsingsadvies.pdf.

Commissie voor de milieueffectrapportage. 29 oktober 2019c. Luchtruimherziening – *Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport*. Vindplaats: https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3421/3421_advies_reikwijdte_en_detailniveau.pdf.

crmLiNK. 18 september 2019. *Naar een actief aandeelhouderschap – Onderzoek naar de structuur en werking van overheidsbedrijven op Bonaire*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/09/18/rapport-naar-een-actief-aandeelhouderschap.

Decisio. 18 november 2019. *Economische betekenis luchtvracht Schiphol*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/18/economische-betekenis-luchtvracht-schiphol.

Decisio. 10 januari 2020. *Actualisatie economische betekenis Schiphol*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2020/01/10/bijlage-1-actualisatie-economische-betekenis-schiphol.

Eurocontrol. 2 oktober 2018. *Challenges of growth 2018 - European aviation in 2040*. Vindplaats: https://www.eurocontrol.int/publication/challenges-growth-2018.

GroenLinks. 2 september 2019. *Luchtvaart op de rails – Initiatiefnota Suzanne Kröger*. Vindplaats: https://groenlinks.nl/nieuws/luchtvaart-op-de-rails.

International Civil Aviation Organization. April 2018. *Forecasts of Scheduled Passenger and Freight Traffic*. Vindplaats: https://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-fp-forecast-scheduled-passenger-traffic.aspx.

Kamerbrief 27 maart 2018. *Routekaart windenergie op zee 2030*. Kamerstuk: 33561-42. Vindplaats: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2018Z05409&did=2018D21716.

Kamerbrief 20 december 2018. *Opbrengst verkenningsfase Luchtvaartnota (2020-2050)*. Kamerstuk: 31936-570. Vindplaats: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2018Z24614&did=2018D61378.

Kamerbrief 8 februari 2019. *Resultaten quickscan luchthaven in zee*. Kamerstuk: 31936-577. Vindplaats: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z02510&did=2019D05525.

Kamerbrief 27 maart 2019. *Klimaatbeleid voor luchtvaart*. Kamerstuk: 31936-585. Vindplaats: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z06026&did=2019D12525.

Kamerbrief 18 april 2019. *Startbeslissing luchtruimherziening*. Kamerstuk: 31936-595. Vindplaats: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z08211&did=2019D16643.

Kamerbrief 5 juli 2019. *Ontwikkeling Schiphol en hoofdlijnen Luchtvaartnota*. Kamerstuk: 31936-646. Vindplaats: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z14737&did=2019D30132.

Kamerbrief 4 oktober 2019. *Kabinetsreactie op Voorlichting van de Raad van State en Interdepartementaal Beleidsonderzoek Koninkrijksrelaties*. Kamerstuk: 35300-IV-11. Vindplaats: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z18931&did=2019D39392.

Kamerbrief 21 november 2019. *Bestuurlijke Overleggen MIRT 20 en 21 november, voortgang MIRT, moties en toezeggingen*. Kamerstuk: 35300-A-57. Vindplaats: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z22970&did=2019D47566.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. 26 september 2017. *Drones in het personen- en goederenvervoer*. Vindplaats: https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/09/26/drones-in-het-personen---en-goederenvervoer.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. 22 maart 2018a. *De vliegende Hollander*. Vindplaats: https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/03/22/de-vliegende-hollander.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. 21 juni 2018b. *Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor*. Vindplaats: https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/21/substitutiemogelijkheden-van-luchtvaart-naar-spoor.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. 4 november 2019. *Op reis met vliegtuig, trein, auto of bus*. https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/11/4/op-reis-met-vliegtuig-trein-auto-of-bus.

Lucht- en Ruimtevaart Nederland. 2019. *Sector: Facts & Figures 2017*. Vindplaats: https://nag.aero/sector/, bezocht d.d. 19-11-2019.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020. *Nota van Antwoord betreffende zienswijzen op de NRD Luchtvaartnota 2020-2050*. Vindplaats: www.luchtvaartindetoekomst.nl.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. 7 juni 2019. *Schets Mobiliteit naar 2040 veilig, robuust, duurzaam*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/07/schets-mobiliteit-naar-2040.

Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen. Januari 2019. *Perspectief Bestemming Nederland 2030*. Vindplaats: https://www.nbtc.nl/nl/home/visie-strategie/perspectief-2030.htm.

Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, februari 2018. *Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol*. https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/03/30/bijlage-1-rapport-nlr-integrale-veiligheidsanalyse-februari-2020/bijlage-1-rapport-nlr-integrale-veiligheidsanalyse-februari-2020.pdf.

Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. 2019b. *Quickscan veiligheid banenstelsel Schiphol*. Vindplaats: https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/ontwikkeling+luchtvaart/documenten-luchtvaartnota/handler-downloadfiles.ashx?idnv=1663034.

Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. januari 2019c. *Kennis ten behoeve van de Luchtvaartnota*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/03/05/kennis-ten-behoeve-van-de-luchtvaartnota.

Onderzoeksraad voor Veiligheid. 6 april 2017. *Veiligheid vliegverkeer Schiphol*. Vindplaats: https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4247/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol.

Planbureau voor de Leefomgeving. 21 december 2018. *Kennisscan Luchtvaartnota*. Vindplaats: https://www.pbl.nl/publicaties/kennisscan-luchtvaartnota.

Planbureau voor de Leefomgeving. 23 mei 2019. *Parijsakkoord en luchtvaart. Mogelijke gevolgen van het Parijse klimaatakkoord voor de omvang van de luchtvaart via Nederland*. Vindplaats: https://www.pbl.nl/publicaties/parijsakkoord-en-luchtvaart.

Planbureau voor de Leefomgeving. 9 november 2020. *CO_2-emissie van de luchtvaart op de lange termijn*. Vindplaats: www.pbl.nl/publicaties/co2-emissie-van-de-luchtvaart-op-de-lange-termijn.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. April 2019. *Luchtvaartbeleid – Een nieuwe aanvliegroute*. Vindplaats: https://www.pbl.nl/publicaties/parijsakkoord-en-luchtvaart.

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut & Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. 18 december 2019. *Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven – Een verkenning van wensen en ontwikkelopties*. Vindplaats: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z25681&did=2019D52752.

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. 27 juni 2019a. *Metingen en berekeningen van ultrafijn stof van vliegverkeer rond Schiphol*. Vindplaats: https://www.rivm.nl/publicaties/metingen-en-berekeningen-van-ultrafijn-stof-van-vliegverkeer-rond-schiphol.

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. 27 juni 2019b. *Onderzoek naar de gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol*. Vindplaats: https://www.rivm.nl/publicaties/onderzoek-naar-gezondheidseffecten-van-kortdurende-blootstelling-aan-ultrafijn-stof.

Royal HaskoningDHV. 21 maart 2019. *Emissiereductiepotentieel in de Nederlandse luchtvaart*. Vindplaats: https://www.natuurenmilieu.nl/wp-content/uploads/2019/04/Emissiereductie-in-de-Luchtvaart-Royal-HaskoningDHV.pdf.

Royal HaskoningDHV, Buck Consultants International & Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. 2020a. *PlanMER Luchtvaartnota – Resultaten van de m.e.r.-procedure van de Luchtvaartnota*. Vindplaats: https://planmerlvn.ireport.royalhaskoningdhv.com.

Royal HaskoningDHV. 2020b. *Passende Beoordeling Luchtvaartnota*. Vindplaats: https://planmerlvn.ireport.royalhaskoningdhv.com.

Schiphol Group. Februari 2019a. *Traffic Review 2018*. Vindplaats: https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/traffic-review/.

Schiphol Group. 2019b. *Verkeer en vervoerscijfers*. Vindplaats: https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers/.

SEO Economisch Onderzoek. 30 juli 2018. *Connectiviteit in het Caribische deel van het Koninkrijk – Ontwikkelingen, publieke belangen en opties voor borging van connectiviteit*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/03/05/connectiviteit-caribische-deel-van-het-koninkrijk.

SEO Economisch Onderzoek. Mei 2019a. *Het belang van leisurevervoer op Schiphol*. Vindplaats: https://www.seo.nl/publicaties/het-belang-van-leisurevervoer-op-schiphol/.

SEO Economisch Onderzoek. Maart 2019b. *Benefits of O/D and transfer traffic at Schiphol*. Vindplaats: https://www.seo.nl/publicaties/benefits-of-o-d-and-transfer-traffic-at-schiphol/.

SEO Economisch Onderzoek. 4 juli 2019. *Nachtoperaties op grote Europese luchthavens*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/26/bijlage-1-seo-2019-nachtoperaties-op-grote-europese-luchthavens.

SEO Economisch Onderzoek 10 januari 2020. *Het maatschappelijk belang van het Schiphol-netwerk - Welvaartseffecten van extra vluchten en de gevolgen van aanhoudende capaciteitsschaarste*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2020/01/10/bijlage-2-het-maatschappelijk-belang-van-het-schipholnetwerk.

Significance en To70. 15 februari 2019. *Actualisatie AEOLUS 2018 en geactualiseerde luchtvaartprognoses*. Vindplaats: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/03/05/geactualiseerd-luchtvaart-prognosemodel-aeolus.

To70. Oktober 2019. *Verkenning effecten geluid en capaciteit bij aanpassing van het banenstelsel Schiphol*. Vindplaats: https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/ontwikkeling+luchtvaart/documenten+ontwerp+luchtvaartnota+2020-2050/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1560998.

Van Geel. April 2019. *Opnieuw verbonden – Advies ontwikkeling Eindhoven airport 2020-2030*. Vindplaats: https://proefcasus-eindhovenairport.nl/wp-content/uploads/2019/04/Advies-Ontwikkeling-Eindhoven-Airport-2020-2030.pdf.

World Health Organization. 2018. *Environmental Noise Guidelines for the European Region*. Vindplaats: http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region.

Fotoverantwoording

De gebruikte fotobeelden zijn afkomstig uit de Brandportal Schiphol of uit de mediatheek van het Ministerie van IenW, tenzij specifiek anders vermeld bij de betreffende foto.
Met dank aan Amsterdam Airport Schiphol, Ton Franssen, Nlr, Groningen Airport Eelde, Vliegschool Hilversum, Medical Drone Services, TUI en ILT.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

November 2020

GESCAND

2021/2001 20-1-2021
GRIF 8-4-2021

postbus

Van: Anya Niewierra | Visit Zuid-Limburg <Anya.Niewierra@visitzuidlimburg.nl>
Verzonden: woensdag 20 januari 2021 10:24
Aan: Anya Niewierra | Visit Zuid-Limburg
CC: 'Arthur van Disseldorp'; Hijgend Hert; 'vogels@hoevekrekelberg.nl'; 'pietervangeel'
Onderwerp: MAA Expert Opinion rapport Ecorys Economische Betekenis MAA
Bijlagen: Quick Scan Rapport Ecorys door Paul Parramore 15 januari 2021.pdf

Geachte heer van Geel, geachte leden van Gedeputeerde en Provinciale Staten,

Mede namens Arthur van Disseldorp van HISWA/RECRON en Hank van Vleuten van Koninklijke Horeca Nederland / Vaals sturen wij u het onderstaande bericht.

Gedurende de tweede helft van 2020 zijn onder leiding van verkenner Pieter van Geel meerdere studies uitgevoerd die een relatie hebben met de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA). Onder deze studies bevond zich ook het rapport **Economische Betekenis Maastricht Aachen Airport Eindrapport dd. 24 november 2020 van het bureau Ecorys**.

Er is binnen de challengegroep (onder leiding staat van de heer van Geel) stevige discussie gevoerd over de aanpak van Ecorys evenals de uiteindelijke inhoud van het voornoemde rapport. Een uitvoerige rapportage van het proces (met alle onderleggers) zijdens toeristische partijen wordt op dit moment opgemaakt en kunt u binnen afzienbare tijd tegemoet zien.

Het doorlopen proces met Ecorys leidde ertoe dat wij besloten om het eindrapport van Ecorys aan een onafhankelijk luchtvaart deskundige voor te leggen en deze persoon te vragen om een compacte Expert Opinion.

Wij hebben onze vraag neergelegd bij de heer **Paul Parramore**. Hij wordt binnen de luchtvaart gezien als een **luchtvrachtveteraan**. Hij heeft een lange staat van dienst in de luchtvaart. Ook was hij voorzitter van ACN (Air Cargo Netherlands). Hij is een onafhankelijk en gerespecteerd luchtvrachtanalist die tegenwoordig o.a. zijn visie op het metier geeft via columns en als spreker op bijeenkomsten.

De Expert Opinion van de heer Paul Parramore treft u bijgaand aan. De heer Paul Parramore eindigt zijn analyse met de volgende conclusie: "***Al met al heeft Ecorys een tamelijk zwak rapport geproduceerd wat mij onbruikbaar lijkt om een realistisch toekomstbeeld te schetsen***." Deze conclusie vonden wij zodanig alarmerend dat wij gemeend hebben u de Expert Opinion reeds nu te moeten toesturen.

Hartelijke groet,

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 20 JAN. 2021
Afd.

Anya Niewierra
Algemeen Directeur / General Director

[redacted]

Visit Zuid·Limburg

Walramplein 6 • NL-6301 DD Valkenburg a/d Geul
K.v.K. • 14063449
www.visitzuidlimburg.nl

Volg ons op

This e-mail and any files transmitted with it are confidential and intended solely for the use of the individual or entity to whom this e-mail with its content is addressed. If you are not the intended recipient you are hereby notified that any disclosure, copying, distribution or taking any action in reliance on the contents of this information is strictly prohibited and may be unlawful. So, if you have received this email in error please notify us. Moreover: no rights can be claimed out of this e-mail. The sender is neither liable for the proper and complete transmission of the information contained in this communication nor for any delay in its receipt.

Expert Opinion

15 januari 2021

Door Paul Parramore.

Hiswa/Recron, Koninklijke Horeca Nederland Zuid Limburg en Visit Zuid Limburg hebben ondergetekende gevraagd om een Expert Opinion te geven op de berekeningen, de methodiek en de uitkomsten inzake de toekomstverkenning Maastricht Aachen Airport zoals Ecorys deze heeft gepresenteerd in het rapport:

Economische Betekenis Maastricht Aachen Airport van 24 november 2020.

De onderhavige quick scan is het antwoord op dit verzoek.

Algemeen:

Het rapport van Ecorys lijkt niet met echte feitenkennis onderbouwd en is op zijn minst weinig transparant.

De toekomstverkenning is gedaan aan de hand van twee scenario's van To70. Deze scenario's ontbreken in het rapport en zijn aldus apart opgevraagd en bestudeerd. De scenario's zijn vervolgens op markpotentie en realiteit beoordeeld door Ecorys. Dat levert een derde scenario op wat gebaseerd is op marktverwachtingen.

Het is onduidelijk welke markten nu bedoeld worden en hoe diepgaand de onderzoeken zijn geweest. Wat opvalt bij de geraadpleegde bronnen m.n. luchtvaart is dat dit beperkt is en dat deze bronnen ook als subjectief kunnen worden aangemerkt. In die zin dat van deze bronnen vooraf gewenste antwoorden verwacht mochten worden. Ook is onduidelijk welke vragen er feitelijk gesteld zijn.

Bij vracht lijken maatschappijen als Emirates, Qatar en Turkish Airlines grote klanten te zijn; waarom niet aan hen voorgelegd hoe zij de toekomst zien qua gebruik van MAA?

De geschiedenis van gebruikers van MAA is lang waaronder KLM, Transavia, Swiss enz. enz. Waarom is er niet aan vertrokken en verloren klanten gevraagd waarom zij MAA niet meer gebruiken met tevens de vraag wat er gedaan zou moeten worden om hen terug te laten keren als klant?

Het vorenstaande leidt dan ook tot de vraag waarop de fantastische groeicijfers die gehanteerd worden feitelijk gebaseerd zijn. Het lijkt natte vinger werk.

Kijkend naar de lijst met geïnterviewde bedrijven qua duiding regionaal belang beperkt deze zich tot Zuid-Limburgse bedrijven.

MAA staat voor Maastricht Aachen Airport. De *Industrie und Handelskamer Aachen* heeft in 1994, 50.000 gulden betaald om de naam Aachen op te laten nemen met als

doel dat meer Duitsers via de luchthaven zouden gaan vliegen. Dat geldt natuurlijk ook voor goederen.

Uit niets blijkt dat Ecorys ook de regio Aachen en Genk in België (beide in een straal van 30 km rond MAA) in haar onderzoek heeft betrokken, noch bedrijven noch lokale overheden.

Als dit zou zijn gedaan zou er meer concreet antwoord naar voren komen op vragen als de huidige feitelijke betekenis is voor de regio, het huidige en verwachte potentieel voor het toerisme, de aantrekkingskracht voor industrie en beurzen/congressen. Onder de zogenaamde voorwaartse effecten worden zaken eveneens onvoldoende onderbouwd.

De huidige economische betekenis van MAA vertaalt zich in het rapport naar werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Het is onduidelijk waar deze huidige getallen op gebaseerd zijn.

Bevindingen op gebied van passagiers:

Volgens Ecorys meldt een aantal maatschappijen in de leisure en het low cost segment concrete plannen te hebben en de samenwerking te willen voortzetten. Echter, in de lijst met geraadpleegde bronnen staat alleen Corendon en voorts geen andere gebruikers.

Er schijnen ook maatschappijen, volgens To70, na het Corona tijdperk op MAA te willen gaan vliegen. Echter, een nadere duiding van deze maatschappijen en van hun volumes e.a. ontbreekt.

Scenario's en plausibiliteit:

Er heeft geen marktstudie plaats gevonden. Dus hoe en waarop volumes zijn gevalideerd is onduidelijk. Ook wordt niet zichtbaar welke andere relevante marktstudies zijn geraadpleegd.

Er is gekeken naar de waarschijnlijkheid van vluchten. Om op dit moment een inschatting van 10 jaar te maken is haast onmogelijk, m.i. daar zijn gewoon teveel onzekerheden voor.

Ecorys gaat bovendien volledig voorbij aan het tijdsbeeld waarin wij leven. Er wordt geen rekening gehouden met zaken als luchtkwaliteit of andere milieu gerelateerde actualiteiten. Bijvoorbeeld het akkoord van Parijs waarin juist wordt gepleit voor minder CO2 uitstoot m.n. door vliegtuigen. Frankrijk heeft bijvoorbeeld nu al bepaald dat binnenlandse korte afstandsvluchten onder de 500 km niet meer zijn toegestaan in 2021. Genoemde zakenbestemmingen als München, Geneve, Berlijn vallen in die radius rond MAA en met de sterk verbeterde en aanstaande investeringen in railverbindingen mag verwacht worden dat dit ten koste van de airlines en hun routenetwerk zal gaan.

Potentiele groei luchtvracht:

De verwachting voor 2030 van 289.000 ton is niet onderbouwd. De recente groei is voor een belangrijk deel het gevolg van externe niet door MAA te beïnvloeden ontwikkelingen, zoals de vlucht/slot beperkingen van Schiphol. Verwacht mag worden dat maatschappijen terugkeren naar Schiphol e.a. als ze de kans krijgen, waar geen baanbeperkingen e.a. zijn.

Omdat het wel nog 3 jaar kan duren voordat de luchtvaart weer terug is op het niveau van 2019, als dat al gaat gebeuren, want ook de moraal van de gemiddelde passagier gaat veranderen, aldus IATA zelf, is er op Schiphol plotsklaps genoeg ruimte voor vrachtvluchten. Als dat echt zo is, verandert ook de verwachting van MAA.

Ook moet nog opgemerkt worden dat luchtvracht als zodanig eerder zal gaan afnemen dan toenemen zodra de wereld COVID-19 te boven is. De groeisegmenten in de vracht zijn de zogenaamde integrators zoals UPS, DHL en in toenemende mate ook Chinese bedrijven als Alibaba en Amazon. In principe hebben dit type bedrijven al hun hub in Europa en mochten ze in de toekomst op nieuwe locaties willen uitbreiden dan zullen ze vanwege de nachtvlucht beperkingen niet naar MAA kijken.

Wellicht zijn er wel kansen voor distributie centra, maar deze zijn meer wegtransport gerelateerd.

Passagiersvolumes:

Ecorys verwacht 747.000 passagiers in 2030. Ook hier ontbreekt een overzicht van geconsulteerde maatschappijen en ook hier wordt er geen rekening gehouden met een mogelijk veranderend reisgedrag.

Juist omdat Ecorys vermeldt dat er nogal wat maatschappijen kwamen en vertrokken van MAA vanwege de onderlinge concurrentie tussen luchthavens is men voorzichtig.

Daar komt bij dat vliegen zeker veel duurder zal gaan worden in de komende 10 jaar. Veel luchtvaartbedrijven zullen door gebrek aan passagiers in de komende 3 jaar verdwijnen en er zal capaciteit schaarste gaan ontstaan wat de ticket prijzen zal doen stijgen. Dat geldt overigens ook voor de luchtvrachttarieven.

Toekomstige positie MAA

De vergelijking met luchthavens als Zurich en Wenen zijn misplaatst. Het achterland van deze luchthavens met hun bevolking en hun industrie zijn van een andere orde dan de regio rond MAA, zelfs als Aachen en Genk zouden worden meegenomen.

Bovendien zijn deze luchthavens, vergelijkbaar met Schiphol, overstap luchthavens waar zich ook grote winkelcentra bevinden.

Het verdienmodel van dit type luchthavens is dat van een vastgoed bedrijf waar het gaat om exploitatie van vastgoed zoals winkels, parkeergarages, afhandelingsgebouwen, enz. De landingsbanen zijn noodzakelijk maar de exploitatie daarvan is kostbaar en brengt relatief weinig op.

In het rapport is dan ook niets terug te vinden wat MAA nu precies voor een verdienmodel zou moeten hebben en wat haar functie moet worden op passagiers en vracht gebied.

Conclusie

Volgens de website van MAA koerst MAA op de functie van een regionaal vliegveld waarbij kwaliteit en de betekenis van de regio voorop staat. Hoe groot die regio precies is blijkt nergens uit. Ook blijkt niet wat dan de rol voor die regio zou moeten zijn. Ook wordt in het rapport niet duidelijk welke bedrijven in de regio een relatie hebben met MAA.

Omdat de Provincie eigenaar is van MAA komt het mij voor dat het rapport meer een droom scenario is, waarin geen rekening is gehouden met het huidige en toekomstige tijdbeeld qua milieu, reis en transportgedrag.

Ook een schets van de ontwikkeling en de invloed van de sterk te verbeteren spoorwegen in West Europa ontbreekt alsmede bijvoorbeeld de veel striktere milieu wetgeving, mede voortvloeiend uit het akkoord van Parijs en de wettelijk vastgelegde CO2 en geluidsreducties per 2030.

In ieder geval is het rapport niet doorwrocht met onderzoeken, cijfers en verwachtingen van luchtvaart gerelateerde bedrijven.

De ontwikkeling van de toeristische recreatieve sector lijkt sinds 2013 gunstig te verlopen. Echter, de ontwikkelingen van MAA en het toerisme vervolgens in één schema zetten en vervolgens conclusies trekken over positieve dan wel negatieve correlaties mist een wetenschappelijke basis.

Al met al heeft Ecorys een tamelijk zwak rapport geproduceerd wat mij onbruikbaar lijkt om een realistisch toekomstbeeld te schetsen.

Paul Parramore
[redacted]
[redacted]

_postbus
2021/2353 26-1-2021
GRIF 13-4-2021

Van: Anya Niewierra | Visit Zuid-Limburg <Anya.Niewierra@visitzuidlimburg.nl>
Verzonden: maandag 25 januari 2021 21:50
Aan: Anya Niewierra | Visit Zuid-Limburg
Onderwerp: Visie toerisme op proces Pieter van Geel
Bijlagen: Brief PS GS Proces van Geel en gevolgen toerisme MAA 25 januari 2021.pdf; Bijlage 1 Factsheet impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie door BUas november 2020.pdf; Bijlage 2 Quick Scan Rapport Ecorys door Paul Parramore 15 januari 2021.pdf; Bijlage 3 Onderzoeksvragen economische betekenis MAA reactie TR.pdf; Bijlage 4 Dr. Paul Peeters Advies Bepalen geluidhinder luchtvaart voor recreatie MAA 20 juni 2020.pdf; Bijlage 5 Brief aan werkgroep economische betekenis MAA namens KHN Recron VVV over passagierspoot 22 september 2020 definitief.pdf; Bijlage 6 Brief aan Challengegroep inzake positie MAA en vragen voor onderzoeksbureau Ecorys 21 juni 2020.pdf

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 25 JAN. 2021
Afd.

Geachte leden van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, geachte heer van Geel,

Mede namens Arthur van Disseldorp (regiomanager Hiswa/Recron), Hank van Vleuten (bestuurslid Koninklijke Horeca Nederland Zuid-Limburg/Vaals) en Wynand Vogels (bestuurslid Stichting VVV Zuid-Limburg) stuur ik u bijgaand de bevindingen van ons vieren als deelnemers aan de verkenning toekomst Maastricht Aachen Airport onder leiding van Pieter van Geel.

U treft aan:

Een brief met onze analyse evenals het factsheet met de door wetenschappers verwachte negatieve gevolgen van MAA voor het toerisme in Zuid-Limburg, met als bijlagen:

1. Factsheet met de onderzoeksresultaten van BUAS naar de gevolgen van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie november 2020
2. Expert opinion (Quick Scan) van het rapport Economische betekenis van MAA van Ecorys door Paul Parramore 15 januari 2021
3. Onderzoeksvragen economische betekenis MAA zoals voorgesteld door de toeristische afvaardiging mei 2020
4. Reactie van BUAS op het initiële voorstel van Ecorys om de effecten van MAA op het toerisme te berekenen via analyse van reviews 20 juni 2020
5. Brief namens de toeristische partijen aan Ecorys en de werkgroep economische betekenis over de passagierspoot van MAA van 22 september 2020
6. Eerste brief aan de challengegroep over de positie van MAA en de reactie op de onderzoeksvragen die wel onderzocht zouden worden 21 juni 2020

Wij zullen in de komende weken alle fracties uitnodigen voor een gesprek. Tijdens dit gesprek zullen wij het proces met de heer van Geel en de bijgevoegde stukken nader toelichten en met u inzoomen op onze positie als economische motor van Zuid-Limburg in relatie tot de ambities van MAA.

Hartelijke groet,

Anya Niewierra
Algemeen Directeur / General Director

Bel me rechtstreeks: +31 (0)43 6098504

Visit Zuid·Limburg

Walramplein 6 • NL-6301 DD Valkenburg a/d Geul
K.v.K. • 14063449

www.visitzuidlimburg.nl

Volg ons op

This e-mail and any files transmitted with it are confidential and intended solely for the use of the individual or entity to whom this e-mail with its content is addressed. If you are not the intended recipient you are hereby notified that any disclosure, copying, distribution or taking any action in reliance on the contents of this information is strictly prohibited and may be unlawful. So, if you have received this email in error please notify us. Moreover: no rights can be claimed out of this e-mail. The sender is neither liable for the proper and complete transmission of the information contained in this communication nor for any delay in its receipt.

Provincie Limburg
Aan de leden van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Aan de heer Pieter van Geel
Verzonden per email

Datum: 25 januari 2021
Betreft: Toezending rapport impact van Luchtvaartgeluid op Toerisme en Recreatie en visie op doorlopen proces Ecorys/van Geel

Geachte leden van provinciale staten,

Wij, de ondertekenaars van deze brief, zijn de vier personen die (in wisselende samenstelling) vanuit het toerisme participeerden binnen het "*Proces MAA o.l.v. Pieter van Geel*". Als afgevaardigden vanuit Koninklijke Horeca Nederland, Hiswa/Recron en Visit Zuid-Limburg sturen wij u onze visie op het doorlopen proces en een factsheet met daarin de conclusies van het wetenschappelijk onderzoek dat in onze opdracht is uitgevoerd om de impact van MAA te duiden voor het toerisme:

Impact van Luchtvaartgeluid op Toerisme en Recreatie (*bijlage 1*)

Verder willen wij u via deze brief meenemen naar onze ervaringen binnen het voornoemde proces. Wij gaan met name inzoomen op het onderdeel Economische Betekenis van MAA, daar wij binnen die vergaderingen onze bijdrage hebben geleverd.

Wij willen daarbij vooral onze zorgen én twijfels uitspreken over de conclusies uit het eindrapport Economische Betekenis Maastricht Aachen Airport zoals dit is opgeleverd door Ecorys. Wij hebben u reeds de **expert opinion van Paul Parramore** toegestuurd. Deze treft u opnieuw aan als ***bijlage 2***.

De luchtvrachtveteraan Paul Parramore schrijft in het Nieuwsblad Transport over het rapport van Ecorys: ***"Zelden heb ik zulke gebakken lucht en zo'n misleidend verhaal gelezen, maar het zal de opdrachtgevers zeker plezieren.".***

Zie: https://www.nieuwsbladtransport.nl/luchtvracht/2021/01/21/luchtvracht-staat-centraal-in-toekomstscenarios-maastricht-airport/

Echter, ook op **het proces met Ecorys** hebben wij kritiek. Onze ervaringen leest u eveneens in ons onderstaande verslag.

Aanleiding onderzoek gevolgen MAA voor toerisme
In 2019 hebben **zowel Prof. Dr. Luc Soete, oud Rector Magnificus van Maastricht University**, als een team van onderzoekers van **Bureau Buiten** in een tweetal studies (Strategisch Actieplan Middengebied en Bestemming Zuid-Limburg 2030) geconcludeerd dat het luchtvaartlawaai als gevolg van het toegenomen vliegverkeer van o.a. Maastricht Aachen Airport (MAA) de kernwaarden van Zuid-Limburg als een duurzame toeristische bestemming aantast.

Koninklijke Horeca Nederland Zuid-Limburg, Hiswa/Recron en Visit Zuid-Limburg (samen ca. 1.900 aangesloten leden in de regio), hebben daarop besloten om de impact van dit luchtvaartgeluid op het toerisme nader te laten onderzoeken. Dit ook om deze uitkomsten mee te laten wegen in het advies dat de heer Pieter van Geel in opdracht van Provincie Limburg opstelt over de toekomst van MAA.

Wetenschappelijk team Breda University
Het onderzoek is uitgevoerd door een team van wetenschappers onder leiding van Dr. Ing. Paul Peeters, lector aan de Breda University of Applied Science. Dr. Ing. Peeters is gepromoveerd op het thema toerisme en luchtvaart en wordt in Nederland gezien als dé deskundige op dit terrein. Voor de lange staat van dienst van Paul Peeters en zijn talloze wetenschappelijke publicaties verwijzen wij naar de link: https://www.cstt.nl/Staff/Paul-Peeters/8 .

Het is voor het eerst dat in Nederland een wetenschappelijke studie is verricht naar de gevolgen van luchtvaartlawaai op de toeristische bedrijfstak.

De conclusie van het wetenschappelijk team o.l.v. Dr. Ing. Peeters zijn reden tot zorg:
"Ons onderzoek laat zien dat de rustzoekende verblijfstoerist langzaam dreigt af te haken vooral door het afnemen van herhaalbezoek. Dat levert niet alleen direct jaarlijks significante omzetverliezen op die in de vele tientallen miljoenen kunnen lopen, maar raakt mogelijk ook direct een deel van het groeimechanisme van het toerisme in deze streek.
Dat kan een kettingreactie veroorzaken in afname herhaalbezoek, afname draagvlak voor voorzieningen inclusief monumenten, natuurgebieden, toeristische infrastructuur en daardoor een verder afnemen van de aantrekkelijkheid van het gebied als bestemming voor de rustzoekende toerist.
Dit kan dan ook de leefbaarheid voor de bewoners aantasten omdat het financiële draagvlak afneemt voor voorzieningen in de kernen, de participatie in verenigingen en de belastinginkomsten van lokale overheden, waar weer tal van niet toeristische voorzieningen voor burgers mee worden gefinancierd."

Maatschappelijk debat over de kansen van een kleine luchthaven
Los van het advies dat de heer van Geel bij u zal presenteren en dat wij nu nog niet kennen, is deze zorgwekkende uitkomst voor ons aanleiding om met onze gemeenten, met uw Provincie Limburg (eigenaar MAA) en andere maatschappelijke organisaties het gesprek aan te gaan over de toekomst van de toeristische bedrijfstak in relatie tot de (groei)ambities van MAA. Immers, het toerisme in Zuid-Limburg is met 22.000 directe arbeidsplaatsen en met een directe omzet van € 2,2 miljard een van de belangrijkste economische motoren van Zuid-Limburg. Dit wordt ook erkend door het Rijk, dat Zuid-Limburg recentelijk benoemde tot NOVI gebied, mede vanwege de kwetsbaarheid van het 5-sterrenlandschap en de belangrijke positie van de vrijetijdseconomie in Zuid-Limburg.

Onderzoeksvragen namens de toeristische partijen aangeleverd, maar niet onderzocht
De heer van Geel heeft bij de start van het proces aan ons gevraagd om aan te geven welke onderzoeksvragen wij relevant vonden om te onderzoeken. Wij hebben vervolgens veel tijd geïnvesteerd om tot een analyse te komen van de voor onze bedrijfstak relevante onderzoeksvragen gerelateerd aan MAA (***Zie bijlage 3***). Vrijwel géén van onze vragen is overgenomen dan wel onderzocht.

Ecorys wilde vervolgens het effect van MAA onderzoeken op basis een analyse van reviews. Wij hebben dit voorstel voorgelegd aan erkende wetenschappers. Deze stelden dat de methode zoals door Ecorys voorgesteld wetenschappelijk volstrekt invalide was (***zie bijlage 4 de reactie van de wetenschappers van BUAS op dit onderzoeksvoorstel van Ecorys***). Hierna besloot Ecorys om het effect van MAA op de toeristische sector te duiden via een 20-tal interviews. Álle geïnterviewde

personen in het Heuvelland gaven aan schade te ondervinden. Daarop besloot Ecorys ook bedrijven in Maastricht (niet gelegen onder de route) te interviewen, waaronder bedrijven met een (financiële) relatie met de eigenaar Provincie Limburg/MAA. Wij hebben bezwaar aangetekend tegen deze werkwijze (interviewen personen met een relatie met de opdrachtgever). Met ons bezwaar is niets gedaan.

Onze verzoeken om de economische effecten van Corendon e.a. voor Limburg te onderzoeken, zijn evenmin opgevolgd. Hierop hebben wij Ecorys en de heer van Geel/de challengegroep zelf onze visie op Corendon gestuurd (***zie bijlage 5***). Corendon tast immers de toeristische sector in Zuid-Limburg/Heuvelland aan ten behoeve van een versterking van de economie in zonbestemmingen.

Wij kunnen niet begrijpen dat onze eigen Provincie Limburg toeristische bestemmingen in Turkije, Griekenland, Spanje e.a. wil steunen ten koste van haar eigen ondernemers in het Heuvelland. Immers, onze gasten in het Heuvelland worden 's ochtends vroeg en 's avonds laat wakker gevlogen door Corendon en andere low cost carriers en dreigen volgens het onderzoek van BUAS niet meer terug te komen.

Ecorys heeft niets met onze visie gedaan en schetst zelfs een toekomst met Corendon.

Verschil van inzicht met (het onderzoek van o.a.) Ecorys onder leiding van Pieter van Geel
Op 20 november jongstleden heeft de heer Pieter van Geel naar u kort de stand van zaken van de lopende onderzoeken toegelicht. Tijdens die bijeenkomst is ook het onderzoek van Ecorys naar de economische betekenis van MAA ter sprake gekomen. Dit ook in relatie tot de effecten van MAA op het toerisme.

Tijdens het proces met de heer Van Geel is het tot verschillen van inzichten gekomen tussen onze toeristische afvaardiging en de bureaus To70 en Ecorys.

Onderstaand willen wij onze belangrijkste verschillen van inzicht met Ecorys met u delen:

- **Er wordt de indruk gewekt dat Ecorys onderzoek heeft verricht. Echter vanuit wetenschappelijk perspectief en de daarmee samenhangende criteria is dat niet zo**. Ecorys heeft slechts berekend wat de omzet van MAA kán zijn bij voortzetting van de huidige vorm van exploitatie. Daarbij zijn rekenmodellen van To70 als basis genomen die uitgaan van **een milieuruimte die er straks gegeven nieuwe wetgeving helemaal niet meer is.**

  De toekomstscenario's zijn subjectief ingekleurd o.a. op basis van gesprekken met huidige klanten.

  Ecorys heeft (net als To70) aldus géén analyse uitgevoerd van de feitelijke marktpositie van MAA binnen de dynamiek van de West-Europese luchtvaart, noch in relatie tot zijn concurrenten, noch is gekeken naar trends en ontwikkelingen, noch is onderzocht binnen welke niches MAA zou kunnen opereren.

  De luchtvrachtveteraan **Paul Parramore heeft een Expert Opinion** geschreven over het rapport van Ecorys en noemt het rapport **"nattevingerwerk"** en ***"gebakken lucht"***. Deze Expert Opinion van Paul Parramore treft u aan als ***bijlage 2***.

  Ecorys schetst dus nu naar u een contrair beeld en ziet wél een zonnige en stabiele toekomst. Wie heeft gelijk? Een onafhankelijke en erkend deskundige luchtvrachtveteraan die MAA al decennia volgt en vrij kan spreken of een bureau dat ingehuurd is door de eigenaar Provincie

Limburg/MABI en dat ook in de toekomst ingehuurd hoopt te worden door andere luchthavens en overheden?

- De opdracht aan Ecorys bleek aldus héél smal en hield niet meer in dan de huidige situatie extrapoleren naar de toekomst. **Er was dus al vanaf de start sprake van een gepredestineerde uitkomst**, namelijk doorgaan met vracht en vakantiecharters. Er hoefde alleen nog maar een economische onderlegger berekend (= geschat) te worden.

- **Ecorys heeft geen bedrijfseconomische exploitatie berekend** waarin alle kosten, ook die welke nu via zijwegen door Provincie Limburg worden gesubsidieerd. Wij hebben hier wel nadrukkelijk om verzocht. Echter, ons zijn géén cijfers ter beschikking te stellen waaruit het werkelijke exploitatiesaldo van MAA zou blijken.

- **Er is aldus géén onderzoek gedaan naar andere exploitatiemodellen**. Dit ondanks ons nadrukkelijke verzoek daartoe. Immers, de huidige exploitatie met vracht en (vroege) vakantiecharters **leidt volgens inmiddels drie (!) onderzoeken (van Prof. Luc Soete, Bureau Buiten en BUas) tot schade voor het toerisme**, een provinciale topsector en dé motor van de economie in Zuid-Limburg.

  Wij zijn van mening dat dit onderzoek naar de kansen van een kleine luchthaven zonder vracht en zonder vakantiecharters alsnog uitgevoerd moet worden door een onafhankelijke partij, niet zijnde dus de eigenaar Provincie Limburg.

- Wij hebben ervaren dat **het lastig manoeuvreren is wanneer de provinciale overheid (via MABI) zowel financier is van onderzoeken naar de toekomst van MAA, terwijl diezelfde overheid ook eigenaar is van datzelfde MAA** en lopende het proces in de media kenbaar maakt hoeveel waarde ze hecht aan MAA en welke toekomstplannen ze voor MAA als vrachtluchthaven ziet. Dit bleek ook lastig manoeuvreren voor Ecorys, want **in een eerste conceptrapportage zagen de onderzoekers MAA nog als hun opdrachtgever**. In het eindrapport vervingen ze onder 'opdrachtgever', de naam van 'MAA' in 'Pieter van Geel'.

- **Van formeel onderzoek naar de effecten op het toerisme was geen sprake**. Dit bevestigt ook de heer van Geel. Conclusies werden getrokken op basis van ca. 20 gesprekken met ondernemers, waarbij enkele geïnterviewde personen een (financiële) relatie hadden/hebben met Provincie Limburg (de eigenaar van MAA). Dit gegeven schaadt naar onze mening de objectiviteit van de conclusies die Ecorys trekt, daar -zoals bekend- de regels in deze stellen dat er sprake moet zijn van onafhankelijkheid of dat bij een afhankelijkheid deze moet worden beschreven. De uitspraken van deze personen werden bovendien op eenzelfde wijze gewogen als de uitspraken van vertegenwoordigers van bracheorganisaties die ook namens een achterban spreken. Verder zijn de conclusies over het belang van MAA voor de congresmarkt niet op feiten gestaafd, maar op basis van enkele meningen, waaronder dus personen die een bedrijf leiden met een (financiële) relatie met de eigenaar van MAA, zijnde Provincie Limburg.

- De uitspraken die Ecorys in de rapportage doet over de relatie tussen MAA en het toerisme zijn schriftelijk betwist door Dr. Ing. Peeters en zijn team van wetenschappers. **Er kan volgens deze wetenschappers op basis van de magere analyse die Ecorys heeft uitgevoerd helemaal niet geconcludeerd worden dat er "geen aanwijzingen zijn dat toeristisch-recreatieve sector sterk negatieve gevolgen heeft ervaren van de toename in luchtvaartactiviteit van MAA"**. Dit vanwege het feit dat de sterke groei van MAA pas vanaf 2018 inzette en de effecten op het toerisme pas over meerdere jaren merkbaar zijn, wanneer het herhaalbezoek

terug valt. **Ecorys is zowel mondeling als schriftelijk in kennis gesteld van deze visie van wetenschappers, maar heeft geweigerd om de conclusies aan te passen.**

- **De werkgelegenheid bij MAA wordt in containerschema's getoond en groot gerekend via afgeleide modellen**. Wij hadden verzocht om ook zichtbaar te maken hoeveel banen écht direct bij MAA als bedrijf liggen en hoeveel daarbuiten en in welke sectoren daarbuiten. Ook hadden wij verzocht om te tonen hoeveel banen door buitenlandse werknemers (met name buitenlandse chauffeurs) worden uitgevoerd bij regionale bedrijven. Ook vonden wij het wenselijk dat zichtbaar werd hoeveel % vast en hoeveel % flexibel is (en dus zo weer verdwijnt als een carrier verdwijnt). **Aan géén van onze verzoeken is uitvoering gegeven.** Graag wijzen wij u op een onderzoek van Follow The Money dat ons inspireerde tot onze vragen en dat wij ook hebben doorgeleid naar Ecorys: https://www.ftm.nl/artikelen/banen-valse-schaamlap-distributiecentra-luchthavens.

  Daar waar de werkgelegenheidscijfers van MAA worden getoond, worden de directe en indirecte werkgelegenheidscijfers voor zowel de regio Zuid-Limburg als geheel Nederland getoond, met alles wat maar denkbaar aan MAA kan worden toegerekend. Terwijl bij de presentatie van de werkgelegenheidscijfers van het toerisme Ecorys qua gevolgen van MAA alleen inzoomt op de *directe* werkgelegenheid in *uitsluitend* de verblijfssector en de horeca (dus niet bij de attracties, musea, detailhandel, fietsverhuur, evenementenorganisatoren, etc.) in slechts 5 van de 9 betroffen gemeenten in het Heuvelland. Wij betreuren deze selectieve wijze van presenteren door Ecorys die het doet voorkomen als ware de toeristische werkgelegenheid kleiner dan deze feitelijk is. **De realiteit blijft dat MAA economisch van marginaal belang is afgezet tegen het enorme economische belang van de toeristische bedrijfstak. Plus MAA is -zo is uit dit onderzoek gebleken- volatiel in zijn bestaan en heeft géén relaties met de bedrijven in Zuid-Limburg**, terwijl de toeristische sector diep wortelt in Zuid-Limburg en al decennia een stabiele economische factor is zonder de grote zwenkingen die MAA zo kenmerkt. Graag verwijzen wij u voor de feiten ter zake naar onze brief van 18 december 2018.

- **Dansende getallen**: nu Ecorys in een presentatie bevestigde (zie hieronder) dat MAA een standalone is zonder een relatie met het bedrijfsleven én de bevolking in Limburg, probeert MAA zijn belang te bewijzen met werkgelegenheidsgetallen. Ook Ecorys heeft dit streven van (de opdrachtgever MABI) MAA gefaciliteerd en weigerde om in te gaan op ons verzoek om de feiten te duiden (zie hiervoor). Ecorys handelt daarmee in lijn met voorgaande onderzoeksbureaus, zoals de Erasmus Universiteit, die ook startte met hoge werkgelegenheidscijfers die de universiteit uiteindelijk fors moest minimaliseren na bewijslast van inwoners. Inmiddels tekent zich een patroon af van dansende MAA getallen die iedere geloofwaardigheid in de huidige én de volgende cijfers die MAA presenteert aantasten.

- **Belangrijke -voor MAA negatieve- conclusies uit de eerste presentatie van Ecorys bleken verdwenen uit het eindrapport**. Zo stond in de eerste presentatie nog dat bedrijven in Limburg géén gebruik maken van MAA en dat MAA ook niet van belang is voor het vestigingsklimaat van deze bedrijven. Wij betreuren het dat deze belangrijke conclusies uit het eindrapport zijn geschrapt. Wij hebben meermaals zowel mondeling als schriftelijk verzocht om deze conclusies weer op te nemen, echter aan dit verzoek is geen gevolg gegeven.

- Belangrijker nog dan de werkgelegenheidscijfers **missen wij de inhoudelijke waardering van de economische activiteiten op MAA**. Reeds op ***21 juni 2020*** tijdens de eerste vergadering van de challengegroep hebben wij hiervoor gepleit. ***Zie bijlage 6.***

Wij hebben vanaf de start van dit proces gevraagd om feitelijk te duiden wat het uitgaand toerisme naar goedkope zonbestemmingen via partijen zoals Corendon toevoegt (dan wel kost) aan onze regionale economie en samenleving. ***Zie bijlage 5*** voor onze visie op Corendon, zoals wij deze gedeeld hebben met de heer van Geel en de challengegroep.

Ook hebben wij gevraagd om te duiden wat de betekenis is van MAA als laad- en losplaats voor vracht die niet bestemd is voor of afkomstig is uit Limburg en grofweg Noord-West-Europa als bestemming heeft. Vergelijk in deze Qatar, dat over het jaar 2020 volgens opgave van MAA verantwoordelijk is voor meer dan de helft van de vracht op MAA, maar dat zijn **'eigen' Luxemburgse transporteur meebrengt voor het wegtransport.**

- **Negeren van werkelijke hinder door geluid weg te rekenen in modellen**
  Wij hebben tijdens dit proces moeten ervaren dat de geluidshinder die wij als sector van MAA ervaren niet serieus wordt genomen en al evenmin terugkomt in de rekenmodellen die het Rijk (en To70) hanteren. Via innovatieve modellen wordt er gewerkt met gemiddelden en wordt er geredeneerd vanuit bewoners (in geïsoleerde woningen). Echter, onze miljarden bedrijfstak (in het Heuvelland) haalt haar economie uit de beleving van rust en stilte (hiervoor komen onze gasten) en die rust en stilte worden doorbroken door piekgeluiden en niet door handig berekende geluidgemiddelden.

  Onze zorgen werden tijdens dit proces door de bureaus ofwel genegeerd ofwel weggewuifd met de suggestie dat er **'geluidswinst'** en dus **'groei'** te behalen viel met **'stillere' en 'nieuwere' vlie**gtuigen die minder geluid zouden maken. Echter, een gast of inwoner ervaart niet het verschil tussen 70 DBA (een stofzuiger) en 80 DBA (een passerende trein). Dit zijn de DBA's die zelfs nog worden gemeten bij Cottessen (!) in Vaals wanneer de vliegtuigen van MAA Zuid-Limburg verlaten. Herrie is herrie. En een verstoorde rustbeleving is een verstoorde rustbeleving. Een wakker gevlogen gast is een wakker gevlogen gast. En die komt niet terug.

Samenvattend en het vervolg
Samenvattend willen wij bij u pleiten voor een kleine en innovatieve luchthaven. Een dergelijke kleine luchthaven doet namelijk recht aan het grote economische belang van de toeristische sector en de fijnmazige structuur van het dichtbevolkte Zuid-Limburg. Bij de keuze voor een kleine luchthaven is het ook mogelijk voor beide sectoren om duurzaam naast elkaar te bestaan.

Wij zullen binnenkort een gesprek aanvragen met elke fractie in Provinciale Staten om één op één met u het gesprek te voeren over onze ervaringen tijdens dit proces en onze visie op de toekomst van MAA in relatie tot onze bedrijfstak.

Met vriendelijke groeten,

Arthur van Disseldorp, regiomanager Hiswa/Recron

Hank van Vleuten, bestuurslid Koninklijke Horeca Nederland Zuid-Limburg/Vaals

Wynand Vogels, bestuurslid Stichting VVV Zuid-Limburg

Anya Niewierra, Algemeen Directeur Visit Zuid-Limburg



Conclusies en aanbevelingen uit het rapport "Impact van Luchtvaartgeluid op Toerisme en Recreatie"

DISCOVER YOUR WORLD

Breda University
OF APPLIED SCIENCES

Conclusies en aanbevelingen uit het rapport
"Impact van Luchtvaartgeluid op Toerisme en Recreatie"

Door Prof. Dr. Ing. Paul Peeters, Eke Eijgelaar MA, Ivar Neelis MSc, Cheryl van Adrichem BA

Breda, november 2020

I.o. van Koninklijke Horeca Nederland, Hiswa/Recron en Visit Zuid-Limburg

De gehele rapportage kunt u lezen en downloaden op de BUas wetenschappelijk pagina.

Samenvatting

Ons onderzoek naar de impact van luchtvaartgeluid op toerisme in Zuid-Limburg laat zien dat de rustzoekende verblijfstoerist langzaam dreigt af te haken vooral door het afnemen van herhaalbezoek. Dat levert niet alleen direct jaarlijks significante omzetverliezen op die in de vele tientallen miljoenen kunnen lopen, maar raakt mogelijk ook een deel van het groeimechanisme van het toerisme in deze streek. Dat kan een kettingreactie veroorzaken in afname herhaalbezoek, afname draagvlak voor voorzieningen inclusief monumenten, natuurgebieden en toeristische infrastructuur en daardoor een verder afnemen van de aantrekkelijkheid van het gebied als bestemming voor de rustzoekende toerist. Dit kan dan ook de leefbaarheid voor de bewoners aantasten omdat het financiële draagvlak afneemt voor voorzieningen in de kernen, de participatie in verenigingen en de belastinginkomsten van lokale overheden, waar weer tal van niet-toeristische voorzieningen voor burgers mee worden gefinancierd. Daarnaast vermindert ook de kwaliteit van de woonomgeving voor de bewoners van het heuvelland.

Het onderzoek betreft een analyse van de wetenschappelijke en professionele literatuur naar dosis-effect relaties tussen luchtvaartgeluid en hinder voor dag- en verblijfsrecreanten, een enquête onder een representatieve steekproef uit de Nederlandse bevolking met belangstelling voor een dag- of verblijfsbezoek aan een gebied als het Zuid-Limburgse heuvelland om het effect van geluidhinder op de toeristische sector in te schatten, en een analyse van vliegroutes over gebieden met een hoge toeristische, recreatieve en landschappelijke waarde.

Conclusies en aanbevelingen

De algemene conclusie uit deze verkennende studie is dat er zeker negatieve effecten optreden op de specifieke toeristische kwaliteiten van het Zuid-Limburgse heuvelland als gevolg van de aan- en uitvliegroutes van MAA en dat deze effecten aanzienlijk sterker zullen worden. Onder andere zal een groot aandeel van de stiltegebieden niet langer aan de kernwaarde van dergelijke gebieden kunnen voldoen. Ook zal het rustige landschappelijke karakter worden aangetast en neemt de natuur en stiltebeleving beduidend af.

Hieronder vindt u een aantal specifieke conclusies en resultaten:

- De afgelopen drie jaar groeide het toerisme in vergelijkbare gebieden ongeveer twee keer zo hard als het toerisme in het Zuid-Limburgse heuvelland. Er zijn geen positieve economische effecten te verwachten van uitbreiding van het luchtverkeer voor het toerisme in het heuvelland vanwege de aard van dat toerisme en de aard van de luchthaven.
- 51% van de bezoekers komt in de eerste plaats naar Zuid-Limburg **vanwege 'natuur & landschap' en nog eens 36% vanwege 'wandelen' en 33% vanwege 'rust en ruimte'.**
- Reacties van dagrecreanten op hinder van vliegtuiggeluid:
    - 44% reageert niet op ervaren hinder
    - 30% zal niet terugkeren,
    - 20% zal de bestemming niet aanbevelen bij familie en kennissen
    - 8% zal een hinderervaring op sociale media gaan delen.

- Reacties van verblijfsrecreanten op hinder van vliegtuiggeluid (hinder overdag – hinder 's nachts):
  - 48-60% zal niet terugkeren
  - 4% zal klagen op sociale media
  - 24% tot 41% doet niets
  - 33% tot 44% zal niet aanbevelen
- Specifiek voor verblijven vonden we dat 14-18% niets deed bij (niet nader gespecificeerde) geluidhinder en 46-54% niet zou terugkeren.
- Herhaalbezoek is belangrijk voor het heuvelland met ruim 50% van de bezoekers die aangeven er eerder geweest te zijn.
- Het Zuid-Limburgse heuvelland kent vele natuurgebieden, een achttal stiltegebieden en vormt in haar geheel een Nationaal Landschap. Rust, landschap, toerisme en recreatie zijn in het toerismebeleid voor Zuid-Limburg sterk met elkaar verankerd. Kernkwaliteiten zijn naast de rust, het landschap, het erfgoed en de natuur.
- Ervaringen in de natuur reduceren of voorkomen stress, en kunnen leiden tot ontspanning, bezinning en inspiratie. Rust en natuurgeluiden zijn belangrijke componenten voor een positieve beleving in een rustig recreatiegebied. Ongewenst omgevingsgeluid kunnen negatieve effecten op de gezondheid hebben en als hinderlijk worden ervaren.
- Onderzoek toont aan dat vliegtuiggeluid de kwaliteit van recreatiegebieden verstoort en daardoor ook vermindert. Met name bezoekers van recreatiegebieden die veel waarde hechten aan de natuurlijke rust zijn gevoeliger voor geluid. Vooral wandelaars geven de voorkeur aan rustige plekken en lijken een sterker negatief gevoel te hebben over geluid.
- Het is te verwachten dat het 'volvliegen' van de vergunde situatie de 'stilte-evaluatiescore' door bezoekers van natuurgebieden voor het Zuid-Limburgse heuvelland van ruim 9 (op een schaal van 0 tot 10) zal dalen naar een 7. Vliegtuiggeluid zal dus de kwaliteit van het heuvelland als recreatiegebied verminderen. Verdere toename van de luchtvaart boven het gebied leidt ertoe dat de stiltegebieden niet langer onder de 40 dB(A) geluidsniveau zullen kunnen blijven.
- Dag- en verblijfsrecreanten spelen in beleidsondersteunend onderzoek en beleid voor luchtvaartgeluidhinder vrijwel geen rol. Zoals dit onderzoek aantoont is dat onterecht omdat vliegtuiggeluid een negatieve impact op de beleving van recreanten heeft en tot directe en indirecte economische schade kan leiden, als ook schade voor de gezondheid en het welbevinden van mensen die in een lawaaiige omgeving wonen.
- Het is waarschijnlijk dat verblijfsrecreanten gevoeliger zijn voor geluidhinder dan bewoners.
- Verblijfsrecreanten reageren het sterkst op nachtelijk luchtvaartgeluid. Ruim de helft van de ondervraagden geeft aan niet terug te keren na een negatieve geluidhinderervaring.
- Hoewel slechts een zeer kleine minderheid lawaai van vliegtuigen zou melden op reviewsites, geeft zo'n 67-70% van de ondervraagde mensen aan een accommodatie niet te boeken wanneer ze een dergelijke review zouden vinden op de accommodatie haar website. Dit kan op termijn tot een negatieve spiraal leiden.

- Een voorzichtige schatting van de directe kosten van het verder uitbreiden van MAA onder behoud van de huidige aan- en uitvliegroutes levert dat jaarlijks tussen **€23** en **€70 miljoen** directe schade aan de economie van het gebied kan ontstaan. Hierin is schade aan de leefbaarheid van bij de bewoners niet meegerekend. Ook de indirecte economische gevolgen voor andere bedrijfstakken die nauw met de toeristische sector zijn verbonden zijn niet gemeten. Indirecte effecten vallen doorgaans in dezelfde orde van grootte of hoger vergeleken met de directe gevolgen.
- Gezien het hoge herhaalbezoek in het Zuid-Limburgse heuvelland en het gegeven dat zo'n 85% van de bezoekers uit een beperkte markt komt (Nederland), kan er sprake zijn van een zichzelf versterkend en onomkeerbaar proces. Dat wil zeggen dat het verlies van deze gasten pas op termijn – over enkele jaren - merkbaar wordt, maar daarna lastig weer om te keren zal zijn met marketing.

Op basis van het voorliggende verkennende onderzoek kan men stellen dat de verdere uitbreiding van de luchthaven MAA bij gelijkblijvende in- en uitvliegroutes over het heuvelland potentieel kan leiden tot aanzienlijke schade en een kans dat het gebied in een negatieve spiraal terecht komt met als gevolg aantasting van de unieke landschappelijke en natuurlijke waarden van het gebied. Daardoor zal niet alleen direct economische schade geleden worden met name in de toeristische sector, maar ontstaat ook schade aan een aanzienlijk deel van de stilte- en natuurgebieden in het heuvelland en een voortschrijdende degradatie van deze op natuur en rust gerichte bestemming. Potentieel kan dit ook gevolgen hebben voor de leefbaarheid van de bewoners, omdat afnemend toerisme ook leidt tot afnemend (financieel) draagvlak voor het onderhoud van basisvoorzieningen als detailhandel in kleine woonkernen, onderhoud van de toeristisch en voor bewoners aantrekkelijke monumenten en natuurgebieden en zelfs het draagvlak voor verenigingen. Dat laatste omdat een deel van deze verenigingen ook inkomsten ontleent aan toeristen. Ook de belastinginkomsten van de gemeenten uit toerisme in het heuvelland zullen verminderen met gevolgen voor het voorzieningenniveau voor bezoekers én bewoners.

Daarnaast bestaat de kans dat ook de omliggende steden (Maastricht, Parkstad Limburg en Sittard) hinder van een afname van het aantal rustzoekende dag- en verblijfsrecreanten ondervinden. Immers, gezien het hoge aantal gasten dat in het heuvelland verblijft en de relatief lange overnachtingsduur en het verhoudingsgewijze hoge bestedingsniveau, zal het bezoek aan shoppingscentra, attracties en musea in omliggende stedelijke kernen ook afnemen.

Aanbevolen wordt om deze effecten verder te onderzoeken en de resultaten naar behoren mee te wegen in de afweging van de omvang en de aard van de groei van het luchtverkeer op MAA. Daarbij moet bedacht worden dat een verdere groei van het luchtverkeer tot de vigerende vergunning van ruim 19.000 vluchten al kan leiden tot significante schade, tenzij de routering van aan- en uitvliegende vliegtuigen over het heuvelland wordt vermeden. Vooral dat laatste, routering, kan leiden tot andere afwegingen aangaande de groei van de luchthaven dan in de voorliggende vier 'hoekpunten' of scenario's. Ook bevelen we aan om nader te overwegen dat de gangbare methode van hinderbepaling ongeschikt is voor natuur- en landschapsgebieden met veel rustzoekende bezoekers.



Games



Media



Hotel



Facility



Built Environment



Logistics



Tourism



Leisure & Events

Breda University
OF APPLIED SCIENCES

Mgr. Hopmansstraat 2
4817 JS Breda

P.O. Box 3917
4800 DX Breda
The Netherlands

PHONE
+31 76 533 22 03

WEBSITE
www.buas.nl

DISCOVER YOUR WORLD

Expert Opinion

15 januari 2021

Door Paul Parramore.

Hiswa/Recron, Koninklijke Horeca Nederland Zuid Limburg en Visit Zuid Limburg hebben ondergetekende gevraagd om een Expert Opinion te geven op de berekeningen, de methodiek en de uitkomsten inzake de toekomstverkenning Maastricht Aachen Airport zoals Ecorys deze heeft gepresenteerd in het rapport:

Economische Betekenis Maastricht Aachen Airport van 24 november 2020.

De onderhavige quick scan is het antwoord op dit verzoek.

Algemeen:

Het rapport van Ecorys lijkt niet met echte feitenkennis onderbouwd en is op zijn minst weinig transparant.

De toekomstverkenning is gedaan aan de hand van twee scenario's van To70. Deze scenario's ontbreken in het rapport en zijn aldus apart opgevraagd en bestudeerd. De scenario's zijn vervolgens op markpotentie en realiteit beoordeeld door Ecorys. Dat levert een derde scenario op wat gebaseerd is op marktverwachtingen.

Het is onduidelijk welke markten nu bedoeld worden en hoe diepgaand de onderzoeken zijn geweest. Wat opvalt bij de geraadpleegde bronnen m.n. luchtvaart is dat dit beperkt is en dat deze bronnen ook als subjectief kunnen worden aangemerkt. In die zin dat van deze bronnen vooraf gewenste antwoorden verwacht mochten worden. Ook is onduidelijk welke vragen er feitelijk gesteld zijn.

Bij vracht lijken maatschappijen als Emirates, Qatar en Turkish Airlines grote klanten te zijn; waarom niet aan hen voorgelegd hoe zij de toekomst zien qua gebruik van MAA?

De geschiedenis van gebruikers van MAA is lang waaronder KLM, Transavia, Swiss enz. enz. Waarom is er niet aan vertrokken en verloren klanten gevraagd waarom zij MAA niet meer gebruiken met tevens de vraag wat er gedaan zou moeten worden om hen terug te laten keren als klant?

Het vorenstaande leidt dan ook tot de vraag waarop de fantastische groeicijfers die gehanteerd worden feitelijk gebaseerd zijn. Het lijkt natte vinger werk.

Kijkend naar de lijst met geïnterviewde bedrijven qua duiding regionaal belang beperkt deze zich tot Zuid-Limburgse bedrijven.

MAA staat voor Maastricht Aachen Airport. De *Industrie und Handelskamer Aachen* heeft in 1994, 50.000 gulden betaald om de naam Aachen op te laten nemen met als

doel dat meer Duitsers via de luchthaven zouden gaan vliegen. Dat geldt natuurlijk ook voor goederen.

Uit niets blijkt dat Ecorys ook de regio Aachen en Genk in België (beide in een straal van 30 km rond MAA) in haar onderzoek heeft betrokken, noch bedrijven noch lokale overheden.

Als dit zou zijn gedaan zou er meer concreet antwoord naar voren komen op vragen als de huidige feitelijke betekenis is voor de regio, het huidige en verwachte potentieel voor het toerisme, de aantrekkingskracht voor industrie en beurzen/congressen. Onder de zogenaamde voorwaartse effecten worden zaken eveneens onvoldoende onderbouwd.

De huidige economische betekenis van MAA vertaalt zich in het rapport naar werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Het is onduidelijk waar deze huidige getallen op gebaseerd zijn.

Bevindingen op gebied van passagiers:

Volgens Ecorys meldt een aantal maatschappijen in de leisure en het low cost segment concrete plannen te hebben en de samenwerking te willen voortzetten. Echter, in de lijst met geraadpleegde bronnen staat alleen Corendon en voorts geen andere gebruikers.

Er schijnen ook maatschappijen, volgens To70, na het Corona tijdperk op MAA te willen gaan vliegen. Echter, een nadere duiding van deze maatschappijen en van hun volumes e.a. ontbreekt.

Scenario's en plausibiliteit:

Er heeft geen marktstudie plaats gevonden. Dus hoe en waarop volumes zijn gevalideerd is onduidelijk. Ook wordt niet zichtbaar welke andere relevante marktstudies zijn geraadpleegd.

Er is gekeken naar de waarschijnlijkheid van vluchten. Om op dit moment een inschatting van 10 jaar te maken is haast onmogelijk, m.i. daar zijn gewoon teveel onzekerheden voor.

Ecorys gaat bovendien volledig voorbij aan het tijdsbeeld waarin wij leven. Er wordt geen rekening gehouden met zaken als luchtkwaliteit of andere milieu gerelateerde actualiteiten. Bijvoorbeeld het akkoord van Parijs waarin juist wordt gepleit voor minder CO2 uitstoot m.n. door vliegtuigen. Frankrijk heeft bijvoorbeeld nu al bepaald dat binnenlandse korte afstandsvluchten onder de 500 km niet meer zijn toegestaan in 2021. Genoemde zakenbestemmingen als München, Geneve, Berlijn vallen in die radius rond MAA en met de sterk verbeterde en aanstaande investeringen in railverbindingen mag verwacht worden dat dit ten koste van de airlines en hun routenetwerk zal gaan.

Potentiele groei luchtvracht:

De verwachting voor 2030 van 289.000 ton is niet onderbouwd. De recente groei is voor een belangrijk deel het gevolg van externe niet door MAA te beïnvloeden ontwikkelingen, zoals de vlucht/slot beperkingen van Schiphol. Verwacht mag worden dat maatschappijen terugkeren naar Schiphol e.a. als ze de kans krijgen, waar geen baanbeperkingen e.a. zijn.

Omdat het wel nog 3 jaar kan duren voordat de luchtvaart weer terug is op het niveau van 2019, als dat al gaat gebeuren, want ook de moraal van de gemiddelde passagier gaat veranderen, aldus IATA zelf, is er op Schiphol plotsklaps genoeg ruimte voor vrachtvluchten. Als dat echt zo is, verandert ook de verwachting van MAA.

Ook moet nog opgemerkt worden dat luchtvracht als zodanig eerder zal gaan afnemen dan toenemen zodra de wereld COVID-19 te boven is. De groeisegmenten in de vracht zijn de zogenaamde integrators zoals UPS, DHL en in toenemende mate ook Chinese bedrijven als Alibaba en Amazon. In principe hebben dit type bedrijven al hun hub in Europa en mochten ze in de toekomst op nieuwe locaties willen uitbreiden dan zullen ze vanwege de nachtvlucht beperkingen niet naar MAA kijken.

Wellicht zijn er wel kansen voor distributie centra, maar deze zijn meer wegtransport gerelateerd.

Passagiersvolumes:

Ecorys verwacht 747.000 passagiers in 2030. Ook hier ontbreekt een overzicht van geconsulteerde maatschappijen en ook hier wordt er geen rekening gehouden met een mogelijk veranderend reisgedrag.

Juist omdat Ecorys vermeldt dat er nogal wat maatschappijen kwamen en vertrokken van MAA vanwege de onderlinge concurrentie tussen luchthavens is men voorzichtig.

Daar komt bij dat vliegen zeker veel duurder zal gaan worden in de komende 10 jaar. Veel luchtvaartbedrijven zullen door gebrek aan passagiers in de komende 3 jaar verdwijnen en er zal capaciteit schaarste gaan ontstaan wat de ticket prijzen zal doen stijgen. Dat geldt overigens ook voor de luchtvrachttarieven.

Toekomstige positie MAA

De vergelijking met luchthavens als Zurich en Wenen zijn misplaatst. Het achterland van deze luchthavens met hun bevolking en hun industrie zijn van een andere orde dan de regio rond MAA, zelfs als Aachen en Genk zouden worden meegenomen.

Bovendien zijn deze luchthavens, vergelijkbaar met Schiphol, overstap luchthavens waar zich ook grote winkelcentra bevinden.

Het verdienmodel van dit type luchthavens is dat van een vastgoed bedrijf waar het gaat om exploitatie van vastgoed zoals winkels, parkeergarages, afhandelingsgebouwen, enz. De landingsbanen zijn noodzakelijk maar de exploitatie daarvan is kostbaar en brengt relatief weinig op.

In het rapport is dan ook niets terug te vinden wat MAA nu precies voor een verdienmodel zou moeten hebben en wat haar functie moet worden op passagiers en vracht gebied.

Conclusie

Volgens de website van MAA koerst MAA op de functie van een regionaal vliegveld waarbij kwaliteit en de betekenis van de regio voorop staat. Hoe groot die regio precies is blijkt nergens uit. Ook blijkt niet wat dan de rol voor die regio zou moeten zijn. Ook wordt in het rapport niet duidelijk welke bedrijven in de regio een relatie hebben met MAA.

Omdat de Provincie eigenaar is van MAA komt het mij voor dat het rapport meer een droom scenario is, waarin geen rekening is gehouden met het huidige en toekomstige tijdbeeld qua milieu, reis en transportgedrag.

Ook een schets van de ontwikkeling en de invloed van de sterk te verbeteren spoorwegen in West Europa ontbreekt alsmede bijvoorbeeld de veel striktere milieu wetgeving, mede voortvloeiend uit het akkoord van Parijs en de wettelijk vastgelegde CO2 en geluidsreducties per 2030.

In ieder geval is het rapport niet doorwrocht met onderzoeken, cijfers en verwachtingen van luchtvaart gerelateerde bedrijven.

De ontwikkeling van de toeristische recreatieve sector lijkt sinds 2013 gunstig te verlopen. Echter, de ontwikkelingen van MAA en het toerisme vervolgens in één schema zetten en vervolgens conclusies trekken over positieve dan wel negatieve correlaties mist een wetenschappelijke basis.

Al met al heeft Ecorys een tamelijk zwak rapport geproduceerd wat mij onbruikbaar lijkt om een realistisch toekomstbeeld te schetsen.

Paul Parramore

paul.parramore@gmail.com

00 41 79 612 31 85

Antwoord naar de heer van Geel
op gewenste onderzoeksvragen vanuit toerisme

<u>Onderzoeksvraag 1:</u>
Wat is de huidige feitelijke economische betekenis van Maastricht Aachen Airport zowel landelijk als regionaal? Wat is de betekenis van de economie en werkgelegenheidsaspect in de onderscheiden onderzoeks-scenario's voor de periode 2020-2030, inclusief de haalbaarheid voor MAA daarvan[1]?

AANVULLING:

Economische betekenis in werkgelegenheid:

<u>Regionaal:</u>

Bij het onderzoek naar de huidige betekenis is het belangrijk om te onderzoeken wat de exacte opbouw is van zowel de directe als de indirecte werkgelegenheid bij MAA, naar regio en naar type werk. .

<u>T.a.v. de indirecte werkgelegenheid</u> is het belangrijk om te onderzoeken bij welke bedrijven in Zuid-Limburg deze werkgelegenheid feitelijk zit en wat voor soort werkgelegenheid het betreft? Zijn het bijvoorbeeld Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs of zijn het kenniswerkers? Ergo: er moet duidelijk antwoord komen op de al lang sluimerende vraag wat het percentage is dat samenhangt met overslag, zijn de o.a. de banen die in en buiten Zuid-Limburg worden gerealiseerd door uitzendkrachten die worden ingehuurd om de lading over te laden en wat het percentage is aan Oost-Europese vrachtwagen chauffeurs die de vracht van MAA rijden naar de distributiecentra buiten Zuid-Limburg (met overzichten waar deze distributiecentra gelegen zijn).

Het is dus belangrijk om zicht te krijgen op de transportlijnen (waar gaat dus wat, wanneer en hoe laat heen) en -ook relevant- tot welke uitstoot en geluidsbelasting leidt dit op de toch al overbelaste wegen van Zuid-Limburg met dito gezondheidseffecten en dus ook weer negatieve economische én werkgelegenheidseffecten.

Behoort deze directe en indirecte werkgelegenheid tot werkgelegenheid die strategisch van belang is voor onze topsectoren van Zuid-Limburg of zit deze werkgelegenheid aan de onderkant van het spectrum? Is het dus vervangbare werkgelegenheid?

Héél belangrijk om in deze mee te nemen: hoeveel subsidies kreeg en krijgt MAA direct en indirect (via talloze wegen, waaronder detachering, investeringen in hardware, klachtenlijnen, etc.) en hoeveel werkgelegenheid had je elders kunnen realiseren met deze provinciale gelden, waaronder in onze topsectoren?

---

[1] De onderzoeksvragen voor economie en werkgelegenheid zullen definitief geformuleerd worden als er helderheid is wat de vragen zullen zijn vanuit de scenario's .
Het gaat om de 3 aspecten : Economie werkgelegenheid in algemene zin , de luchtvaartgebonden economie en toerisme .
De werkgroep Economische betekenis MAAbrengt de actuele situatie in beeld . De vervolgvragen worden gesteld in samenhang met de opbouw van de scenario's

Ook belangrijk om mee te nemen zijn de negatieve werkgelegenheidseffecten, o.a. via verlies van toerisme in het Heuvelland, maar ook via productiviteitsverlies door ziektes, slaapverstoring e.a. vanwege MAA.

Landelijk en internationaal

Wanneer er gesproken wordt over de landelijke economische betekenis en werkgelegenheid dan is het belangrijk om deze exact te definiëren en helder te krijgen of deze betekenis en werkgelegenheid overgenomen zou kunnen worden door een andere logistieke dienstverlener als MAA zich op iets anders zou gaan richten of zou stoppen. Dus ontstaan er kansen voor andere luchthavens in Nederland als MAA stopt en zich op iets anders gaat richten? Dus wat gaat feitelijk verloren voor de BV Nederland als MAA er niet (meer) zou zijn?

De landelijke banen dienen daarbij ook bekeken te worden in het licht van de gegunde subsidies en vervangbaarheid. Wat had je dus elders aan werkgelegenheid met deze middelen kunnen bereiken?

Economisch gebruik vracht:

Essentieel is het achterhalen van het daadwerkelijke gebruik van MAA door het Zuid-Limburgse bedrijfsleven? MAA is immers een regionale luchthaven. De regio heeft de lasten, dus het is van belang om de regionale lusten scherp te stellen.

Dus hoe gebruiken DSM, Nedcar, Chemelot, VDL, APG, Provincie, Gemeenten, Universiteit, Hogescholen, Zuyderland en anderen MAA. Hoeveel omzet en hoeveel ton vracht plaatsen deze grote werkgevers direct –en bij herhaling!- bij MAA per maand en per jaar? Om welke cargo luchttransporten gaat het? Wát vervoeren ze via MAA en waarheen? Wat zijn de alternatieve vervoersmogelijkheden en om welke eventuele extra kosten gaat het dan? Zijn er ook duurzame alternatieven die nu niet worden gekozen?
Dit afzetten tegen het transport dat ze elders plaatsen. Dus bij andere logistieke dienstverleners.
Wat is dus het percentage van de omzet van MAA via deze Zuid-Limburgse bedrijven?
Wat gebeurt als MAA er niet meer zou zijn? Hebben deze bedrijven dan een probleem of kunnen ze dan overschakelen op een andere logistieke dienstverlener?
Hoe verloopt het keuzeproces bij Zuid-Limburgse processen voor logistieke dienstverleners? En op basis van welke criteria maken ze die keuze?
Het is essentieel om deze onderzoeksvraag schriftelijk én individueel te stellen aan álle bedrijven in Zuid-Limburg met dus concrete vragen naar omzetten en tonnen vracht die ze plaatsen bij MAA.
Het mag niet een gesloten vraag Ja/Nee zijn, zoals 'Vindt u MAA belangrijk?'
Het moet een concrete vraag zijn, zoals: 'Hoeveel logistieke omzet plaatst uw bedrijf maandelijks bij MAA en hoeveel ton vracht vervoert u per maand via MAA. En waar gaat die vracht heen?'
Deze bedrijven moeten deze getallen schriftelijk verklaren.
Reden: er wordt nu door diverse partijen veel geroepen over het (al dan niet) belang van MAA, maar dit geschiedt zonder onderbouwing. We moeten het tijdperk van roepen achter ons laten en met echte cijfers komen. De bedrijven in Zuid-Limburg moeten duidelijkheid geven over hun vervoer via MAA.

Dus wat wordt precies aan cargo getransporteerd voor de Zuid-Limburgse bedrijven.

Verder: ook moet duidelijk worden wáár de transporten die op MAA landen en opstijgen heen gaan? Dus wie zijn de bedrijven waar MAA mee werkt, en waar liggen ze, regionaal, nationaal en internationaal. Zijn die bedrijven van added value voor Zuid-Limburg.

In verband hiermee is het essentieel om te onderzoeken:
Waarom kiezen deze bedrijven voor MAA?
Wat zijn de tarieven van MAA vergeleken met andere luchthavens?
Waarmee concurreert MAA?

Huidige economische betekenis:

Wat is de relatie met onze kennisinstellingen? Werken er studenten van onze universiteit en hogescholen? Zo ja hoeveel en welke onderzoeken doen ze bij MAA? Verrijken wij met dat werk op MAA onze positie als kennisregio en verrijkt het de positie van onze universiteit en hogescholen?

Het is belangrijk om ook de negatieve economische effecten te berekenen. Dus wát had je anders met de beschikbare ruimte en de gegunde subsidies kunnen doen en wat kun je er in de toekomst mee doen?

Ook is het belangrijk om de negatieve economische betekenis op dit moment onderzoeken:
Toenemende overlast bij burgers en toeristen
Toenemende verontrustheid onder burgers (gezondheidsschade – ultrafijnstof – nachtrust)
Toenemende imagoschade als toeristische regio (toerisme is de belangrijkste economische motor van Zuid-Limburg)
Toenemende gezondheidsschade (nachtrust en ultrafijnstof)

LANDELIJK
Hoe verhoudt MAA zich tot de klimaatdoelen / en tot de nieuw te stellen doelen in de nog niet verschenen nieuwe luchtvaartnota.

Wat is de verwachting van de positie van MAA op korte termijn (< 5 jaar) en op middellange termijn (>5 – 10 jaar) in relatie tot de Coronacrisis.

Het is urgent om deze economische Corona effecten mee te nemen.

Passagiersvervoer

Wij achten het van topprioriteit om het economische effect van Corendon en Ryan Air apart te onderzoeken. Naast dus het effect van vracht. Immers, Corendon (en in minder mate Ryan Air) is volgens opgave van MAA een belangrijke klant van MAA.
Echter, Corendon is ook een belangrijk factor van overlast. De gasten van Corendon vervuilen het milieu via verkeersbewegingen en de vluchten van Corendon wekken toeristen en inwoners van het Heuvelland met tijdens de zomermaanden dagelijkse (?) nachtvluchten, zijnde om 06.00 uur 2 starts en zijnde 2 late landingen (tussen 22.00 en 23.00 uur).
Derhalve is de vraag legitiem wat Corendon en haar reizigers feitelijk qua omzet en werkgelegenheid aan MAA én Zuid-Limburg bijdragen. Hierbij is het van belang om het volgende te meten:

1. *Wat is de omzet die Corendon feitelijk vanuit MAA wegvliegt naar het buitenland. Wat is dus de economie die Corendon naar het buitenland brengt? Dit is ook een landelijk negatief economisch effect van MAA dat in de cijfers moet worden meegenomen. Dus wat besteden de gasten in de resorts e.a. waar Corendon ze heen vliegt? Dit bedrag graag loskoppelen van de commissie die Corendon ontvangt op boekingen.*

2. *Wat geven de gasten van Corendon uit in Zuid-Limburg aan bestedingen en overnachtingen?*
3. *Hoeveel betalen deze gasten die vliegen via MAA aan commissie aan Corendon (geld wat dus niet in Limburg terecht komt, maar op de plek waar het HK van Corendon gelegen is).*
4. *Hoeveel werkgelegenheid is hier in Zuid-Limburg door de vluchten van Corendon en hoeveel werkgelegenheid is elders, in Nederland en in het buitenland?*
5. *Wáár komen de gasten van Corendon primair vandaan (postcodes)? Hoever rijden ze om naar MAA te komen? Is er ook een (persona) profiel van deze gasten? Wat is het aandeel van Corendon in de exploitatie van MAA, zowel qua omzet als qua marge als qua werkgelegenheid?*
6. *In de media wordt gesteld dat Corendon een contract voor 6 jaar heeft met MAA. Wat is de status van dit contract gegeven de uitwerking van de Coronacrisis. Dit is belangrijk bij het bepalen van de economische toekomst van MAA.*
7. *Hoeveel werkgelegenheid leveren Corendon en Ryan Air direct bij MAA op en hoeveel indirect? En bij welke bedrijven zit die indirecte omzet en wáár zijn die bedrijven gelegen? En om wat voor omzet gaat het?*
8. *MAA kiest voor (dagelijkse) nachtvluchten (van 6 tot 7 uur en van 22 en 23 uur) vanwege voornamelijk Corendon (en Emirates). MAA gaat hiermee in tegen de adviezen van de EU en de WHO om zijn burgers 8 uur nachtrust te gunnen. Gezien deze toch wel ingrijpende keuze is het belangrijk om in dit onderzoek helder te krijgen wat de feitelijke <u>netto</u> inkomsten zijn (na aftrek van alle kosten) die MAA genereert <u>per nachtvlucht</u> van Corendon (en Emirates). Dit netto bedrag kan dan afgezet worden tegen de duizenden inwoners en toeristische verblijfsgasten die onder deze aanvliegroutes liggen en dus feitelijk deze essentiële nachtrust, zoals geadviseerd door de EU en de WTO, wordt onthouden. Wij achten deze netto cijfers per vlucht relevant voor de maatschappelijke discussie over het belang van deze nachtvluchten. Is het x-aantal extra euro's inkomsten per vlucht voor MAA meer of minder waard dan de nachtrust en de gezondheid van duizenden inwoners en toeristen en de economische schade die daar dan weer mee samenhangt?*
9. *Wat wordt de positie van Corendon op MAA vanwege de Coronacrisis? Op korte termijn en middellange termijn?*
10. *Wat gaat Corendon doen als Lelystad Airport open gaat? Wat als deze luchthaven dicht blijft? Wat zijn de gevolgen voor MAA?*
11. *Wat wordt de positie van Corendon op Schiphol na het failliet van carriers waar Schiphol mee werkte tot aan de Coronacrisis? Wat zijn de gevolgen voor MAA?*

<u>Onderzoeksvraag 2:</u>
Wat is het verwachte marktpotentieel van Maastricht Aachen Airport zowel vracht als passagiers, mede in het licht van de ontwikkelingen op relevante luchthavens in de regio waaronder Schiphol?

Wat is de mogelijke " plek " van MAA in dit krachtenveld.

AANVULLING:

Zie ook hiervoor onder vracht en passagiers.

Bij deze vraag is het van belang het volgende mee te nemen:

1. *Wat zijn de effecten van de Coronacrisis op de positie van een kleine luchthaven zoals MAA?*

2. *Hoe verhoudt dit marktpotentieel zich tot de klimaatdoelen / Parijse accoorden / de stikstofcrisis en de te verwachten procedures in deze / de nieuw te verwachten metingen qua geluidsoverlast en de daarmee samenhangende te verwachten procedures / de juridische besluitvorming rond Heathrow + te verwachten nieuwe inzichten (ook met het oog op nog niet ontwikkelde maar te verwachten scenario's voor de luchtvaart) als gevolg van de Coronacrisis.*
3. *Wat zijn de gevolgen van de Coronacrisis na de reddingsoperatie van KLM en de positie van Schiphol na de crisis?*
4. *Wat gebeurt met de luchtvracht nu de Coronacrisis er mogelijk toe zal lijden dat de globalisering zal kantelen naar meer productie onder eigen (Eurpese) invloed?*
5. *Wat is de te verwachten afname van de vraag in de wereld na Corona?*
6. *Belangrijk om in deze mee te nemen is de ruimtelijke inbedding van MAA vergeleken met andere luchthavens (aantallen inwoners / huizen / gehinderden in directe omgeving). MAA is historisch gegroeid vanuit een strategische landingsstrip uit WO2. Het is belangrijk om nu te bekijken hoe vanuit planologisch perspectief geoordeeld wordt over deze ligging van de luchthaven anno 2020 en deze planologische situatie door te vertalen naar economische kansen of onmogelijkheden voor de toekomst.*

<u>Onderzoeksvraag 3:</u>
Wat is het economisch effect van de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport op basis van de opgestelde onderzoeksscenario's op de toeristisch recreatieve sector in Zuid-Limburg?

AANVULLING:

Het is waarschijnlijk tot 2022 niet mogelijk om een onderzoek te doen onder de toeristen in Zuid-Limburg naar de negatieve economische effecten (en dus de beleving) van MAA. Dit omdat er vanwege de Coronacrisis onvoldoende toeristen zijn, maar ook omdat er onvoldoende vluchten zijn om het effect van MAA te meten. Immers, MAA opereert op dit moment in de marge van het oorspronkelijk geplande.

Dit 'Toerisme Effect Onderzoek van MAA' stond overigens in opdracht van Visit Zuid-Limburg, KHN en Recron gepland voor april 2020, en zou worden uitgevoerd onder leiding van dé deskundige in Nederland t.a.v. toerisme en luchtvaart, namelijk Dr. Paul Peeters (https://www.cstt.nl/Staff/Paul-Peeters/8). Echter, het onderzoek werd geannuleerd, aangezien het vanwege de Coronacrisis en de nasleep daarvan niet mogelijk bleek om een wetenschappelijk verantwoord onderzoek uit te voeren naar de economische gevolgen van MAA voor de toeristische sector in het Heuvelland.

Wat nu wel mogelijk is, is een nulmeting tijdens een periode van stilte, waarna dan vanaf 2022 wellicht de effecten gemeten zouden kunnen worden bij een reguliere exploitatie van MAA (als er dan alweer sprake zou zijn van een reguliere exploitatie vanwege de gevolgen van de Coronacrisis voor de luchtvaart). Dus feitelijk kun je nu de gasten vragen <u>hoe belangrijk rust en stilte voor ze is</u> bij de keuze voor een vakantie in het Heuvelland. Het is nu immers verhoudingsgewijs stil.

Wat bovendien onderzocht kan worden is hoeveel privéjets met een toeristisch doel (zoals tijdens TEFAF) van MAA gebruik maken. En wat dus het economische effect is van deze jets op het totaal van de toeristische economie in Zuid-Limburg.

Wij achten het ook relevant om op detailniveau te onderzoeken hoeveel gasten in het verleden feitelijk via MAA arriveerden voor activiteiten in het MECC op het totaal aan activiteiten in het

MECC. Om dit voor de toekomst te meten achten wij tot en met 2022 onmogelijk, daar de internationale congresmarkt vanwege de Coronacrisis volgens diverse economische scenario's meerjarig naar een minimum of zelfs tot 0 zal terugvallen. De vraag is bovendien in hoeverre de internationale vergadermarkt terug zal gaan naar de situatie van voor de Coronacrisis. Deskundigen verwachten dat het tijdens de Coronacrisis geleerde online vergaderen meer en meer de norm zal worden en dat daarmee dus een belangrijk deel van het internationale zakelijke reizen zal komen te vervallen. Dit zal ook gevolgen hebben voor congressen en seminars. Deze zullen naar andere vormen toegroeien. Binnen deze context is het belangrijk om te onderzoeken wat dit betekent voor het MECC in relatie tot MAA (en jets op MAA of een mogelijk HUB voor MAA).

Bepalen economische effecten luchtvaartgeluid toerisme

Breda, 20-06-2020
Paul Peeters en Corné Dijkmans

Onderzoeksopdracht Commissie van Geel (CvG in zake MAA) meting economische gevolgen van vliegtuiggeluid voor de toeristische sector. De onderzoeksvraag (3) is:
"Wat is het economisch effect van de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport op basis van de opgestelde onderzoekscenario's op de toeristisch recreatieve sector in Zuid-Limburg en voor het beurs- en congrescentrum MECC in Maastricht?"
Daarvoor beveelt de CvG aan om de volgende methode toe te passen:
"Gebruik 2019 als peiljaar: meet de effecten qua werkgelegenheid, aantal overnachtingen en omvang bestedingen en beleving van MAA op toerisme (op basis van reviews van alle hotels, campings en restaurants in de aanvliegroutes). Bereken het percentage van de klachten die gerelateerd zijn aan MAA en plaats dit in perspectief met andere klachten (over drukte fietsers/motorrijders, kwaliteit voorzieningen etc.)."

De vraag is gerechtvaardigd hoe betrouwbaar de resultaten van een dergelijk onderzoek zullen zijn. Met de voorgestelde aanpak van het onderzoek worden allereerst de economische effecten op een heel indirecte manier gemeten. Die indirecte route zit vol aannames waarvan de verbanden niet bekend zijn. Ten eerste veronderstelt het dat reviews geheel objectief zullen zijn. Dat is waarschijnlijk niet het geval omdat zeker in kleinschalige natuurgerichte accommodaties en campings de ondernemer zijn klanten zal verzoeken niet te veel over zaken te reviewen waar hij of zij als ondernemer geen invloed op heeft (zie ook verderop en voetnoot 1). Vervolgens is een aanname dat een negatieve review iets zou kunnen zeggen over de toerisme-economie. Belangrijke parameters daarbij zijn zaken als herhaalbezoek, betalingsbereidheid en omvang van het bezoek in het algemeen. Dat verband is echter niet goed beschreven in de wetenschappelijke literatuur. Bovendien is een aanname dat het om een representatieve steekproef gaat, maar dat is zeker niet het geval. Mensen die het heuvelland mijden vanwege het lawaai worden bijvoorbeeld niet gemeten en juist dat zijn de mensen die het economische verlies uitmaken. En slechts een klein deel van de toeristen vult reviews uitgebreid in.
In wetenschappelijk onderzoek wordt weliswaar onderzoek gedaan met reviews als materiaal, maar die gaan over de directe sentimenten rondom het object (reinheid, netheid, comfort, kwaliteit voedsel, bediening, etc.). Dergelijke onderzoeken om externe kwesties als vliegtuiglawaai te meten zijn niet eerder gedaan voor zover we kunnen nagaan. Wel is er onderzoek gedaan naar de hoogte van reviews in relatie tot luchtvervuiling (dat blijkt een negatief verband). Maar dat betreft onderzoek in China met zeer sterke luchtvervuiling.
Er kleven dus bezwaren aan het gebruik van een eendimensionale methode uitsluitend gebaseerd op reviews juist voor de hierboven genoemde vraag naar een economische effect op een complexe sector. De belangrijkste zijn:

1. Het gaat om een indirecte meetwijze. De gemeten parameter (negatieve uitlatingen over luchtvaartlawaai) heeft een geringe relatie met de beoogde parameter (effect van vliegtuiggeluid op de toerisme economie). Deelbezwaren tegen deze methode zijn:

a. De steekproef is in hoge mate onbetrouwbaar: alleen gasten die er zin in hebben zullen reageren. Het gaat zeker niet om enige mate van een representatieve steekproef en uitspraken op basis van dit soort onderzoek zijn niet hard te maken.
b. De online reviews zijn nagenoeg geheel toegespitst op de accommodaties en restaurants zelf en de eigenschappen daarvan; wellicht zal er een enkele keer iets over de omgeving gezegd worden maar dat is slechts bijvangst en niet representatief voor wat de gast ervan vindt. Uit een studie onder hotels in New York bleek dat slechts 1,3% van zestig items uit reviews voor hotels over geluidhinder ging (Xiang et al. 2016). Bedenk dat dit over alle geluidsbronnen gaat dus inclusief de herrie van andere gasten of straatgeluiden. Dergelijk lage aantallen (een paar promille) maken dat geen statistisch onderbouwde uitspraken over hinder gedaan kunnen worden, laat staan over boekingsgedrag i.v.m. hinder en al helemaal niet over de economische gevolgen daarvan.
c. Het directe verband tussen negatieve reviews, imago-schade en economische schade is verre van lineair. Zelfs in het geval dat slechts weinig negatieve geluiden over luchtvaartgeluid worden gevonden, kunnen deze een groot effect hebben op het toerisme. Zo concluderen Gyimóthy et al. (2014: 8) "User generated content can be the source of a crisis (e.g. like in the case of negative reviews on specific attractions)". Er is dus geen helder positief of negatief verband met bovendien een sterk non-lineair verband (één negatieve review kan grote gevolgen hebben).

2. De steekproef is gefilterd omdat mensen die het eventueel nu al te lawaaiig vinden in het Heuvelland, niet (meer) naar het gebied toekomen. Die zullen logischerwijze geen reviews geven en vallen derhalve buiten het beoogde effect van het voorgestelde meetinstrument. Dat zou een eventueel effect van vliegtuiglawaai ernstig onderschatten. Het zijn juist de wegblijvers die het economische effect vormen, niet de ontevreden gasten die er wél waren.
3. De gevraagde vergelijking met andere geluidsbronnen zal weinig helpen. Uiteraard kan dat enige indicatie geven in welke mate die bronnen toeristen meer bezig houdt, maar aangezien ook van die andere bronnen de relatie met de toerisme-economie onbekend is, zijn een dergelijke vergelijkingen niet erg behulpzaam om het economische effect van vliegtuiglawaai te bepalen.
4. Wetenschappelijke literatuur geeft aan dat er forse problemen kleven aan het gebruik van User-generated Content, waar we het hier over hebben, in wetenschappelijk onderzoek. Marine-Roig et al. (2016: 143) schrijven in hun conclusies over UgC: "The issues of sampling representativeness, completeness of the data, reliability, validity, and generalizability of research results are often left out of discussion". Lu et al. (2015: 121) concluderen op basis van een zere uitgebreide literatuurstudie "the question of whom UGC represents, and what the boundaries for generalizability of results are, is still open, as gathering demographic and psychographic information of UGC creators has been problematic from both the data availability and ethics standpoints".
5. Een notoir probleem is de betrouwbaarheid van de uitspraken en de mate waarin die ook worden gedaan. Het is namelijk zeker zo dat ondernemers vaak proberen hun klanten te beïnvloeden aangaande reviews. Sterker nog, het beïnvloeden van gasten door ondernemers is een aanbevolen praktijk in toerisme[1]. Daarbij zal zeker ook ter sprake komen dat men liever geen negatieve reviews schrijft over zaken gaan waar de ondernemer zelf geen invloed op heeft (zoals vliegtuiglawaai). Ondernemers doen dit omdat zij weten dat een enkele negatieve review de zaak ernstig kan schaden. Dat maakt dergelijke reviews tot een zeer onbetrouwbaar instrument om het effect van vliegtuiggeluid op de economische ontwikkeling van het toerisme.
6. Het meten van de impact van luchtvaartlawaai op toerisme is een complex materie die bovendien erg weinig onderzocht is. Een verkenning daarnaar kan eigenlijk alleen wanneer

[1] Zie bijvoorbeeld https://www.bluemagnetinteractive.com/blog/encourage-user-generated-content-guests/

je een mixed-methode toepast (Hewlett et al. 2018), dat wil zeggen door een aantal verschillende deelonderzoeken te doen en op basis van een analyse van de resultaten een synthese op te stellen en conclusies te trekken (zie ook Saura et al. 2018). Een dergelijke aanpak start me een gedegen literatuuronderzoek naar vergelijkbare situaties (Aasvang et al. 2004, Asensio et al. 2014, Hastings et al. 2011, Jabben et al. 2002, Kariel 1991, Krog et al. 2010). Voorts zijn interviews met ondernemers noodzakelijk om dergelijke onderzoeken te doen. Uiteraard hebben de ondernemers een indruk van welke rol zulk lawaai speelt bij eventueel vervroegd vertrek vanaf het logeeradres of bij het ontbreken van herhaalbezoek. Ook kan een representatieve enquête worden gehouden voor de belangrijkste bezoekersgroepen (Nederlanders, Duitsers, etc.). In een dergelijk onderzoek kan in ieder geval een poging worden gedaan om te bekijken of vliegtuiglawaai een rol speelt bij de bestemmingskeuze, bijvoorbeeld door een experimentele vraagstelling waarin review informatie wordt geven waarin vliegtuiggeluid een rol speelt en een controle groep en daaruit het verschil in reisintentie te meten. Een direct veldonderzoek onder recreanten en toeristen zou het plaatje verder kunnen complementeren maar dan moet er wel weer volop worden gevlogen op MAA. Bovendien heeft dat onderzoek hetzelfde bezwaar als het voorgestelde onderzoek door de CvG omdat je ook dan degene die vanwege de hinder het gebied mijden niet meeneemt. Vervolgens moeten uiteraard de huidige hindercijfers en gevolgen nog worden vertaald naar een eventueel hoger aantal vluchten of andere samenstelling van de vloot. Tenslotte kan mogelijk gebruik worden gemaakt van ratings, maar dan liever de 'cijfers' die bv booking.com accommodaties hebben van hun gasten en dan gerelateerd aan de in- en uitvliegroutes en/of de 30 en 40 dB(A) Lden of Lnight contouren van vliegtuiglawaai in heel Nederland. Ook kunnen gegevens als bezettingsgraad, prijsniveau en seasonality worden meegenomen. Een statistische analyse zou op accommodaties binnen en buiten deze contouren en met in achtneming van de vliegafwijkingen van de theoretische routes (die blijken vaak aanzienlijk te zijn) zou iets kunnen zeggen, al zal het lastig zijn om die ene parameter, lawaaicontour, voldoende af te scheiden van de vele andere factoren die review-cijfers, prijs, bezettingsgraad, etc. beïnvloeden. En het blijft natuurlijk een indirect verband met de economie.

7. Een laatste punt van mogelijk belang in deze discussie is de rol van externe hinderbronnen bij de ontwikkeling van toerisme en de daarop volgende wisselwerking met de ontwikkeling van de bestemming zelf. Waar het heuvelland op dit moment vooral door rustzoekers wordt bezocht, kan een cumulatie van externe verstoringen, waaronder, maar niet uitsluitend, vliegtuiglawaai, er toe leiden dat de rustzoekers het steeds meer af laten weten, dat ondernemers hun product aanpassen en dat andere vormen van toerisme, die niet langer geïnteresseerd zijn in rust en natuur, het steeds meer overnemen (meer vormen als feest- en shopping-toerisme bijvoorbeeld).

Referenties

Aasvang, G. M. & Engdahl, B. (2004) Subjective responses to aircraft noise in an outdoor recreational setting: a combined field and laboratory study. *Journal of Sound and Vibration,* 276 (3), 981-996.

Asensio, C., Recuero, M. & Pavón, I. (2014) Citizens' perception of the efficacy of airport noise insulation programmes in Spain. *Applied Acoustics,* 84, 107-115.

Gyimóthy, S., Munar, A. M. & Larson, M. (Year) Consolidating social media strategies. *5th International Conference on Destination Branding and MarketingDestination Branding & Marketing Conference*, 154-168: Institute for Tourism Studies.

Hastings, A., Anderson, G. & Rapoza, A. (2011) Aircraft noise-dose, visitor-response relations for national parks. *161st Meeting of the Acoustical Society of America Seattle*. Washington.

Hewlett, D. & Brown, L. (2018) Planning for tranquil spaces in rural destinations through mixed methods research. *Tourism Management,* 67, 237-247.

Jabben, J., Odijk, M., van Duijvenbooden, W., Langers, F. & Goossen, C. M. (2002) *Geluidbelasting in het landelijk gebied.* 718401001/2002 Bilthoven: RIVM.

Kariel, H. G. (1991) Noise in rural recreational environments. *Canadian Acoustics,* 19 (5), 3-10.

Krog, N. H., Engdahl, B. & Tambs, K. (2010) Effects of changed aircraft noise exposure on experiential qualities of outdoor recreational areas. *International journal of environmental research and public health,* 7 (10), 3739-3759.

Lu, W. & Stepchenkova, S. (2015) User-generated content as a research mode in tourism and hospitality applications: Topics, methods, and software. *Journal of Hospitality Marketing & Management,* 24 (2), 119-154.

Marine-Roig, E. & Anton Clavé, S. (2016) A detailed method for destination image analysis using user-generated content. *Information Technology & Tourism,* 15 (4), 341-364.

Saura, J. R., Reyes-Menendez, A. & Alvarez-Alonso, C. (2018) Do online comments affect environmental management? Identifying factors related to environmental management and sustainability of hotels. *Sustainability,* 10 (9), 3016.

Xiang, Z. & Krawczyk, M. (Year) What Does Hotel Location Mean for the Online Consumer? Text Analytics Using Online Reviews. *Information and Communication Technologies in Tourism 2016*, 383-395, 2016//. Cham: Springer International Publishing.

Aan de leden van de Challengegroep MAA
Onder leiding van Pieter van Geel

Valkenburg, 22 september 2020

Collegae,

Wij, Hank van Vleuten (vicevoorzitter Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Zuid-Limburg), Arthur van Disseldorp (regiomanager Limburg van Hiswa/Recron) en Anya Niewierra (Algemeen Directeur Visit Zuid-Limburg) willen vanuit onze toeristische deskundigheid de onderstaande reflectie met jullie delen inzake de huidige passagierspoot van MAA, en dan meer specifiek de strategische samenwerking van MAA met Corendon en Ryan Air. Dit mede naar aanleiding van het recente bericht dat Corendon zich voorlopig terugtrekt van MAA vanwege het geslonken aantal passagiers als gevolg van de coronacrisis.

In de media is in het verleden regelmatig de suggestie gewekt dat de activiteiten van Corendon en Ryanair belangrijk zijn voor onze toeristische economie. Ook wordt er bij voortduring gesteld dat er een toekomst ligt (of al is) voor inkomend toerisme via MAA. Het bureau Ecorys stelt hierover ook vragen aan de toeristische bedrijven die benaderd zijn voor een interview over MAA.

Echter, die toeristische economie direct gerelateerd aan MAA is er niet en kán er ook helemaal niet zijn. Graag leggen wij onderstaand nogmaals uit waarom dat zo is.

We beginnen met een toelichting op Corendon. Corendon was tot deze maand het bedrijf dat het leeuwendeel van alle passagiersvluchten vanaf MAA invulde.

1. **Waar blijft het geld?**

Een belangrijke vraag (met antwoord) die wij niet teruglezen in de diverse stukken, is de essentiële macro-economische vraag wáár het geld blijft dat de bedrijven zoals Corendon en Ryanair verdienen via de infrastructuur van MAA. Een infrastructuur die voor een belangrijk deel wordt gefinancierd door de Limburgse belastingbetaler.

Wanneer we kijken naar de omzet die in toerisme & recreatie in Zuid-Limburg wordt gedraaid, dan zien we dat die omzet voor een belangrijk deel in Zuid-Limburg zelf achter blijft en zich hier via een multiplier versterkt en vermeerdert. Boeren, bakkers, slagers, klusjesmannen, wasserijen, evenementen organisatoren, doe-het-zelf zaken, hoveniers, gemeenten (belastingen): allemaal profiteren ze van onze bedrijfstak. Onze sector levert geld en vernieuwt geld tot in de haarvaten van onze lokale economie. We schatten dat toch zeker 90% van de omzet die hier in Zuid-Limburg in het toerisme wordt gedraaid ook echt als economie in Nederland blijft, en dat een substantieel van die 90% in Zuid-Limburg zelf achter blijft. Onze bedrijfstak heeft daarbij als voordeel dat hij weinig overlast genereert en juist het landschap en onze cultuur en middenstand versterkt. Het toerisme in Zuid-Limburg wortelt al 135 jaar in onze regio, is duurzaam en aantoonbaar toekomstbestendig.

Bij touroperators zoals Corendon en low cost carriers zoals Ryanair is dat juist tegenovergesteld. We schatten dat juist 99% van hun omzet naar het buitenland verdwijnt en dat Zuid-Limburg behalve die enkele overnachting van gasten voor of na de vlucht en wat taxiritjes alleen de fee die MAA noteert met wellicht nog wat de omzet bij de horeca en het winkeltje in de vertrekhal hier blijft. De banen van de bedrijven Corendon en Ryanair zitten in Ierland en in Amsterdam, niet hier. Bedrijven zoals Corendon en Ryanair daarentegen zijn bij niet bezig met het opbouwen van een bestendige relatie en geven veel overlast.

Dus macro-economisch faciliteren wij als Limburgse samenleving een niet duurzame *footloose* economie en banen in de Randstad en in zonbestemmingen. Wij financieren die economie in Amsterdam en in die zonbestemmingen met onze eigen Limburgse belastinggelden. Daarnaast bedreigen wij via de overlast die Corendon cum suis geven onze eigen toeristische bedrijfstak in het Heuvelland die juist de kurk is waar de Zuid-Limburgse economie feitelijk op drijft en die een belangrijke rol vervult in het geluk van onze inwoners. Zie ons schrijven van 18 december 2018.

Waarom doen wij dat als Limburg?

Waarom faciliteren wij bedrijven zoals Corendon? Die vraag is legitiem. Graag leggen we onderstaand uit waarom.

1. **Corendon is geen stabiele partner**

Corendon kondigde op 5 november 2019 aan dat er een ***contract voor zes jaar*** was afgesloten met MAA en dat de organisatie de toekomst op Beek zonnig tegemoet zag. Dit mede vanwege het faillissement van Thomas Cook dat in België een belangrijke positie had. Corendon haakte daarop in, waardoor Beek vooral een vakantieluchthaven voor Belgen werd.
Zie: https://www.1limburg.nl/corendon-ziet-toekomst-vliegveld-beek-zonnig-tegemoet.

De boodschap dat Corendon een contract voor zes jaar met MAA had getekend, kwam drie dagen vóór een belangrijke vergadering van Provinciale Staten (8 november 2019). Deze vergadering handelde over de toekomst van MAA en dus over een geldvraag voor investeringen in de luchthaven. Het plan om twee en mogelijk zelfs drie toestellen tussen 6.00 en 06.15 over het toeristische heuvelland te laten opstijgen, leidde helaas niet tot weerstand of discussie. De conclusie van Provinciale Staten was uiteindelijk dat men toekomst zag in MAA en dat een MKBA niet noodzakelijk was.
Zie: https://www.1limburg.nl/geen-fundamenteel-onderzoek-naar-toekomst-maa

Echter, op 17 augustus jongstleden bleek dat er helemaal geen sprake was van een contract van zes jaar, want Corendon deelde toen mede dat het per september stopt met vluchten vanaf MAA vanwege Corona. MAA kon het doen met de opmerking: "*Zodra we weer voldoende vraag zien, beginnen we weer met de vluchten van MAA.*"
Zie: https://www.limburger.nl/cnt/dmf20200817_00172002/corendon-stopt-in-september-en-oktober-met-vluchten-vanaf-maa

Dus de Limburgse samenleving investeert tientallen miljoenen euro's in een baan en in een aankomst- en vertrekhal voor partners die komen en gaan zoals het hen belieft. Wij dragen als samenleving alle lange termijn risico's (en overlast), zo is gebleken. En Corendon e.a. pakken alleen de korte termijn voordelen.

Waarom nemen wij de risico's voor de economie van anderen?

2. Corendon is een bedrijf met een bekritiseerd moreel kompas

Corendon is onderdeel van de Subweb Group een concern met zetel in Zürich, Zwitserland: https://nl.wikipedia.org/wiki/Sunweb_Group.

Het bedrijf Corendon is sinds het uitbreken van de Coronacrisis op 15 maart 2020 meermaals door onze Premier en enkele Nederlandse ministers op zijn 'moreel kompas' is aangesproken en bekritiseerd. In de jacht op 'cashflow' ging Corendon namelijk zodanig over de schreef dat het bedrijf door onze Minister President, enkele ministers en zelfs de Tweede Kamer tot de orde geroepen moest worden. Bovendien weigerde het bedrijf publiekelijk uitvoering te geven aan Europese wetgeving t.a.v. restitutie van geld na annulering. Het bedrijf stelde dus publiekelijk lak te hebben aan onze rechtsstaat.

Dit is een opmerkelijk gegeven en mag zowel voor de Provincie als de eigenaar en als de exploitant van MAA een reden zijn tot grote zorg. Vooral ook omdat Corendon tot op heden vrijwel alle passagiersvluchten verzorgt. Immers, geen enkele andere concurrerende touroperator noteerde dergelijke publiekelijke reprimandes en schoffeerde zo openlijk de Nederlandse rechtsstaat, ofschoon ook de vele concurrenten van Corendon in hetzelfde schuitje zitten. Je mag je als eigenaar en als exploitant van MAA de serieuze vraag stellen of Corendon wel de partij kán en mág zijn met wie je een stabiele toekomst wilt (vanuit moreel perspectief) of kúnt (vanuit zakelijke betrouwbaarheid) bouwen.

In het onderstaande kader treffen jullie de onderbouwing aan van onze bovenstaande observatie.

Corendon lanceerde op 11 mei tijdens het hoogtepunt van de coronacrisis (met volle IC's en vele doden) coronavrije vakanties die de vakantiegangers de mogelijkheid zou bieden om *'onbekommerd in het water te spetteren en tegen elkaar aan in de bar te hangen.'*

Het bedrijf trok zich in eerste instantie niets aan van de berichten van virologen en het RIVM dat de aangeboden coronatesten niet betrouwbaar zouden zijn en dat Corendon zowel met het leven van haar gasten als de Nederlandse volksgezondheid jongleerde. Pas nadat gezondheidsminister Hugo de Jong zich in de discussie had gemengd en Corendon werd bedolven onder kritiek bond het bedrijf in. Echter, het legde de schuld bij de minister, die de verschillende testen zou verwarren. Corendon weigerde aldus ook nog verantwoordelijkheid te dragen voor zijn ondoordachte daden: https://www.businessinsider.nl/corendon-stopt-met-coronatests/

Een volgende discussie ontstond toen Corendon publiekelijk weigerde om haar klanten het geld van de annulering terug te betalen en daarmee dus inging tegen een wettelijke verplichting. Het bedrijf weigerde dus uitvoering te geven aan een besluit van de Europese Commissie en tartte dus publiekelijk de Nederlandse rechtstaat. De tekst die de directeur uitsprak is: *"Terugbetaling gaat never nooit gebeuren. Corendon bied uitsluitend een voucher aan."* https://www.travelpro.nl/van-der-heijden-corendon-terugbetaling-gaat-never-nooit-gebeuren/

Een volgende discussie ontstond toen Corendon tégen het Nederlandse Oranje reisadvies in toch vanaf 10 juli pakketreizen naar Turkije aanbood en zijn gasten meldde dat ze na afloop niet in de verplichtte thuisquarantaine hoefden, omdat ze voor vertrek getest zouden worden. Corendon verdedigde zijn besluit met het bericht dat er aan de kust in Turkije 'amper' corona is en dat het bedrijf met de lokale overheden 'goede afspraken' had kunnen maken. Dit zijn opmerkelijke vaststellingen, wetende dat Turkije een land is waar corruptie welig tiert en de (pers)vrijheid aan banden is gelegd én wetende dat niet Corendon beslist over thuisquarantaine maar het Ministerie. Corendon hield voet bij stuk, ook ná de opmerking van Minister-President Rutte dat het handelen van Corendon 'onverantwoord' is, ook ná de oproep van Minister Blok om deze reizen niet aan te bieden, en ook na de uitspraak van Minister van Nieuwenhuizen dat zij deze reizen 'heel erg asociaal en onverantwoordelijk' vindt (https://nos.nl/artikel/2339047-minister-asociaal-om-nu-op-vakantie-te-gaan-naar-turkije.html). Pas nadat de Tweede Kamer zich in de discussie hadden gemengd bond Corendon in.

In alle gevallen speelde Corendon overduidelijk met de gezondheid van zijn klanten én de Nederlandse volksgezondheid. Bovendien probeerde het bedrijf na afloop via een gerichte communicatie de schuld van de negatieve pers die volgde bij derden (de bewindspersonen) te leggen.

Waarom willen wij ons als Limburg associëren met bedrijven zoals Corendon en Ryanair?

3. Corendon heeft geen relatie met Limburg

Corendon is een aanbieder van pakketreizen naar zonnige oorden. Het bedrijf is gevestigd in de regio Amsterdam waar ook alle backoffice activiteiten worden uitgevoerd. Corendon heeft geen medewerkers die in Limburg zelf zijn gestationeerd.

Er is verder geen relatie tussen het aanbod van Corendon en de economische topsectoren van Limburg. De economische meerwaarde voor Limburg is gering. Immers, het leeuwendeel van de uitgaven van de gasten van Corendon vindt in de zonbestemmingen plaats waar het bedrijf op vliegt. Met uitzondering van wellicht piloten of gasten die de nacht voor vertrek of na aankomst in Limburg overnachten, is er weinig toeristische meerwaarde. Het toerisme in Zuid-Limburg (wél een economische topsector), ondervindt juist hinder van de (nacht)vluchten van Corendon, omdat deze vliegen over het Heuvelland, een gebied met een hoge overnachtingsintensiteit dat zijn toeristische economie gebouwd heeft op natuur, rust en stilte.

De werkgelegenheid die Corendon biedt, ligt vooral binnen het domein van de security en binnen MAA zelf.

Waarom kiezen wij er als Limburg voor om de toeristische sector in Zuid-Limburg te ondermijnen voor toeristische banen in de Randstad en het buitenland?

4. Corendon betaalt niet mee aan de infrastructuur op MAA

De infrastructuur die Corendon in de gelegenheid stelt om geld en dus economie naar het buitenland te vliegen (MAA) en banen in Amsterdam in stand te houden, wordt daarentegen gefinancierd met geld van de Limburgse belastingbetaler. Immers, volgens berichten in de media zouden de recente investeringen zijdens de Provincie in MAA ca. 80-100 miljoen bedragen met naar verwachting nog eens 24 miljoen voor o.a. de baanrenovatie die ter besluitvorming voor liggen.

In de Limburgse media is in het verleden gesuggereerd dat de inwoners van Limburg blij zouden zijn met de vluchten van Corendon vanaf MAA, want ze kunnen nu op een uurtje rijden van huis met gratis parkeren goedkoop een retourtje zon pakken. Dus voor 1 x per jaar 1 uur minder reistijd met gratis parkeren voor de ene Limburger, wordt de andere Limburger 200 dagen per jaar wakker gevlogen en gehinderd in zijn woon- en slaapgenot?

Geen enkele zichzelf serieus nemende overheid noch directie van een luchthaven kan dit 'voordeeltje' als een relevant doel van een luchthaven presenteren en dit als legitimatie presenteren van miljoenen investeringen.

Overigens: uit opmerkingen van Corendon in de media lijken de Belgen degenen te zijn die het meeste gebruik maken van Corendon op MAA. Dus wij financieren als Limburgers dat Belgen goedkoop naar de zon kunnen en brengen met die actie onze eigen toeristische sector in gevaar. De Belgische overheid; betaalt zij ook mee?

Waarom financieren wij een infrastructuur die gebruikt wordt door bedrijven die gasten en dus economie naar elders vliegen?

5. Corendon hangt aan het infuus van de banken

De nu nog 'monopolistische' toekomst van Corendon op MAA is onzeker. Niet alleen is onduidelijk wat het bedrijf gaat doen als Lelystad Airport (al dan niet) opent. Ook is onduidelijk hoe Corendon uit de Coronacrisis gaat komen. Het bedrijf heeft per 17 augustus bericht dat het vanwege tegenvallende boekingen vanaf september niet meer vanaf MAA vliegt. Eerder al had Corendon in de media melding gemaakt van het feit dat het bedrijf aan 'aan het infuus van de banken hangt'.

Zie: https://www.ad.nl/economie/hoe-corendon-crashte-door-corona-zitten-nu-in-overlevingsstand~a4127c71/

6. "Het massatoerisme is dood!"

Deze uitspraak deed Elske Doets van Doets Reizen op zaterdag 30 augustus in het NRC. Elske Doets is zakenvrouw van het jaar 2017 en in Nederland een opinieleider op het vlak van uitgaand toerisme. Zij stelt in een diepte interview met het NRC over de toekomst van het toerisme ná Corona het volgende: *"Het massatoerisme is dood. Dat passieve reizen -strandvakanties is Spanje en Turkije, cruises- komt niet meer terug in de oude vorm. We gaan naar reizen met een doel, om iets te doen."*
De uitspraak van Elske Doets is in lijn met trends die al voor Corona werden gesignaleerd.
Uit deze ontwikkelingen kan geconcludeerd worden dat bedrijven zoals Corendon niet alleen in zwaar weer zitten vanwege Corona, maar op de langere termijn opereren binnen een dalend vraagvolume. De positie van Corendon is temeer verontrustend daar het bedrijf inmiddels deel uitmaakt van Sunweb.

Samenvattend: gezien het bovenstaande is de vraag legitiem in hoeverre het überhaupt nog verantwoord is om als Provincie (en als MAA) een toekomst te bouwen rond een bedrijf zoals Corendon. Immers, de passagierspoot van MAA werd vrijwel volledig ingevuld door pakketreizigers van Corendon, naast de passagiers van Ryanair (Bari, Gerona en Alicante).

7. Ryanair is ook een economisch onzekere en moreel twijfelachtige speler

Ook Ryanair is geen onbeschreven blad als het gaat om het morele kompas van deze low cost carrier. Het bedrijf haalt regelmatig de media met juridische conflicten of boute uitspraken. Het bedrijf hanteert strakke criteria voor bezettingspercentages van zijn vluchten en kan zo van de ene op andere dag vertrekken (en weer terug komen). Er valt op het wispelturige gedrag van Ryanair in ieder geval geen toekomst te bouwen. Het voorgaande is direct een gevolg van hun strategische bedrijfsmodel.

8. De kans op een HUB is verkeken

Zowel de klimaatdiscussie als de COVID-19 crisis hebben gevolgen voor de ambities van MAA om een hub te realiseren met een grote internationale luchthaven (een ambitie volgens de visie van MAA). Al vóór Corona was er in noordwest Europa sprake van groei van *flight shaming* evenals een (politieke) discussie over de inzet van vervuilende vliegtuigen op korte afstanden (tot 900 km).

Zowel in Nederland als in de ons omliggende landen werd al gesproken over het verbeteren van het internationale (hoge snelheid) treinennetwerk ter vervanging van passagiersvervoer op korte afstand via de lucht. Deskundigen verwachten dat deze ontwikkeling zich na CODVID-19 versneld zal doorzetten. Dit is ook de ambitie van de Europese Commissie.
Zie: https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2020-03-04-promoting-sustainable-mobility_en
Deze hoge snelheidstreinen zijn bij uitstek een kans voor Zuid-Limburg gezien onze ligging op maar liefst twee (geplande) trajecten van de TGV (Aken-Zuid-Duitsland-Italië en Luik-Brussel-Franrijk)

Binnen deze context mag het als een utopie worden beschouwd om vanuit MAA alsnog een hub te realiseren met een grotere destinatie binnen de EU. De gevolgen van Corona voor de internationale luchtvaart nog daargelaten.

9. TEFAF niet in gevaar

Regelmatig wordt richting de media (en richting de toeristische sector in met name Maastricht) het doemscenario opgevoerd dat de TEFAF in gevaar komt als MAA zou stoppen met Corendon of vrachtvluchten. De privé jets zouden dan niet meer kunnen landen. Want, zo wordt gesteld: MAA heeft een gezonde economische basis nodig om de privé jets te kunnen ontvangen en die gezonde economische basis wordt geleverd door de vrachtvluchten en Corendon/Ryanair.

Deze uitspraak klopt niet en is een vorm van framing. Juist vanwege de zware vrachtvluchten en Corendon zijn de enorme investeringen via publieke middelen nodig in de baan en in de terminal. Wanneer MAA zou opereren als een kleine verkeersluchthaven, zijn deze miljoenen investeringen ook niet meer nodig. Een baan slijt immers niet zo snel van privé jets van gemiddeld 3.000 kg. Een baan slijt wel heel snel van de Boeings 747 met een gemiddeld gewicht van 400.000 kg die nu landen op MAA.

Samenvattend:

De suggestie in het beleidsstuk van MAA dat de huidige passagierspoot van economisch belang is voor Zuid-Limburg en dat de luchthaven een toekomst heeft als passagiersluchthaven klopt niet.

Met vriendelijke groeten,

Hank van Vleuten van Koninklijke Horeca Nederland
Arthur van Disseldorp van Hiswa/Recron
Anya Niewierra van Visit Zuid-Limburg

Correspondentieadres:

Postbus 820
6300 AV Valkenburg aan de Geul

Visit Zuid·Limburg

Aan de heer P. van Geel (verkenner provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA) en aan de leden van de Challengegroep MAA

Datum : 21 juni 2020
Betreft : Schriftelijke reactie op ontvangen documenten inzake consultatieronde MAA en reflectie op positie MAA

Geachte heer van Geel, Collegae,

In verband met een verblijf in het buitenland en daarmee samenhangend instabiel internet, is er een gerede kans dat ik morgen, 22 juni 2020, niet aanwezig kan zijn tijdens onze eerste bijeenkomst van de Challengegroep MAA.

Ik heb de heer Wynand Vogels, lid van het Bestuur van Stichting Visit Zuid-Limburg, bereid gevonden om mij te vervangen. Mocht ik goed internet hebben, zal ik mij via Teams online bij u voegen. Voor het geval ik geen toegang heb tot internet, wil ik u onderstaand schriftelijk in kennis stellen van mijn reflecties aangaande alle documenten die ik heb ontvangen inzake MAA, evenals de presentaties tijdens de werkgroep Geluidshinder op 19 juni jongstleden. Het enige document dat ik nog niet heb gelezen, is de nieuwe luchtvaartnota. Ik heb inmiddels verzocht om toezending en zal het stuk door leiden naar het bestuur van Stichting VVV Zuid-Limburg, Koninklijke Horeca Nederland en Hiswa/Recron waarna wij het document zullen doornemen en -mochten wij daar aanleiding toe zien- tijdig een formele zienswijze ter zake zullen indienen.

Ik zal mijn opmerkingen puntsgewijs met u doornemen. Waarbij ik enerzijds inzoom op het strategisch kader (agendapunt 2) en anderzijds opmerkingen noteer bij de onderzoeksvragen 'economische betekenis MAA' **(agendapunt 3)**. Dit vanwege het feit dat de werkgroep economie pas bijeenkomt ná het gereedkomen van de onderzoeken (naar ik heb begrepen). Ik acht het zinvol dat de challengegroep kennis neemt van mijn opmerkingen en suggesties inzake deze onderzoeksvragen en verzoek de heer van Geel hierbij om verdieping dan wel aanpassing van de vragen.

1. **Dient MAA Limburg of dient Limburg MAA?**

Ontbreken visie op rol luchtvaart en MAA binnen toekomst van Limburg
Ik heb de *Situatieschets Maastricht Aachen Airport* gelezen. Uit de overigens correct op gestelde nota distilleer ik **het beeld van een regulier 'commercieel bedrijf' dat**, conform de regel bij alle commerciële bedrijven, **zoveel mogelijk omzet probeert te 'draaien' met een zo efficiënt mogelijk** apparaat en een gericht management van de klachten, zonder een perspectief op zijn rol in een groter geheel.

Immers, nergens in het stuk (noch in de **andere nota's die** ik al eerder mocht inzien) staat een visie op de rol die MAA zich toedicht in het economische of maatschappelijke domein van (Zuid-

)Limburg. Dit is opmerkelijk daar de hardware van het MAA bedrijf eigendom is van onze Provincie en de software van het MAA bedrijf geëxploiteerd wordt door diezelfde Provincie. In de (politieke) communicatie wordt MAA bovendien neergezet als een onderneming die strategisch belangrijk is voor Limburg ('basis infrastructuur'), maar nergens wordt uitgelegd waarin dat strategische belang dan ligt, afgezien van 'werkgelegenheid'. Echter, deze werkgelegenheid is voor een belangrijk deel gesubsidieerd, gegeven gelden die de Provincie Limburg investeert in de hardware en software. Je zou toch een gemotiveerd resumé verwachten over de urgentie van bereikbaarheid over de lucht voor bepaalde economische of maatschappelijke doelgroepen in (Zuid-)Limburg?

Kortom: MAA opereert sterk als een 'nutsbedrijf', maar legt niet uit wat zijn nut is. Dit nut moet er wel zijn als je over toekomstscenario's gaat praten. Welk doel wil MAA voor (Zuid-)Limburg dienen en voor wie binnen (Zuid-)Limburg?

Ik heb vervolgens gezocht naar een meerjarige integrale visie van onze provincie op de toekomst van Limburg met daarin ook aandacht voor de (internationale) bereikbaarheid (over lucht, water, weg, spoor) van onze provincie en hoe die bereikbaarheid zou moeten worden ingevuld (via het inrichten/onderhouden van strategische infrastructuur), maar vond die visie niet (op internet). Mogelijk is die er wel. Ik acht het belangrijk dat wij deze dan als challengegroep ontvangen en daarop reflecteren. Mij lijkt de richting die daarin wordt geschetst van eminent belang voor de keuzes die de (Zuid-)Limburgse gemeenschap gaat maken met MAA.

Ik heb dus als lid van deze challengegroep behoefte aan een visie op (Zuid-)Limburg met daarin een strategische uitwerking van o.a. onze economische pijlers, zoals daar zijn: Toerisme, Chemie, HTSM, Life Sciences & Health [1].

Met deze visie voor Zuid-Limburg in de hand, kijken we vervolgens als gebied hoe we zo optimaal mogelijk onze 'basis infrastructuur' per lucht kunnen inrichten om onze economische en maatschappelijke doelen te dienen en onze topsectoren zo optimaal te ondersteunen.

Nog geen rol binnen de economische pijlers

Wat ik nu uit de stukken distilleer (waaronder de *Situatieschets Maastricht Aachen Airport*) is dat MAA (nog) geen rol van betekenis vervult voor de economische topsectoren van Zuid-Limburg. Ten aanzien van de economische pijler toerisme behelst MAA met zijn huidige exploitatie (vracht en Corendon) zelfs een risico.

MAA als reservebaan

Een vergelijkbaar beeld tekent zich uit de stukken af op het domein van de luchtvracht. Als lezer krijg je de indruk dat MAA bestaat bij gratie van Arabische cargo bedrijven die opereren aan de onderkant van de markt met inzet van vervuilende en lawaaierige toestellen. Ze worden geworven met een gunstig prijsbeleid of kiezen voor MAA, omdat ze niet terecht kunnen op Schiphol. De maatschappijen vliegen aldus niet op MAA, omdat ze een relatie hebben met

[1] De economische pijlers van Noord-Limburg, zijnde Agro & Food, Tuinbouw en Logistiek zijn in relatie tot MAA minder relevant daar deze pijlers zich in een andere geografische regio bevinden (Venlo/Eindhoven/Nijmegen/Duisburg).

(bedrijven in) Zuid-Limburg, maar kiezen MAA primair vanwege de prijs en de operationele afhandeling. Een tot de verbeelding sprekend voorbeeld is Emirates, dat zijn bloemenvluchten van Schiphol naar Maastricht verplaatste om zo het vrijgekomen slot op Schiphol met passagiersvluchten in te vullen. Waarop de maatschappij na elke landing in Beek de bloemen in vrachtwagens laadt en deze 2,5 uur later in Aalsmeer (naast Schiphol) aflevert. Inwoners en toeristische gasten in het Heuvelland worden om 06.00 uur 's ochtends door deze dalende vliegtuigen gewekt.

Uit de aangereikte stukken distilleer je als lezer het beeld van wispelturige klanten die hun luchthavens kiezen op basis van fluctuaties binnen vraag en aanbod. De vrachtcarriers hebben geen band met Limburg. Ze kunnen morgen weer weg zijn, als ze elders een betere deal vinden. Door de keuze voor deze klanten is MAA zelf ook *footloose*, een bedrijf zonder wortels in onze streek.

Hierin zit waarschijnlijk ook hét probleem ten aanzien van het ontbrekende draagvlak voor MAA. Het bedrijf wortelt qua bedrijfsvoering en klanten niet in onze regio, waardoor de discussies over de overlast periodiek blijven oplaaien. Nú is de kans om hier verandering in aan te brengen. Doen we dat niet, dan zal MAA ook de komende jaren van crisis naar crisis blijven gaan met dito juridische procedures en gevechten in de media.

Integrale cijfers voor oordeelsvorming ontbreken

Ondanks een ontbrekende link met de economische topsectoren wordt in de media en in de stukken van MAA meermaals gesteld dat MAA een 'economische meerwaarde' heeft voor (bedrijven in) Zuid-Limburg. Die constatering is aantoonbaar niet correct. Immers, de jarenlange discussie rond MAA wordt niet alleen gevoerd vanwege de klachten, maar ook vanwege de miljoeneninjecties die telkens weer zijdens de Provincie geïnvesteerd moeten worden met dito publieke én politieke discussies. Tijdens deze disputen wordt altijd weer gesproken over geld en vinden bij voortduring woordenwisselingen plaats over de 'dansende getallen'. Ofwel, de verschillende cijfers uit de verschillende belangenkokers.

Ook nu. Als lid van deze challengegroep beschik ik alleen over de cijfers uit de *Situatieschets Maastricht Aachen Airport* en over de getallen die ik in de media kon googelen. Hoe wil ik dan afgewogen mee kunnen praten over de economische meerwaarde? Immers, niet alle kosten en baten liggen ter bestudering voor. Wij kunnen als leden van de challengegroep (voor zover mij bekend) niet beschikken over de rapporten met de investeringen die Provincie Limburg en de omliggende gemeenten in MAA doen. Noch is er een overzicht van de directe exploitatiekosten die Provincie Limburg voor haar rekening neemt. Denk aan de personeels- en kantoor kosten die direct samenhangen met MAA, zoals MABI en het KICL.

Wanneer je die helderheid in deze fase niet geeft, blijft er ook in de toekomst ruimte voor discussie over MAA, en biedt je dus openingen om ook in de toekomst over het bestaansrecht te twijfelen. Hetgeen weer zal leiden tot een nieuwe polemiek met het maatschappelijk veld en eindeloze juridische procedures.

Ik denk dat onze jubilerende luchthaven het na 75 jaar verdient dat er in de toekomst vanuit een breed draagvlak wordt gewerkt en draagvlak schep je alleen met open informatie, gezamenlijke en breed gedragen doelen én met een regionale inbedding.

Overigens is het mijn persoonlijke mening dat MAA onze gemeenschap (en dus Provincie Limburg) geld mag kosten. Echter, alleen als onze luchthaven ten dienste staat van de strategische doelen van onze regio. Net zoals het OV onze geld kost, maar ons ook dient. Ik ben dus geen voorstander van het dogma dat MAA maar alles moet pakken wat het pakken kan om zo zwarte cijfers te schrijven. Wat we met dat dogma feitelijk hebben bereikt, is dat we met MAA en met Zuid-Limburg verworden zijn tot het afvoerputje van Schiphol Airport, met vervuilende vrachtmaatschappijen en low cost carriers die ons alleen kiezen, omdat we 'goedkoop' en 'beschikbaar' zijn. Ik denk dat onze 75 jaar oude luchthaven en wij als Limburg méér waard zijn dan dat. Limburg kiest voor kwaliteit en duurzaamheid. Onze infrastructuur over lucht zou dat motto feitelijk moeten volgen.

Kies voor Structure follows Strategy

In het licht van het bovenstaande betreur ik de nu al vast staande scenario's. Feitelijk wordt hierin al gekozen voor het principe van *'Strategy follows Stucture'*, waarbij de strategie van MAA in vaststaande modellen is geplaatst. Ik acht het wijs om in deze fase juist te kiezen voor het principe van *'Structure follows Strategy'*. Dit komt erop neer dat wij de doelen van onze regio centraal stellen en vervolgens bezien welke verbindingen over lucht deze doelen het beste dienen en aldus welk model luchthaven daar het best bij past. Zo werken we toch ook wanneer wij het Openbaar Vervoer aanbesteden of wanneer we nadenken over nieuwe routes voor auto's of fietsers?

Je stelt je dan de volgende vragen:

Wélke verbindingen over lucht versterken ons bedrijfsleven en onze top sectoren en zijn wenselijk voor de mobiliteit van onze burgers?

Welke verbindingen versterken ons vestigingsklimaat?

Welke verbindingen over lucht helpen ons bij het realiseren van onze lange termijn doelen?

Welke ontwikkelingen zien wij voor de langere termijn binnen het internationale transport en de luchtvaart en hoe kunnen wij als regio hier ons voordeel mee doen ten dienste van onze regio?

Hoe maken wij onze luchthaven innovatief en toekomstproof?

Hoe zorgen wij ervoor dat de activiteiten van onze luchthaven geen andere strategische belangen schaadt.

Hoe laten we onze luchthaven mee bewegen met de tijd? Het kan bijvoorbeeld goed zijn dat je nu kiest voor een kleine zakelijke luchthaven waarbij vooral de strategische bedrijvigheid zoals Aviation Valley gekoesterd wordt, maar dat je de luchthaven weer meer activeert wanneer nieuwe ontwikkelingen daar aanleiding toe geven. Denk aan elektrisch vliegen.

2. Het onderzoek naar de economische betekenis van MAA

Inmiddels hebben wij na een consultatieronde de 'definitieve' onderzoeksvragen ontvangen die de economische betekenis van MAA moeten duiden. Ik stel daarbij vast dat enkele belangrijke vragen die mijnerzijds waren opgegeven niet worden onderzocht en dat er aan de andere kant zaken worden onderzocht die niet de juiste informatie zullen opleveren. Ik heb mijn reactie in

kadertjes in cursief verwerkt in de onderstaande definitieve onderzoeksvragen zoals ik deze mocht ontvangen.

Onderzoeksvraag 1: Wat is de huidige feitelijke economische betekenis van Maastricht Aachen Airport zowel landelijk als regionaal?

Aandachtspunten:

- Welke werkgelegenheid is met MAA verbonden maar bij bedrijven buiten de regio MAA geregistreerd (i.c. Limburg en Nederland)? (deze moet meegeteld worden).

*Het is belangrijk om deze cijfers in de definitieve rapportage duidelijk uit te splitsen. Dus aangeven hoeveel en welk type banen MAA realiseert in Zuid-Limburg en hoeveel en welk type banen in Limburg en in Nederland en daarbuiten. De Limburgse gemeenschap moet immers in de positie geplaatst worden om af te **wegen hoeveel overlast en gezondheidsrisico's** zij bereid is te aanvaarden voor werkgelegenheid én economie elders.*

Verder is er behoefte aan verduidelijking van deze werkgelegenheid. Gaat het onderzoeksbureau bijvoorbeeld ook een deel van de medewerkers bij het Corendon hoofdkantoor in de regio Amsterdam bij de banen van MAA rekenen? Of de vrachtwagenchauffeurs van transportbedrijven uit de Randstad die producten uit bijv. Jeddah in Saudi-Arabië in Beek op een vrachtwagen laden en vervolgens door Europa vervoeren?

*Ik acht het op deze plaats wel relevant om vooraf met elkaar te definiëren wat wij dan duiden als **"werkgelegenheid die verbonden is met MAA maar geregistreerd wordt bij bedrijven buiten de regio van MAA."***

- Wat is de betekenis van MAA als enige vrachtluchthaven naast Schiphol voor de BV Nederland?

Ik las al eerder dat MAA het predicaat 'vrachtluchthaven' heeft. Ik acht het relevant deze titel nader te analyseren. Is het een juridisch predicaat dat je rechten en plichten geeft? Zo ja, welke zijn dat dan? Wat is positief en wat is negatief aan dat predicaat? Help dit predicaat ons bij het realiseren van onze doelen als regio?

In verband hiermee is het belangrijk om dan ook meteen helder te krijgen of deze betekenis en werkgelegenheid overgenomen zou kunnen worden door andere luchthavens in Nederland of daarbuiten en wat daar dan de gevolgen van zouden zijn voor de BV Nederland. Binnen de Schengenzone maakt het immers niet meer uit waar de logistieke afwikkeling plaats vindt. Dit blijkt ook uit de Situatieschets Maastricht Aachen Airport waarin MAA zich in een concurrentiepositie plaatst met de omliggende luchthavens in de Euregio.

Dus geef als bureau ook aan wat feitelijk voor de BV Nederland verloren gaat mocht MAA zich niet meer op

vracht van en naar Arabische landen richten. Heeft de BV Nederland dan een probleem of wordt het gat dan opgevuld door luchthavens in de buurt (euregio)?

- Druk de economische betekenis niet alleen uit in werkgelegenheid maar ook in bijdrage aan BRP en in belang voor het vestigingsklimaat.

In het verleden circuleerden wisselende getallen over de bijdrage van MAA in het Bruto Regionaal Product van Limburg, afhankelijk van de afzender en/of de parameters die werden gehanteerd. Het is wenselijk dat binnen de werkgroep economie vooraf afspraken worden gemaakt hierover, zodat achteraf geen discussie is over die parameters.

Wanneer de Economische Samenwerking Zuid-Limburg (ESZL) onze regio als vestigingsregio promoot, maakt ze daarbij melding van het gegeven dat Zuid-Limburg beschikt over 8 internationale luchthavens binnen één uur rijden met ook de logistieke knooppunten die daarbij horen.
Zie: https://www.zuidlimburg.nl/internationale-ligging-1/logistiek-1.html

Zo ook het MECC wanneer het zijn ligging richting internationale congresorganisatoren duidt: "MECC** Maastricht is accessible from a large number of airports that are no more than one hour away from Maastricht. Maastricht-Aachen Airport Brussels Zaventem Airport Düsseldorf Airport Eindhoven Airport Brussels Charleroi Airport Cologne-**Bonn Airport Paris Charles de Gaulle Airport"

Bij de duiding van het vestigingsklimaat van Limburg is het dan ook van belang om alle luchthavens in de Euregio mee te nemen en MAA te plaatsen binnen dit geheel. Immers, Limburg profileert zich als een grenzeloze regio en is dat ook. Daarnaast is bekend dat de logistieke dienstverleners waar Limburgse bedrijven gebruik van maken, werken met meerdere luchthavens in de Euregio. Hetzelfde geldt voor de vele inwoners van Limburg die ook gebruik maken van meerdere (internationale) luchthavens in de Euregio.

- Wat is het belang van de aanwezigheid van een internationale luchthaven zoals MAA voor het vestigingsklimaat en meer specifiek voor de topsectoren waar de Provincie Limburg zich op richt.

Zie ook de vraag hiervoor. Neem in deze ook de andere luchthavens mee, zoals ze genoemd worden door ESZL.

- Kwalitatief onderzoek bij het bedrijfsleven naar het belang en de betekenis van MAA.

Ik neem aan dat het om het bedrijfsleven in de regio Zuid-Limburg gaat?

Het is in deze vooral belangrijk om te achterhalen hoe grote bedrijven zoals DSM, VDL/Nedcar, (bedrijven op) Chemelot, Sabic, APG, Medtronic, Provincie, Gemeenten, Universiteit, Hogescholen, Zuyderland, MECC en

anderen MAA gebruiken. Hoeveel omzet en hoeveel ton vracht plaatsen deze grote werkgevers direct –en bij herhaling- bij MAA per maand en per jaar? Om welke cargo luchttransporten gaat het? Wát vervoeren ze via MAA en waarheen?

Wat zijn de alternatieve vervoersmogelijkheden voor deze bedrijven. Zet dit af tegen het transport dat ze elders plaatsen. Dus bij andere logistieke dienstverleners. Wat is dus het percentage van de omzet van MAA via deze Zuid-Limburgse bedrijven?

Wat doen deze bedrijven als MAA geen vracht meer zou faciliteren en zich op andere activiteiten zou gaan focussen? Hebben deze bedrijven dan een probleem of kunnen ze dan overschakelen op een andere logistieke dienstverlener?

Hoe verloopt het keuzeproces bij Zuid-Limburgse bedrijven voor logistieke dienstverleners? En op basis van welke criteria maken ze die keuze?

Het is belangrijk om deze onderzoeksvraag schriftelijk én individueel te stellen aan álle relevante bedrijven in Zuid-Limburg met dus concrete vragen naar omzetten en tonnen vracht die ze plaatsen bij MAA. Het is niet wenselijk om een gesloten vraag Ja/Nee te stellen, ***zoals 'Vindt u MAA belangrijk?' Het moet een*** *concrete en open* ***vraag zijn, zoals: 'Hoeveel logistieke omzet plaatst uw bedrijf maandelijks bij MAA en hoeveel ton vracht vervoert u per maand via MAA. En waar gaat die vracht heen?'*** *Idem t.a.v. passagiersvervoer. Deze bedrijven moeten deze concrete getallen schriftelijk aangeven. Reden: er wordt nu door diverse partijen veel geroepen over het (al dan niet) belang van MAA, maar dit geschiedt zonder onderbouwing. We moeten het tijdperk van roepen achter ons laten en met echte cijfers komen. De bedrijven in Zuid-Limburg moeten duidelijkheid geven over hun vervoer via MAA.*

Dus wat wordt precies aan cargo getransporteerd voor de Zuid-Limburgse bedrijven op het totaal aan cargo dat via MAA wordt getransporteerd. Idem ten aanzien van zakelijk verkeer (passagierstransport en jets).

Verder: ook moet duidelijk worden wáár de transporten die op MAA landen en opstijgen heen gaan? Dus wie zijn de bedrijven waar MAA mee werkt, en waar liggen ze, regionaal, nationaal en internationaal. Wat is de added value van deze bedrijven voor Zuid-Limburg.

In verband hiermee is het ook wenselijk om te onderzoeken: waarom kiezen deze bedrijven voor MAA? Wat zijn de tarieven van MAA vergeleken met andere luchthavens? Waarmee concurreert MAA? Zie ook hiervoor.

- Wat is de opbouw van directe en indirecte werkgelegenheid bij MAA, naar regio en naar type werk?
- Bij welke bedrijven in Zuid-Limburg zit de indirecte werkgelegenheid en wat voor soort werkgelegenheid betreft dit?
- Wat is de relatie met kennisinstellingen?

Onderzoeksvraag 2:
Wat is de betekenis van de economie en werkgelegenheidsaspect in de onderscheiden onderzoeksscenario's voor de periode 2020-2030, inclusief de haalbaarheid voor MAA daarvan?
Wat is het verwachte marktpotentieel van Maastricht Aachen Airport zowel qua vracht als qua passagiers, mede in het licht van de ontwikkelingen op relevante binnenlandse en buitenlandse luchthavens in een ruime regio rond MAA.
Wat is de mogelijke "plek " van MAA in dit krachtenveld?

Voordat je kunt praten over een toekomstige "plek", is het relevant om je huidige plek te kennen. Uit de Situatieschets Maastricht Aachen Airport viel moeilijk af te leiden wat nu precies die huidige plek en dus het concurrerende voordeel van MAA is.

Kwalitatief onderzoek is dus gewenst onder de huidige klanten van MAA met de vraag waarom ze voor MAA hebben gekozen. Hiermee onderken je een kracht (tenzij het concurrerende voordeel aan prijs is gerelateerd). En doe onderzoek onder de voormalige klanten van MAA en maak helder waarom ze over zijn gestapt naar een concurrent. Hiermee onderken je een zwakte.

Subvragen bij onderzoeksvraag 2:

2a. Wat is de omvang van die effecten gemeten in euro's en zo mogelijk ook in werkgelegenheid in de onderscheiden onderzoeks-scenario's voor de periode 2020-2030?

2b. Welke verbindingen zijn wenselijk voor het verzorgingsgebied van MAA? Geef op basis daarvan inzicht in het potentieel aan arbeidsplaatsen die hiermee gemoeid kan zijn.

2c. Wat is het gebruik (zowel voor personen als voor vracht) van de andere luchthavens in de regio (Düsseldorf, Keulen, Bonn, Luik, Brussel, Eindhoven), en welk aandeel daarvan is toe te rekenen aan het personen en goederen vervoer van deze regio?

Uit de Situatieschets Maastricht Aachen Airport blijkt dat de luchthavens in de Euregio elkaar fors beconcurreren. Is het mogelijk om te onderzoeken in hoeverre iedere luchthaven na een breed onderhandelingstraject kan kiezen voor een bepaalde niche? Zo niet, welke niche in de luchtvaart is nog niet ingevuld en kan wellicht een kans zijn voor MAA?

Ontbrekende onderzoeksvraag inzake economische betekenis: de economische meerwaarde van Corendon (en Ryan Air)

Binnen de bovenstaande vraagstelling is één essentieel aspect niet nader benoemd, namelijk de passagiersvluchten. De passagiersvluchten worden op dit moment vrijwel volledig ingevuld door Corendon. Volgens flightradar tekent Corendon de komende periode zelfs voor de helft van alle vertrekken en aankomsten.

Tijdens een eerdere consultatieronde heb ik dan ook aangegeven dat het noodzakelijk is om de economische betekenis van Corendon te duiden. Het is niet realistisch om de onderzoekfocus volledig op vracht te concentreren, terwijl Corendon de helft van alle vluchten noteert. Ik kreeg echter als antwoord dat **Corendon een 'detail'** is en dat het onderzoek tot doel had om op **'strategisch niveau' informatie te verzamelen. Corendon bestempelen als een 'detail'** vind ik een opmerkelijke vaststelling, gegeven het grote belang van de omzet van Corendon voor MAA én gegeven het feit dat het juist Corendon is dat voor de nachtvluchten zorgt (met starts om 6 uur en landingen tussen 22.00 en 23.00 uur). Door de effecten van de passagierspoot (en dus dit bedrijf) in dit onderzoek buiten beschouwing laten, krijg je geen volledig beeld van de situatie én het toekomstperspectief van MAA.

Ik doe daarom nogmaals een beroep op u om de economische positie van Corendon te onderzoeken. Een dergelijk onderzoek is overigens niet complex daar je slechts de informatie van één bedrijf hoeft op te zoeken, waarna je aan deze bekende data enkele in de reisbranche bekende parameters toevoegt. Ik kan feitelijk géén argument bedenken waarom je verkenner niet zou willen beschikken over de onderstaande toch wel cruciale cijfers.

Zoals hiervoor gemeld, is Corendon een belangrijke klant van MAA. Echter, Corendon is ook een belangrijke bron van overlast, daar met name dit bedrijf verantwoordelijk is voor het leeuwendeel van de nachtvluchten. Derhalve is de vraag legitiem wat Corendon en haar reizigers feitelijk qua omzet en werkgelegenheid aan MAA én Zuid-Limburg bijdragen. Hierbij is het van belang om het volgende te meten:
1. Wat is de omzet die Corendon feitelijk vanuit MAA wegvliegt naar het buitenland. Wat is dus de economie die Corendon naar het buitenland brengt? Dit is ook een landelijk negatief economisch effect van MAA dat in de cijfers moet worden meegenomen. Dus wat besteden de gasten in de buitenlandse resorts e.a. waar Corendon ze heen vliegt? Dit bedrag graag loskoppelen van de commissie die Corendon ontvangt op boekingen (dat is namelijk Nederlandse omzet).
2. Wat geven de gasten van Corendon uit in Zuid-Limburg aan bestedingen en overnachtingen?
3. Hoeveel betalen deze gasten die vliegen via MAA aan commissie aan Corendon (geld wat dus niet in Limburg terecht komt, maar op de plek waar het HK van Corendon gelegen is).
4. Hoeveel werkgelegenheid is hier in Zuid-Limburg door de vluchten van Corendon en hoeveel werkgelegenheid is elders, in Nederland en in het buitenland?
5. Wáár komen de gasten van Corendon primair vandaan (postcodes)? Hoever rijden ze om naar MAA te komen?
6. Wat is het aandeel van Corendon in de exploitatie van MAA, zowel qua omzet als qua marge als qua werkgelegenheid?
6. In de media wordt gesteld dat Corendon een contract voor 6 jaar heeft met MAA. Wat is de status van dit contract gegeven de uitwerking van de Coronacrisis. Dit is belangrijk bij het bepalen van de economische toekomst van MAA. Corendon zit immers in zwaar weer.
7. Hoeveel omzet en werkgelegenheid leveren Corendon en Ryan Air direct bij MAA op en hoeveel indirect? En bij welke bedrijven zit die directe en indirecte werkgelegenheid en omzet en wáár zijn die bedrijven gelegen? En om wat voor werkgelegenheid en omzet gaat het?
8. MAA kiest voor (dagelijkse) nachtvluchten (van 6 tot 7 uur en van 22 en 23 uur) vanwege voornamelijk Corendon (en Emirates). MAA gaat hiermee in tegen de adviezen van de EU en de WHO om zijn burgers 8 uur nachtrust te gunnen. Gezien deze toch wel ingrijpende keuze is het belangrijk om in dit onderzoek helder te krijgen wat de feitelijke netto inkomsten zijn (na aftrek van alle kosten) die MAA genereert per nachtvlucht van Corendon (en Emirates). Dit netto bedrag kan dan afgezet worden tegen de duizenden inwoners en toeristische verblijfsgasten die onder deze aanvliegroutes liggen en dus feitelijk deze essentiële nachtrust, zoals geadviseerd door de EU en de WTO, wordt onthouden. Deze netto cijfers per vlucht zijn

relevant voor de maatschappelijke discussie over het belang van deze nachtvluchten.
9. Wat wordt de positie van Corendon op MAA vanwege de Coronacrisis? Op korte termijn en middellange termijn?
10. Wat gaat Corendon doen als Lelystad Airport open gaat? Wat als deze luchthaven dicht blijft? Wat zijn de gevolgen voor MAA?
11. Wat wordt de positie van Corendon op Schiphol na het failliet van carriers waar Schiphol mee werkte tot aan de Coronacrisis? Wat zijn de gevolgen voor MAA?

Onderzoeksvraag 3:
Wat is het economisch effect van de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport op basis van de opgestelde onderzoekscenario's op de toeristisch recreatieve sector in Zuid-Limburg en voor het beurs- en congrescentrum MECC in Maastricht? Gebruik 2019 als peiljaar: meet de effecten qua werkgelegenheid, aantal overnachtingen en omvang bestedingen en beleving van MAA op toerisme (op basis van reviews van alle hotels, campings en restaurants in de aanvliegroutes). Bereken het percentage van de klachten die gerelateerd zijn aan MAA en plaats dit in perspectief met andere klachten (over drukte fietsers/motorrijders, kwaliteit voorzieningen etc.).

Wij hebben u tijdens de consultatieronde geadviseerd om de impact van MAA op het toerisme gegeven de beperkingen van de Coronacrisis vorm te geven via diepte interviews met ondernemers onder de aanvliegroutes. U heeft ons advies genegeerd en gekozen voor een onderzoek op basis van reviews.

Wij hebben uw onderzoeksvoorstel vervolgens integraal doorgeleid naar Dr. Ing. Paul Peeters, Professor Duurzaam Toerisme en Transport aan de Breda University of Applied Science. De heer Peeters is in Nederland (en internationaal) binnen ons vakgebied onbetwist dé deskundige inzake luchtvaart en toerisme en is zelfs op dit onderwerp gepromoveerd.

Als bijlage ontvangt u de reactie die hij opstelde samen met zijn collega Drs. Corné Dijkmans, research manager bij de Breda University for Applied sciences en gespecialiseerd in review onderzoek.

De conclusie van beide wetenschappers is duidelijk: het is wetenschappelijk niet verantwoord dan wel mogelijk om de effecten qua werkgelegenheid, aantal overnachtingen en omvang bestedingen en beleving van MAA op het toerisme te berekenen via een analyse van reviews van alle hotels, campings en restaurants in de aanvliegroutes. Noch is het wetenschappelijk verantwoord om een percentage te berekenen van de klachten die gerelateerd zijn aan MAA en dit in perspectief te plaatsen tot andere klachten (over drukte fietsers/motorrijders, kwaliteit voorzieningen, etc.)

Als bijlage de visie van Prof. Dr. Ing. Paul Peeters en Drs. Corné Dijkmans op uw onderzoeksvoorstel.

Graag treed ik met uw team in overleg om te komen tot een onderzoek dat wel een wetenschappelijk verantwoord inzicht kan geven in de effecten van MAA op het toerisme in het heuvelland.

Subvraag: 3a.

- Zijn er naast de Toeristische recreatieve sector nog andere economische sectoren die negatieve effecten kunnen ondervinden va de ontwikkeling van MAA?

Onderzoeksvraag 4:
Wat zijn de effecten van de Coronacrisis op de positie van MAA?

Ik zit in het bestuur van Necstour. Dit is het samenwerkingsverband van de grote toeristische regio's in Europa en een informeel adviesorgaan van de Unit Tourism van de Europese Commissie. Binnen Necstour onderzoeken en bespreken we tal van thema's die het toerisme raken en wisselen we internationaal kennis uit. Op dit moment doen wij studies naar de gevolgen van Corona voor het toerisme en effectieve herstelprogramma's. Graag ben ik bereid om samen met mijn collega's in Brussel vanuit toeristisch perspectief een visie te geven op de gevolgen van de Coronacrisis in relatie tot de (passagiers)luchtvaart. Ik verneem graag of u van mijn aanbod gebruik wilt maken.

Waar is Aken?

Tot slot nog een algemene observatie: ik kwam nergens in de stukken, noch in de samenstelling van de werkgroepen, een link met Aken tegen, terwijl de regio en/of de stad 'Aachen' wel deels de naamgever is van de luchthaven. Wat is op dit moment eigenlijk de positie van Aken binnen MAA? En wil je daar wel of niet iets mee?

Met vriendelijke groeten,

Anya Niewierra
Algemeen Directeur Stichting VVV Zuid-Limburg/Visit Zuid-Limburg

Postbus 820
6300 AV Valkenburg aan de Geul

T: (assistente) 00 31 43 6098504
[redacted]
E: anya.niewierra@visitzuidlimburg.nl
W: www.visitzuidlimburg.nl

2021/2681 28-1-2021
GRIF 15-4-2021

Van: Anya Niewierra | Visit Zuid-Limburg <Anya.Niewierra@visitzuidlimburg.nl>
Verzonden: woensdag 27 januari 2021 17:41
Aan: Anya Niewierra | Visit Zuid-Limburg
CC: Hijgend Hert; 'Arthur van Disseldorp'; 'Vogels | Hoevekrekelberg'
Onderwerp: Persbericht toeristische sector inzake advies Pieter van Geel
Bijlagen: Perscomunique Toerisme over MAA rapport Van Geel 27 januari 2020.pdf

Urgentie: Hoog

Categorieën: DocMan; KofaxKTA

Geachte leden van Gedeputeerde Staten, geachte leden van Provinciale Staten,

Gelieve bijgaand het persbericht aan te treffen dat namens de onderstaande toeristische partners (die deelnamen aan het proces met de heer Pieter van Geel) zal worden verzonden naar de media.

Mede namens:

Hank van Vleuten, Koninklijke Horeca Nederland Zuid-Limburg/Vaals
Arthur van Disseldorp, Hiswa-Recron
Wynand Vogels, Bestuur Stichting VVV Zuid-Limburg

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 27 JAN. 2021
Afd.

Hartelijke groet,

Anya Niewierra
Algemeen Directeur / General Director

Bel me rechtstreeks: +31 (0)43 6098504

Visit Zuid·Limburg

Walramplein 6 • NL-6301 DD Valkenburg a/d Geul
K.v.K. • 14063449
www.visitzuidlimburg.nl

Volg ons op

This e-mail and any files transmitted with it are confidential and intended solely for the use of the individual or entity to whom this e-mail with its content is addressed. If you are not the intended recipient you are hereby notified that any disclosure, copying, distribution or taking any action in reliance on the contents of this information is strictly prohibited and may be unlawful. So, if you have received this email in error please notify us. Moreover: no rights can be claimed out of this e-mail. The sender is neither liable for the proper and complete transmission of the information contained in this communication nor for any delay in its receipt.

Persbericht

Advies van Geel leidt tot de teloorgang van het toerisme in het heuvelland ten gunste van Arabische en Russische luchtvrachtmultinationals

"Zelden heb ik zulke gebakken lucht en zo'n misleidend verhaal gelezen, maar het zal de opdrachtgevers zeker plezieren," schrijft de luchtvrachtveteraan Paul Parramore in het Nieuwsblad Transport over het rapport van Ecorys dat de basis vormt voor het nu liggende advies van Pieter van Geel.

"Het toerisme in het Heuvelland dreigt teloor te gaan als MAA verder groeit,' stelt Dr. Ing. Paul Peeters namens de Breda University voor Applied Sciences in zijn studie naar de gevolgen van luchtvaartlawaai voor toerisme en recreatie.

'Het luchtvaartlawaai als gevolg van het toegenomen vliegverkeer van o.a. Maastricht Aachen Airport (MAA) tast de kernwaarden van Zuid-Limburg als een duurzame toeristische bestemming aan,' schrijft Prof. Dr. Luc Soete, oud Rector Magnificus van Maastricht University in het Strategisch Actieplan Middengebied.

En toch, op basis van deze 'gebakken lucht' en de door wetenschappers voorspelde schade voor het toerisme in het heuvelland adviseert Pieter van Geel om MAA te laten groeien van 8.000 vliegbewegingen (2019) naar 11.000 à 12.000 bewegingen in 2030, een forse toename. En dat met nóg zwaarder beladen en daarmee en nóg lawaaierigere toestellen, omdat de volledige baan van 2.750 meter gebruikt mag worden.

Met dit advies worden Arabische en Russische luchtvrachtmultinationals gefaciliteerd ten koste van de eigen, in Zuid-Limburg gewortelde, ondernemers in het toerisme. Het rapport heeft de toeristische partijen die deelnamen aan het proces dan ook geschokt. Zij zien het als een dwaling.

+++

Deze groei wordt verpakt in slimme rekenmethodieken en illusies van 'stillere' vliegtuigen en 'betere' vliegroutes, die minder overlast zouden moeten geven. Maar, dat is niet zo. Immers, het luchtruim van het dichtbevolkte Zuid-Limburg laat geen andere routes toe dan die over het Heuvelland. En gasten en inwoners horen de piekgeluiden van vliegtuigen die overvliegen en niet de handig berekende jaargemiddelden.

Deze keuze voor buitenlandse luchtvrachtmultinationals is opmerkelijk. Vooral gezien de volgende constateringen:

- MAA heeft vrijwel géén relatie met het bedrijfsleven in Limburg, maar faciliteert vooral Arabische, Afrikaanse en Russische luchtvrachtmultinationals die in Noord-West Europa

opereren en die MAA gebruiken wanneer het hen uitkomt. De exploitatie is dus volatiel en afhankelijk van ontwikkelingen elders, waarop door MAA amper valt te sturen.
- MAA is aldus geen basisinfrastructuur voor Limburg, omdat Limburgse bedrijven MAA niet gebruiken. Als je het vergelijk maakt met een snelweg, dan is MAA een snelweg die alleen wordt gebruikt door buitenlanders, terwijl de bevolking de wegenbelasting betaalt en de herrie en de uitstoot moet verdragen.
- Ondertussen presenteert MAA in het vergelijk tot het toerisme bescheiden én dansende getallen qua werkgelegenheid. En ten aanzien van deze bescheiden arbeidsplaatsen is geweigerd om uit te zoeken hoeveel daarvan Oost-Europese chauffeurs en arbeidsmigranten zijn.
- Om deze luchtvrachtmultinationals te faciliteren moeten bovendien twee historische **buurtschappen gesloopt worden. De kosten voor deze 'herstructurering' lopen in de** miljoenen en moeten door de Limburgse gemeenschap worden betaald. Daarnaast moeten voor deze honderden inwoners nieuwe huizen gebouwd worden in een gemeente die nu al lijdt onder woningnood. Dus de burgers in de Westelijke Mijnstreek worden met nog meer woningkrapte opgezadeld. Bovendien moet daarvoor waarschijnlijk weer aantrekkelijk landschap worden opgeofferd, wat het toerisme wederom aantast.
- De Provincie moet deze luchtvrachtmultinationals tot in den lengte der dagen blijven financieren, want -ook dat blijkt uit het advies- zonder vaste jaarlijkse subsidies van Provincie Limburg kan de luchthaven geen stabiele exploitatie realiseren.
- Dat er geen vrachtvluchten meer zouden zijn tussen 06.00 en 07.00 levert de toeristische bedrijven in het Heuvelland niets op. Immers, gasten die op vakantie zijn willen uitslapen, en dat is dan vanwege de geplande groei en de verwachtte cumulatie van vluchten kort na 07.00 uur niet meer mogelijk.

Kortom: de vele kleine en grote toeristische ondernemers in het Heuvelland die samen een miljardeneconomie realiseren en inwoners geluk brengen worden opgeofferd ten behoeve van buitenlandse luchtvrachtmultinationals die op het onrendabele MAA komen en vertrekken wanneer het hen belieft. En de Provincie wordt gedwongen om deze aantasting van de economie en de leefbaarheid van het Heuvelland tot in lengte der dagen te financieren.

Als toeristische partijen die deelnamen in het proces van Pieter van Geel zijn wij dan ook geschokt over de inhoud van het rapport. Wij hebben vanaf de start erop aangedrongen om ook de kansen te onderzoeken van een kleine luchthaven die beter past bij de fijnmazige structuur van Zuid-Limburg en die wel in harmonie met haar omgeving kan bestaan. Maar ons verzoek is niet gehonoreerd. Net als vele andere verzoeken en adviezen van onze zijde. Onze correspondentie in deze hebben wij gedocumenteerd en is beschikbaar.

Uitvoering van dit voorstel leidt tot een situatie waarbij MAA nauwelijks toegevoegde waarde heeft voor Zuid-Limburg, maar waar hoge maatschappelijke kosten voor de inwoners **en grote risico's voor** de toeristische sector tegenover staan.

Het moge duidelijk zijn dat de toeristische partijen die deelnamen aan het proces van Geel (Koninklijke Horeca Nederland /Vaals, Hiswa/Recron en Visit Zuid-Limburg) van mening zijn dat hier sprake is van een dwaling die hopelijk door Provinciale Staten wordt gecorrigeerd.

Hank van Vleuten (KHN Zuid-Limburg/Vaals) 06 41134432, info@hetboscafé.nl
Arthur van Disseldorp (Recron) 06 53758471, a.vandisseldorp@hiswarecron.nl
Wynand Vogels (Bestuur VVV) 06 51855359, vogels@hoevekrekelberg.nl
Anya Niewierra (Directeur Visit Zuid-Limburg) 06 51812121 anya.niewierra@visitzuidlimburg.nl

2021/4447 17-2-2021
GRIF 5-5-2021

_postbus

Van: Alliantie Tegen Uitbreiding MAA <alliantie@stopgroeimaa.nl>
Verzonden: dinsdag 16 februari 2021 19:49
Aan: _postbus
Onderwerp: Brief met bijlage voor GS en PS
Bijlagen: Brief-aan-GS-en-PS-van-Alliantie-over-herbezinning-MAA-17-2-21.pdf; VerkeerdVerbonden-reactie-Alliantie-op-vanGeel-feb-2021.pdf

Bijgevoegd is een brief met bijlage van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA aan GS en aan PS over de herbezinning over de toekomst van MAA.

De brief met bijlage kan betrokken worden bij agendapunt 3.2 van FEB van 5-3-21.

De brief en de bijlage staan ook op internet: Brief-aan-GS-en-PS-van-Alliantie-over-herbezinning-MAA-17-2-21.pdf (stopgroeimaa.nl) en VerkeerdVerbonden-reactie-Alliantie-op-vanGeel-feb-2021.pdf (stopgroeimaa.nl)

--
Met vriendelijke groeten,
namens de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA
Wim Derks
Secretaris/Penningmeester van
Alliantie en van Stichting GUVB

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 16 FEB. 2021
Afd.



Aan het College van GS van de Provincie Limburg en
aan Provinciale Staten van Limburg

postbus@prvlimburg.nl

Onderwerp: Reactie op het advies van Pieter van Geel over MAA en op de 'sonderende notitie' van het College van GS

Ulestraten, 17 februari 2021

Geacht College,
Geachte Staten,

Bijgevoegd vindt u de reactie van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA op het advies van Pieter van Geel over de toekomst van MAA.

Graag gaan we in deze brief in op de 'Sonderende notitie' van GS over het besluitvormingstraject over MAA in de komende maanden.

We constateren dat de daarin opgenomen volgorde van stappen en besluiten niet logisch is en verzoeken u die volgorde aan te willen passen.

Gedeputeerde Staten vragen van Provinciale Staten en van de commissie FEB al op 5 maart a.s. voorlopige uitspraken te doen over o.a. het 'profiel' van de luchthaven, over het 'leefomgevingsfonds' en over de verlenging van de baan van 2.500 naar 2.750 meter. Dat lijkt ons voorbarig. Ook een snel besluit over de renovatie van de baan vinden wij voorbarig, zeker gezien de enorme budgetoverschrijding die daar dreigt.

We stellen een andere volgorde voor.

Na het advies van de heer van Geel is uitvoering van een MKBA de meest logische vervolgstap, omdat die een aantal noodzakelijke gegevens en inzichten oplevert voor de verdere besluitvorming. Zoals de exploitatievooruitzichten van de luchthaven en de welvaartseffecten voor de verschillende beleidsvarianten.

Wij stellen voor dat alle stakeholders zullen worden betrokken bij het bepalen van de te onderzoeken beleidsvarianten en ook bij de uitvoering van de MKBA en de second opinion daarop.

Voor de uitvoering van de MKBA bevelen wij een combinatie aan van bureau Ecorys (dat in het traject-van Geel onderzoek heeft gedaan naar de economische betekenis van MAA) en de bureaus NEO-Observatory en Leo Bus.nl (die de MKBA voor de Alliantie hebben uitgevoerd). Zij zijn goed ingevoerd en beschikken over de vereiste kwaliteit.

Wij stellen het zeer op prijs dat GS in de MKBA ook de variant 'MAA als klein verkeersvliegveld' wil onderzoeken. Als te onderzoeken beleidsvarianten stellen wij verder voor om behalve het huidige MAA als 0-variant en de 'variant-van Geel' ook de variant 'Alternatieve Gebiedsontwikkeling van het MAA-terrein' te onderzoeken.

Daarbij wijzen wij u erop dat er een fundamenteel verschil is tussen beleidsalternatieven en scenario's: beleidsalternatieven betreffen de capaciteitsgrenzen van de luchthaven, terwijl de scenario's de marktvraag betreffen. De richtlijnen voor luchtvaart-MKBA's (naar verwachting medio maart 2021 gereed) zullen waarschijnlijk voorschrijven met welke scenario's – d.w.z. met welke bandbreedte voor de vraag naar luchtvaart – gerekend dient te worden in de MKBA.

Wij doen dit voorstel omdat de door GS voorgestelde volgorde niet logisch is. Maar ook omdat wij menen, dat een fundamentele discussie over MAA onontkoombaar is, gezien de beperkte positieve baten die MAA voor Limburg heeft, waartegenover enorme kosten staan: vele miljoenen aan gemeenschapsgeld, veel overlast en gezondheidsschade voor de bevolking, veel negatieve economische baten in de vorm van schade aan de toeristische sector, woningwaardeverlies, schade aan natuurwaarden e.d.

Als na die fundamentele discussie besloten wordt tot voortzetting van MAA is het bepalen van een Toekomststrategie en het opstellen van een Ondernemingsplan aan de orde.

En het ligt voor de hand om pas daarna een aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit op te stellen en pas dan te besluiten over kwesties als baanverlenging, groot onderhoud aan de baan, instelling van een leefbaarheidsfonds, verdere investeringen, innovatieprogramma's, optuigen van een governance-structuur enz.

Wij stellen het op prijs dat GS op zoek is naar draagvlak in het 'dossier-MAA'. Onze aanbevelingen zijn te beschouwen als een antwoord op het 'zoeken naar verbinding'.

Met een vriendelijke groet,

Namens de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

[redacted]

Wim Derks
Secretaris/penningmeester van
Alliantie Tegen Uitbreiding MAA
Waterval 2a
6235 NC Ulestraten
alliantie@stopgroeimaa.nl

Verkeerd verbonden

Reactie van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA op het advies van Pieter van Geel over de ontwikkeling van MAA 'Op zoek naar verbinding'

Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

Uitgave van Alliantie Tegen Uitbreiding MAA

contact@stopgroeimaa.nl
www.stopgroeimaa.nl
www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg

Februari 2021



Verkeerd verbonden

Samenvatting

'Verkeerd verbonden'. Dat is de reactie van de Alliantie op de 'zoektocht naar verbinding' van Pieter van Geel in zijn advies over de toekomst van MAA. In het vervolg leggen we dat uit. Maar geven we ook aan hoe een mogelijke verbinding wél tot stand zal kunnen komen.

Onmogelijke opdracht
Een onmogelijke opdracht moest wel leiden tot een onmogelijk advies. Groei van MAA kan alleen maar leiden tot méér hinder en overlast. Alleen minder vliegen leidt tot minder hinder.

Hinderreductie
Echte hinderreductie is het gevolg van minder vliegen. Met 2019 als basisjaar (8.000 vliegbewegingen groot handelsverkeer) betekent 50% hinderreductie: terug naar 4.000 vliegbewegingen. 'Groei verdienen' is een theoretisch model met berekende gemiddelde geluidsniveaus per etmaal en met papieren 'ernstig gehinderden'. Voor de 'echte mensen' vormen de werkelijk geproduceerde piekgeluiden de overlast. En die echte mensen worden er alleen maar meer, als het aantal vliegbewegingen toeneemt.
Het rapport-van Geel constateert terecht dat de omgeving van de luchthaven voor omwonenden onleefbaar is. Maar het voorgestelde Leefomgevingsfonds is qua bedrag een druppel op een gloeiende plaat; en qua probleemaanpak de omgekeerde wereld.

Economische betekenis
Het rapport-van Geel laat zien hoe beperkt en kwetsbaar de economische functie van MAA is en hoe zwak de concurrentiepositie van MAA. De functies van MAA zijn beperkt tot een opstapplaats voor vakanties naar goedkope zonbestemmingen en een laad- en losplaats voor goederen die noch uit Limburg afkomstig noch voor Limburg bestemd zijn. Er is geen enkele verbinding met de regionale economie en geen enkel perspectief op een rendabele exploitatie.

Balans?
Het rekken van het voortbestaan van MAA vraagt de aanwending van buitenproportioneel veel gemeenschapsgelden. De balans tussen de schaarse voordelen en de vele nadelen voor economie en bevolking is volledig uit evenwicht. De functies die MAA vervult, verdienen op geen enkele manier de kwalificatie 'basisinfrastructuur' of 'basisvoorziening' en zijn dus geen argument voor ongelimiteerde subsidiëring.
De Limburgse welvaart zal veel meer gediend zijn met een MAA als 'klein verkeersvliegveld' of met een alternatieve gebiedsontwikkeling van het 200 ha grote MAA-terrein. Dat is de belangrijkste bevinding uit de MKBA over MAA.

1 Inleiding

'Op zoek naar verbinding'.
Onder die titel probeert Pieter van Geel te komen tot een 'gedragen visie op de toekomst van MAA'.
Wat jammer is: die toekomst, dat mocht alleen maar de door het Provinciaal Bestuur geschetste toekomst zijn. Het zoeken naar draagvlak en het creëren van 'verbinding' was daaraan ondergeschikt en is daarmee van meet af aan onmogelijk gemaakt.

Onmogelijke opdracht
De opdracht was daarmee bij voorbaat onmogelijk. En het is logisch dat een onmogelijke opdracht leidt tot een onmogelijk advies.
Dat is jammer, want er had veel meer in gezeten als de opdracht ruimte had gelaten voor andere beleidsalternatieven. Bijvoorbeeld die van een kleine innovatieve luchthaven, die van een klein verkeersvliegveld of die van een alternatieve gebiedsontwikkeling van het strategisch gelegen MAA-terrein.
Het is ook jammer van de moeite die velen zich in het kader van dit adviestraject hebben getroost.

Deze reactie van de Alliantie draagt daarom de titel 'Verkeerd verbonden'.
Allereerst gaan we in op de twee belangrijkste pijlers onder het advies van Pieter van Geel: het concept van 'groei verdienen' - ofwel 'méér vliegen met minder hinder' - en de onmogelijkheid daarvan en de 'economische betekenis van MAA' die zeer beperkt blijkt. Vervolgens vatten we onze conclusies samen in de paragraaf over 'zin en onzin van MAA' voor onze welvaart.

Herstel van verbinding?
In de laatste paragraaf gaan we op zoek naar de mogelijkheden om de gemiste verbinding te herstellen, met een vooruitblik op het verdere besluitvormingsproces. Daarin staat de vraag centraal welke beleidsvariant het meest profijtelijk is voor de welvaart in Limburg.

Bijlage
In een bijlage gaan we tenslotte kort in op enkele andere, meer afgeleide onderdelen van het advies: governance, natuur en milieu.

2 Hinderreductie

Een belangrijk uitgangspunt van de Luchtvaartnota en van het advies-van Geel is vermindering van de overlast. Dat uitgangspunt onderschrijft de Alliantie van harte. Met de aanduiding van 2019 met zijn ongeveer 8.000 vliegbewegingen groot handelsverkeer als referentiejaar (voor MAA een topjaar) kan de Alliantie leven, mits die 8.000 vliegbewegingen het vertrekpunt vormen voor hinderreductie. Dat combinerend kan hinderreductie niets anders betekenen dan vermindering van de reële overlast, die onze inwoners in dat jaar hebben ervaren. Als we echte hinderreductie willen realiseren spreken we al gauw over een vermindering met 50%. Dat houdt een teruggang in naar ongeveer 4.000 vliegbewegingen groot verkeer, en een stop met de nachtvluchten tussen 6 en 7 uur.
De enige echte hinderreductie wordt namelijk bereikt door minder te vliegen.

'Groei verdienen'
Haaks daarop staat de nieuwe leuze van 'Groei verdienen' in zowel de Luchtvaartnota als in het advies-van Geel. De Luchtvaartnota was al controversieel voordat die door de Tweede Kamer zo is benoemd. Het is zeer onwaarschijnlijk dat deze Luchtvaartnota en het daarin vervatte groei-verdienmodel in het nieuwe regeerakkoord nog een rol zullen spelen. De kans is groter dat er zal worden ingezet op selectief vliegen. Op minder vliegen en minder hinder dus.

Meer vliegen en minder hinder?
'Groei verdienen' is gebaseerd op de veronderstelling dat méér vliegen gepaard kan gaan met minder hinder. Jammer genoeg is dat een theoretisch verhaal dat nogal lijkt op het sprookje van de kleren van de keizer. Weinig of niets om het lijf kortom.
In dit sprookje draait alles om het aantal 'ernstig gehinderden' binnen de 48dB-geluidscontour. Deze contour is geconstrueerd op basis van een gemiddeld geluidsniveau per etmaal, dus over dag én nacht. En dan niet van het werkelijk geproduceerde geluid, maar een berekende waarde, die wordt aangeleverd door de vliegtuigbouwers. Net zo betrouwbaar als de gegevens over dieseluitstoot van de automobielproducenten. Op grond van die gegevens wordt berekend hoeveel geluid er per etmaal gemiddeld wordt geproduceerd en hoeveel 'ernstig gehinderden' er theoretisch zijn.

Deze rekenwijze moet de wereld wijs maken dat 12.000 vliegbewegingen (de 'onderkant van de bandbreedte' in het rapport-van Geel) in 2030 minder hinder zullen kunnen produceren dan de 8.000 vliegbewegingen in 2019 deden. Er wordt zelfs een deurtje opengezet richting 15.000 vliegbewegingen ('bovenkant bandbreedte'). De verbetering moet met name komen van een ander patroon van vliegen per etmaal en door 'vlootvernieuwing'. Maar, een ander etmaalpatroon levert niet minder vluchten op en dus ook niet minder overlast. En wat die vlootvernieuwing betreft: niemand gelooft in ernst dat

de grote vrachttoestellen tussen nu en 2030 zoveel minder lawaai zullen produceren. En dat de meest geluidsarme vliegtuigen uitgerekend op MAA zullen vliegen. Een voorbeeld uit de praktijk: in het afgelopen Coronajaar 2020 heeft, deels door toeval, Qatar een aantal van zijn vrachtvluchten verplaatst van Luxemburg naar MAA. Het heeft meteen meer dan de helft van de vrachtvluchten in 2020 voor zijn rekening genomen. Qatar vliegt met relatief moderne toestellen. Toch: het waren in het afgelopen jaar de grootste herriebakken met de meeste reëel geproduceerde decibels.

Soms zijn sprookjes te mooi om waar te zijn. En te mooi om te geloven. Dus: ofwel worden de omwonenden om de tuin geleid met de illusie van minder geluidshinder; dan wel de luchthaven en zijn eigenaar, de Provincie Limburg, met de illusie van gedroomde groei.

Daadwerkelijke overlast: meten is weten

Omwonenden hebben geen last van een opgepoetst theoretisch dag- en nachtgemiddelde, maar van de daadwerkelijke piekgeluiden die optreden telkens als er een vliegtuig overkomt. De groei van de hinder sinds 2017 heeft geleid tot een toename van het aantal meldingen van overlast van nog geen 4.000 in 2016 naar ruim 67.000 in 2019. En naar bijna 27.000 meldingen alleen al in het derde kwartaal van 2020.

Omwonenden klagen niet alleen, zij meten het vliegtuiglawaai met behulp van een netwerk van twintig meetstations in de omgeving van de luchthaven tot in het Heuvelland (www.maa-monitor.nl en www.eans.nl). Daarnaast zijn er zes meetpunten van Sensornet, betaald door de Provincie (www.sensornet.nl, project Zuid). Die meten de reële geluidswaarden en bieden de echte maatstaf voor hinder en hinderreductie.

De definities van hinder en dus ook van hinderreductie uit het rapport-van Geel zijn helaas onbruikbaar om de daadwerkelijke overlast te meten en om hinderreductie te realiseren.

Brandhaard overlast, de eerste schil

Als we inzoomen op de verschillende cirkels van overlast door MAA komen we allereerst te spreken over Geverik en Schietecoven. Pieter van Geel erkent als eerste, en dat geven wij hem na, dat bijna nergens in Europa een (vracht) luchthaven zo dicht op de woonbebouwing is gesitueerd en dat de situatie in Geverik en Schietecoven onleefbaar is.
De overlast van geluid, maar ook van andere emissies sinds medio 2017 is aan te merken als een vorm van terreur. De geluidsniveaus overschrijden vaak de waarde van 90 dB en regelmatig die van 100 dB. Behalve van de starts en landingen sec ondergaan de inwoners van deze buurtschappen verschillende vormen van langdurig 'grondlawaai', zoals taxiën, gebruik van hulpmotoren

vóór de start en na de landing, warmdraaien en afremmen en proefdraaien door Samco.
In Geverik vliegen de landende Jumbo's op 45 meter boven de daken van de huizen en rammelen regelmatig de pannen ervan af. Omdat een situatie als deze (woningen aan de rand van de baan) nergens voorkomt zijn deze vormen van overlast niet gereglementeerd. 'Ze bestaan dus niet', behalve voor de bewoners. En geen enkele overheid taalt ernaar.

'Herstructurering'
De oplossing voor dit schrijnende probleem ziet van Geel in een 'herstructurering' van deze buurtschappen, inclusief de sloop van huizen en het vertrek van bewoners naar elders. Het geld daarvoor moet komen uit een 'Leefomgevingsfonds', waaraan onder andere Provincie en Gemeenten moeten bijdragen. Van Geel denkt voldoende te hebben aan een bedrag van 1 miljoen per jaar, op te bouwen tot 10 miljoen in 2030.
Behalve dat dit een schijntje is van wat er bij een echte 'herstructurering' nodig zou zijn: dit is voor de Alliantie de omgekeerde wereld. Historische buurtschappen zouden moeten verdwijnen of in spookdorpen veranderen. In een tijd dat er een tekort is aan woningen zouden kwalitatief goede en uitstekend gelegen woningen worden gesloopt. Geverik (al vermeld in 1458) kent 172 woningen met een WOZ-waarde van 47 miljoen euro en heeft 380 inwoners, Schietecoven (vermeld sinds de 16e eeuw) kent 40 woningen met een WOZ-waarde van 15 miljoen en heeft 120 inwoners. Beide buurtschappen worden aangemerkt als historisch erfgoed.

Onderdeel van het advies Van Geel is om een integraal herstructureringsplan voor de woongebieden direct in het verlengde en naast de baan (Geverik en Schietecoven) te maken. Ingrediënten van dit plan zouden volgens Van Geel kunnen zijn:

- Amoveren (slopen) van woningen,
- Herontwikkeling van plekken,
- Opkopen van woningen,
- Waardecompensatie,
- Verbeteren van andere elementen in de leefomgeving.

Het omgevingsfonds is ruimschoots onvoldoende om de woningen in Geverik en Schietecoven op te kopen. Met het omgevingsfonds kan wel het woningwaardeverlies gecompenseerd worden, maar dan blijft nog slechts 1,7 miljoen euro over voor de andere ingrediënten van het integrale herstructureringsplan voor de woongebieden Geverik en Schietecoven. Bovendien bevinden zich ook buiten Geverik en Schietecoven woningen in de geluidscontouren ≥ 56 dB. In totaal gaat het om 1.023 woningen.

Het omgevingsfonds lost voorts de overlast buiten de 56 dB contour niet op. Van Geel laat de waardedaling bij woningen beneden 56 dB geheel buiten beschouwing. Het Centraal Planbureau heeft waargenomen dat al vanaf 45 dB vliegtuiggeluid een waardedaling van de woningen optreedt. In totaal ging het dan in 2019 om 8.530 woningen, waarvan 5.592 woningen binnen de geluidscontouren vanaf 48 dB. De gegevens van het aantal woningen binnen de geluidscontouren zijn afkomstig uit het onderzoek dat Van Geel door To70 heeft laten uitvoeren.

Voorts heeft Van Geel geen realistisch voorstel voor de financiering van dat fonds: het is niet aannemelijk dat de luchtvaartsector en/of de luchthaven daaraan bijdragen. Er is te veel concurrentie, zodat er weinig verdiend wordt en de exploitatie van MAA zwak is. Het rapport van Van Geel ontbeert überhaupt een financiële paragraaf. Het risico is veel te groot dat dit fonds ten laste van de gemeenschap komt, voor een bedrijfstak die sowieso weinig toegevoegde waarde voor de regio heeft.

Terwijl het veel goedkoper is om de bron van de overlast aan te pakken!

Al in 1996 schreef de Nederlandse regering in een door vier (!) ministers ondertekende brief aan de Tweede Kamer, dat 'een verdere ontwikkeling van de Noord-Zuidbaan onvermijdelijk zou leiden tot onaanvaardbare overlast voor de omwonenden'. Ofwel: hoe is het mogelijk dat er 25 jaar later nog steeds in een dood spoor wordt volhard.

Baanverlenging

Van Geel stelt voor om de start-/landingsbaan te verlengen van 2.500 naar 2.750 meter. In 2003/4 is aan de bestaande Noord-Zuidbaan van 2.500 meter een 'stopway' van 250 meter toegevoegd. Aan de omwonenden is toen bezworen dat het hier ging om een 'veiligheidsstrook, die nooit tot baanverlenging zou leiden'. Toch heeft MAA op 31 oktober 2016 verzocht om gebruik van de maximale baanlengte van 2.750 meter vast te leggen in het Luchthavenbesluit. Tussen 12 december 2017 en 1 april 2019 heeft het ministerie van IenW dit gebruik toegestaan. Voorstel nu is om dat gebruik opnieuw te legaliseren in het aan te vragen nieuwe Luchthavenbesluit. Deze baanverlenging heeft tot gevolg dat de grootste vrachtvliegtuigen die de wereld kent, volgeladen en volgetankt, vanaf MAA zullen kunnen opstijgen voor intercontinentale vluchten. Precies deze vluchten zorgen voor de allermeeste overlast. Dit voorstel zorgt dus voor méér in plaats van minder overlast.

Tweede schil

De volgende 'schil' wordt aan de zuidkant gevormd door Meerssen (met o.a. Meerssen-West, Bunde, Rothem) en aan de noordkant door Beek. Ongeveer

80% van de startende vliegtuigen vliegt in zuidelijke richting, dus over Meerssen. Het aantal decibellen hier overschrijdt vaak de 80 dB en regelmatig de 90dB. Meerssen zal de volle laag krijgen van de extra overlast door de baanverlenging.

Derde schil

De dan volgende schil: via Maastricht-Oost en Bemelen draaien de vliegtuigen linksom en vliegen dan in een relatief lage baan over het Heuvelland om bij Vijlen/Vaals het Nederlandse luchtruim te verlaten. Omdat het Heuvelland met zijn natuur- en stiltegebieden relatief rustig is (een van de kernkwaliteiten van het gebied) geldt het vliegtuiglawaai (dat hier regelmatig meer dan 70 dB bedraagt) als ernstige verstoring. Bij starts in noordelijke richting en landingen in zuidelijke richting zijn de inwoners van de gemeente Beekdaelen op eenzelfde manier de klos.

Het Heuvelland ontzien?

Pieter van Geel erkent het probleem en stelt voor om het Heuvelland te ontzien door andere routes te kiezen. Helaas heeft ook dat geen kans van slagen: Zuid-Limburg en zijn luchtruim zijn daarvoor domweg te klein. Wat in het klein voor Geverik en Schietecoven geldt, geldt in optima forma voor Zuid-Limburg als geheel. Het is een kleinschalig landschap, rijk aan natuurwaarden en stiltegebieden, en ook nog eens relatief dichtbevolkt. Buitengewoon kwetsbaar dus. En niet geschikt voor lawaaiige en vervuilende luchtvaart.

Openingstijden

De openingstijden van de luchthaven zijn nu bepaald op 6.00 – 23.00 uur. De Luchtvaartnota neigt naar een openstelling van 7.00 tot 23.00 uur (daarmee worden de uren ontzien die als 'nachtelijke uren' worden aangemerkt), en van Geel lijkt dat in zijn advies te volgen.
Maar het vervolg van het rapport levert de nodige onduidelijkheid: daar wordt de mogelijkheid opengelaten om voor Corendon een uitzondering te maken. Terwijl juist de vroege Corendonvluchten van 6 uur 's ochtends de meeste overlast gaven. Ook al opmerkelijk, omdat Corendon vakantievluchten aanbiedt, terwijl Van Geel een duidelijke voorkeur voor uitsluitend vracht uitspreekt. En in dezelfde passage wordt een 'versterkte extensiemogelijkheid' voorgesteld voor het uur tussen 23.00 en 24.00 uur. Dus hebben we straks een openingstelling van 6.00 tot 24.00 uur en niet van 7.00 tot 23.00 uur. En een nachtrust van 6 in plaats van 8 uur!

3 Economische betekenis van MAA

Beperkte economische betekenis

Een tweede pijler in het advies van Pieter van Geel is de economische betekenis van MAA. Die is door onderzoeksinstituut Ecorys becijferd in termen van werkgelegenheid op 1760 banen en in toegevoegde waarde op 150 miljoen euro. Alles bruto overigens. De werkgelegenheid komt hoger uit dan de cijfers van Etil, die als basis dienen voor de periodieke rapportage van GS aan Provinciale Staten. De werkgelegenheid is beperkt, bij de luchthaven zelf werken zo'n 200 mensen. De toegevoegde waarde bedraagt ongeveer 0,6% van de toegevoegde waarde van de hele Limburgse economie, die 24,8 miljard bedraagt. Het werkgelegenheidscijfer is bruto: als MAA er niet meer is gaat niet al die werkgelegenheid verloren maar volgens een Etil-onderzoek hooguit de helft daarvan. Bovendien is er in dat geval ruimte voor andere waardecreatie en bedrijvigheid. MAA verdringt namelijk andere mogelijkheden en bedrijvigheid.

Nog enkele kanttekeningen bij deze cijfers:

- De cijfers over de economische betekenis van MAA geven niet aan waarom het aantal vliegbewegingen op MAA zou moeten groeien. Als het aantal vliegbewegingen op MAA niet toeneemt blijft de toegevoegde waarde van MAA in Limburg jaarlijks 150 miljoen euro. Het is bovendien mogelijk met hoogwaardige diensten meer waarde toe te voegen aan dezelfde hoeveelheid vluchten/passagiers/luchtvracht.
- Ecorys heeft de terreingebonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde in 2019 berekend. Echter, niet alle terreingebonden activiteiten zijn ook luchtvaartgebonden. Het gehele MRO-cluster is met uitzondering van enkele spoedreparaties niet gebonden aan de lijn- en chartervluchten op MAA. CEO van Schaik van Samco zei in een interview: 'Samco is weliswaar niet afhankelijk van vracht- of passagiersvervoer, maar wel van een start- en landingsbaan.' (https://www.chapeaumagazine.com/business/samco-thuis-op-maastricht-airport). Ook een bedrijf als Formani (fabrikant van deurbeslag) op het terrein van MAA is niet gebonden aan de luchtvaart op MAA. Dus zelfs zonder lijn- en chartervluchten op MAA blijft een groot deel van de toegevoegde waarde van MAA behouden in Limburg.
- Daarnaast kunnen ook schijnbaar luchtvaartgebonden activiteiten MAA verlaten, zonder dat sprake is van vermindering van het aantal vluchten. Zie bijvoorbeeld de LVNL, die de luchtverkeersleiding van MAA vanaf 2021 niet meer vanaf Beek maar vanuit Schiphol-Oost gaat regelen.

Geen bijdrage aan betere bereikbaarheid

MAA draagt niet bij aan de bereikbaarheid van (Zuid-)Limburg. Er is geen lijnverbinding naar andere, grotere luchthavens die continentaal of wereldwijd verbindingen bieden. MAA biedt aan zakelijke reizigers of toeristen niet de mogelijkheid om in Limburg te landen. Het is ook zeer de vraag of dat nodig is, met liefst acht gemakkelijk bereikbare luchthavens in de buurt.

Qua passagiersvervoer biedt MAA uitsluitend vakantiereizen naar goedkope zonbestemmingen. Uitgaand toerisme dus, waarbij het overgrote deel van de bestedingen in het buitenland valt.

Voor de luchtvracht geldt, zoals ook van Geel in zijn rapport stelt, dat MAA geen functie vervult in het verzenden of ontvangen van vracht voor Limburgse bedrijven. De vracht die van en naar MAA wordt vervoerd is qua herkomst en bestemming nationaal en Noordwest-Europees van aard. De luchtvrachtmaatschappijen die MAA aandoen zijn 'footloose' en hebben geen enkele binding met onze regionale economie. Nog maar eens Qatar als praktijkvoorbeeld: dat heeft tijdelijk (?) voor een aantal van zijn vluchten Luxemburg ingeruild voor MAA, en neemt voor alle wegtransport zijn vaste transporteur Wallenborn mee naar Beek.

Marktonzekerheid passagiers

Het rapport van Geel laat weinig illusies bestaan over de marktkansen van luchthaven MAA.
Over de markt voor passagiers merkt hij op dat die al vóór Corona volatiel en onzeker was, met een grote afhankelijkheid van één carrier, in het verleden Ryan Air en onlangs Corendon. De toekomst van het marktsegment is erg onzeker, de positie van Corendon is eufemistisch gezegd wankel. Even goed worden passagiersaantallen van 500.000 tot 750.000 in 2030 als mogelijkheid opgesomd. Dat kan, omdat onderzoeksbureau Ecorys die toekomstige aantallen heeft laten bepalen door MAA en Corendon en zich niet baseert op een meer afstandelijk en niet door eigenbelang gedreven oordeel. De door Ecorys voorziene groei is veel hoger dan CPB/PBL in de WLO-scenario's, gebruikt voor de MKBA over MAA, voorzien voor de groei van de bevolking en het inkomen. Waarom zou de markt voor luchtvaart in Limburg veel sneller groeien dan bevolking en inkomen?

Van Geel wijst ook op de prognoses van het luchtvaartprognosemodel van IenW. Dat model komt echter op 366.500 passagiers in 2030 in het meest gunstige scenario. Wat Van Geel vervolgens doet is het jaarlijkse groeipercentage tussen 2017 en 2030 plakken op de pre-coronacijfers van 2019. Echter de prognose van IenW is een langetermijnprognose. Op korte termijn kan sprake zijn van een hogere of juist lagere groei. Als Van Geel het jaarlijkse groeipercentage had toegepast op de cijfers in het coronajaar 2020, zou hij tot een geheel andere prognose voor 2030 zijn gekomen.

Marktonzekerheid luchtvracht

Hetzelfde geldt voor de prognose voor de ontwikkeling van de luchtvracht. De door van Geel voorziene groei van de vracht is gebaseerd op het verleden, en dan met name op twee zeer recente jaren. Deze groei was het gevolg van de capaciteitsrestrictie op Schiphol. Daarvóór was de groei van de luchtvracht op

MAA zeer beperkt. Van Geel stelt terecht dat de 'marktvraag voor luchtvracht voor MAA niet te onderbouwen is'. Niettemin acht hij deze sector kansrijker dan die van het passagiersvervoer en acht hij, mits er sprake is van voldoende 'vindingrijk ondernemerschap', een groei mogelijk van de huidige 111.000 ton naar 200.000 tot 300.000 ton in 2030.

Kenners van de luchtvrachtsector zijn hierover aanzienlijk sceptischer. Zij wijzen op de zwakke concurrentiepositie van MAA. Het is een (te) kleine luchthaven, er zijn géén 'integrators' die voor de algehele afhandeling zorgen, MAA kent een nachtsluiting, een korte startbaan, is afhankelijk van wat er op Schiphol, Luik, Luxemburg overschiet en zo meer. De zwakke uitgangspositie komt in de komende hersteljaren na COVID-19 alleen maar méér onder druk. Zo zal Schiphol er weinig belang bij hebben om vracht naar MAA over te hevelen. De groei van de luchtvracht op MAA in 2020 hangt in hoge mate samen met de COVID-19-pandemie. Tegelijkertijd kende de hoeveelheid luchtvracht op luchthaven Luik in dat jaar een aanzienlijke hogere groei dan op MAA.

Ongeloofwaardige prognoses

De prognoses in het rapport-van Geel zijn erg rooskleurig in vergelijking met de prognoses van het Rijk. Zo worden er in de Plan-MER bij de Luchtvaartnota in 2030 voor MAA maximaal 8.680 vliegbewegingen voorzien. Dat is het maximale aantal waarmee naar verwachting de noodzakelijke klimaat- en leefomgevingsdoelen kunnen worden gerealiseerd. Volgens deze Plan-MER kent MAA een aanbodoverschot: de capaciteit overtreft de vraag. En het door het Ministerie gehanteerde prognosemodel voor de luchtvaart 'Aeolus' voorziet voor MAA voor 2030 voor passagiers een bandbreedte van 178.000 tot 366.000 en voor vracht een bandbreedte van 125.000 tot 128.000 ton.

Keuze?

Van Geel lijkt een keuze voor MAA als luchtvrachthaven te suggereren. Maar een keuze voor behoud van de bestaande combinatie vracht/passagiers sluit hij niet uit. Veel onderbouwing wordt daarbij niet geleverd.

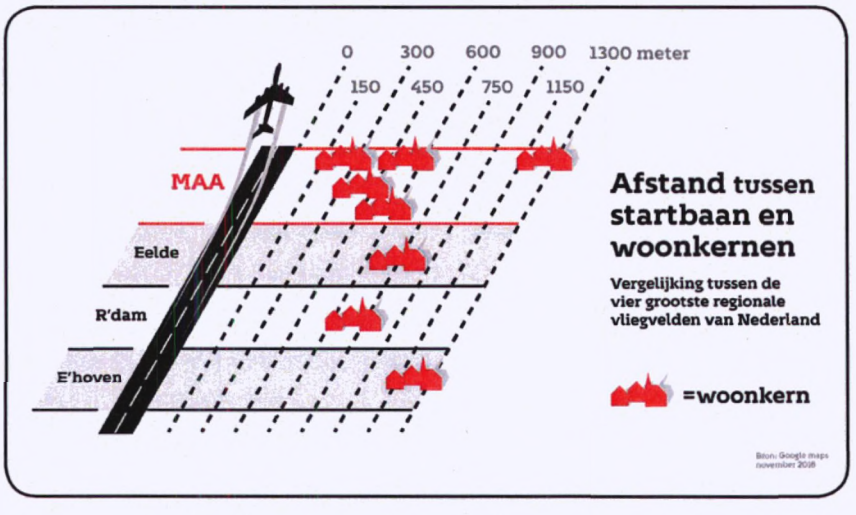
Financiële doorrekening

Een financiële doorrekening van de voorstellen ontbreekt, zoals een berekening van de exploitatieopzet van MAAB&I en MAA, zowel afzonderlijk als geconsolideerd. Dat lijkt toch een belangrijke bouwsteen voor de verdere besluitvorming. Wel waarschuwt Pieter van Geel het Provinciaal Bestuur: als je er een 'eigen' luchthaven op na wilt houden moet je niet alleen de jaarlijks NEDAB-kosten van 4 à 5 miljoen euro opbrengen, maar ook het te verwachten structureel exploitatietekort. En over een particuliere exploitant wordt er niet meer gesproken ...

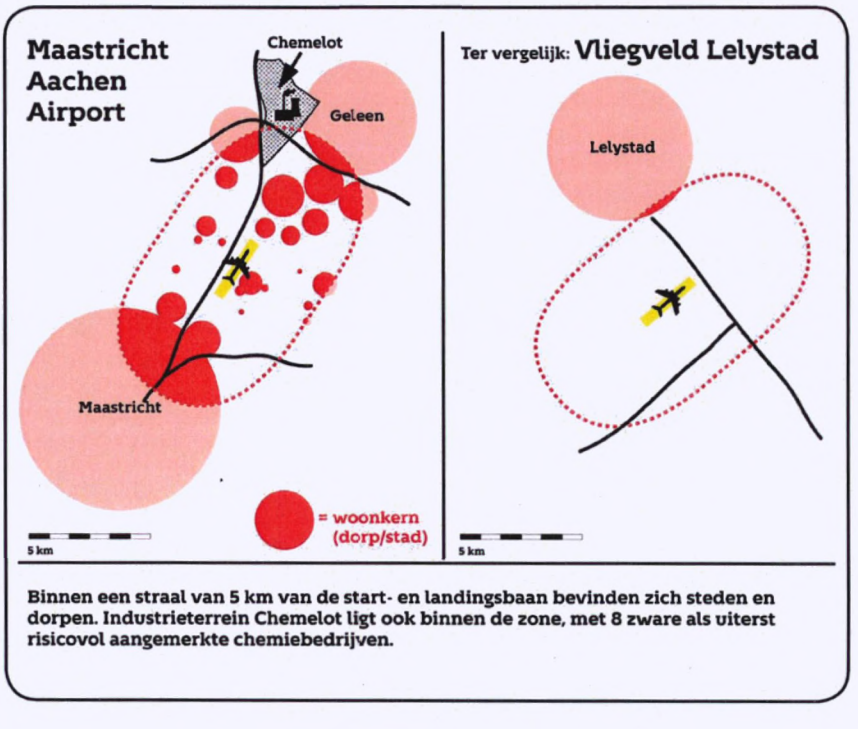
Enkele conclusies

MAA is géén belangrijke schakel in de Limburgse economie. Het is een bedrijf van beperkte omvang dat met bijzonder veel gemeenschapsgeld in leven wordt gehouden. De voordelen voor Limburg in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn beperkt. Daar staat tegenover dat de door MAA veroorzaakte overlast een regelrechte bedreiging vormt voor een van de werkelijk vitale onderdelen van de Limburgse economie, de toeristische sector in met name het Heuvelland. Helaas krijgt deze cruciale sector in het College van GS geen adequate bescherming, omdat de verantwoordelijke gedeputeerde ook MAA in zijn portefeuille heeft. De marktonzekerheid voor MAA is bijzonder groot, en de marktprognoses van Ecorys berusten op drijfzand.

De enige zekerheid in dit verhaal zijn de hoge kosten voor de gemeenschap.







4 Zin en onzin van MAA over onze welvaart: de MKBA

Maatschappelijke kosten-baten analyse

Om álle positieve en negatieve effecten van een belangrijke investeringsbeslissing in beeld te brengen is een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) het meest geschikte instrument. Daarom heeft de Alliantie eind 2019 aan het provinciebestuur voorgesteld zo'n MKBA te laten uitvoeren. Omdat het provinciebestuur daar toen niet aan wilde, heeft de Alliantie de middelen ingezameld om zelf een MKBA uit te laten voeren door een daarvoor goed uitgerust bureau (NEO-Observatory en LeoBus.nl). De uitvoering van de MKBA is gelijk opgegaan met de adviesopdracht van Pieter van Geel. Er is een aantal afstemmingsmomenten geweest. Bij het opstellen van de MKBA is gebruik gemaakt van een aantal van de bevindingen uit het traject-van Geel. Bijvoorbeeld de gegevens van het Ecorys-onderzoek over werkgelegenheid en economische betekenis in 2019, en de aantallen woningen en gehinderden binnen de geluidscontouren uit het onderzoek van To70. Het is natuurlijk belangrijk om van dezelfde feiten en cijfers uit te gaan. Dat wil niet zeggen dat de cijfers van Ecorys onderschreven worden.

De MKBA is in december gereedgekomen en gepresenteerd met een persbericht. De Samenvatting heeft de titel *'Zuid-Limburg verdient beter'*. Ook het gehele Rapport is digitaal beschikbaar.

Belangrijkste bevindingen

In een MKBA wordt niet alleen gekeken naar de economische betekenis van de luchthaven 'in enge zin' (exploitatieresultaat, directe en indirecte werkgelegenheid etc.) maar breder naar de welvaartseffecten. Dus ook naar de lawaaioverlast en de overige effecten op de gezondheid van bewoners, en naar de gevolgen voor de natuur en de natuurbeleving. Allemaal volgens de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-baten analyses van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving.

In de MKBA is de 50%-hinderreductie-optie van de Provincie meegenomen bij het 'nul-alternatief'. Daarmee worden de varianten 'MAA als (bescheiden) vrachtvliegveld' en 'MAA als klein verkeersvliegveld' vergeleken. Ook is (maar alleen kwalitatief en nog niet gekwantificeerd) gekeken naar de effecten van een alternatieve gebiedsontwikkeling voor het MAA-terrein.

Het aantal vliegbewegingen bij het 50%-hinderreductie-groeiscenario past binnen de bandbreedte van de scenario's die binnen de MKBA zijn gehanteerd. Uit de MKBA blijkt dat het 'nul-alternatief' in alle scenario's het meest negatief is voor de welvaart in Limburg, dat MAA als enkel vrachtvliegveld al een stukje beter scoort, dat MAA als 'klein verkeersvliegveld' (dus zonder groot handelsverkeer) substantieel meer aan onze welvaart bijdraagt en dat – afhankelijk van de invulling – een alternatieve ontwikkeling van het MAA-terrein nog méér aan de welvaart in Zuid-Limburg en Nederland als geheel kan bijdragen.

Met name het woningwaardeverlies en het verlies aan natuurwaarden spelen in de MKBA een belangrijke rol. In de variant 'klein verkeersvliegveld' is bijvoorbeeld het woningwaardeverlies ruim 200 miljoen euro minder dan in de groeivariant van Provincie Limburg (gerekend over de periode 2020 – 2050). In totaal levert een 'klein verkeersvliegveld' ons aan welvaart ruim 300 miljoen euro meer op!

De MKBA laat dus zonneklaar zien dat hoe kleiner MAA is, des te beter dit is voor onze welvaart. En dat een alternatieve ontwikkeling van het MAA-terrein de kortste weg biedt naar meer werk, meer welvaart en meer geluk.

Bij het aanvragen van een nieuw Luchthavenbesluit ontkomt de Provincie er niet aan om ook zélf een MKBA uit te doen voeren. Het ligt voor de hand om daarbij de voorliggende MKBA als uitgangspunt te nemen. De Alliantie zegt alle medewerking in dat verband toe. Als te onderzoeken beleidsvarianten stellen wij voor:

- Een MAA volgens het advies-van Geel
- De al onderzochte variant van MAA als 'klein verkeersvliegveld'
- En die van de alternatieve gebiedsontwikkeling van het MAA-terrein



5 Herstel van verbinding?

Het advies van Pieter van Geel bevat bruikbare handvatten en is een nuttige tussenstap. Maar om er een serieuze besluitvorming over MAA op te baseren berust het toch te zeer op drijfzand.

1. Het model voor hinderreductie is achterhaald en werkt niet.
2. De economische basis voor MAA is niet aangetoond, integendeel.
3. De levensvatbaarheid van MAA is twijfelachtiger dan ooit. Het ontbreekt aan een adequate markt- en concurrentieanalyse en er is geen deugdelijk ondernemingsplan met een geconsolideerde exploitatieopzet van de luchthaven (MAAB&I en MAA).

Dat zijn wezenlijke bouwstenen voor een besluit over de toekomst van MAA. Eerst moeten er dus andere stappen worden gezet om in het besluitvormingsproces verder te kunnen komen en mogelijk de gewenste verbinding tot stand te brengen.

De meest logische vervolgstap is het uitvoeren van een onafhankelijke MKBA. Daarvoor moeten de juiste beleidsalternatieven worden geformuleerd, in goed overleg met alle stakeholders. En ook bij de uitvoering van de MKBA dienen de stakeholders betrokken te zijn. Om te bewerkstelligen dat de MKBA door alle stakeholders wordt geaccepteerd, is het raadzaam deze gezamenlijk te laten uitvoeren door Ecorys, LeoBus.nl & NEO Observatory. Dit biedt ook efficiency-voordelen. Bij de aanvraag van een nieuw Luchthavenbesluit is een maatschappelijke kosten-batenanalyse overigens een vereiste. En die analyse gaat vooraf aan het bepalen van de koers!

Verder is voor de aanvraag van een Luchthavenbesluit onder andere inzicht vereist in de bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en in de gehanteerde vervoersprognoses. En vraagt de Luchtvaartnota om uniformering van de openingstijden naar 23.00–7.00 uur, om een CO_2-plafond en emissieloos opereren in 2030, en om afspraken over de kwaliteit van de leefomgeving.

Vragen aan Provinciale Staten

Veel werk aan de winkel dus, voor er sprake kan zijn van een besluit over de toekomststrategie van MAA. En vóórdat het verantwoord is om te besluiten over renovatie van de start-/landingsbaan. Het gaat om een voor de toekomst van Limburg belangrijk besluit waarvoor u een aanzienlijke verantwoordelijkheid draagt.

Voordat er met al dit werk begonnen wordt moet volgens de Alliantie deze vraag gesteld worden:
Hebben wij in Limburg een 'eigen' luchthaven nodig, gegeven alle luchthavens met hun spectrum aan mogelijkheden in de nabije omgeving;

Terwijl we weten dat MAA een zeer beperkt economisch nut heeft voor de regio.

En terwijl de kosten van MAA voor de gemeenschap alsmaar hoger worden:

- de jaarlijkse bijdrage NEDAB van structureel 4 à 5 miljoen per jaar;
- de jaarlijkse overige bijdrage (m.i.v. 2014 heeft de Provincie jaarlijks gemiddeld 10 miljoen euro bijgelegd);
- het vooruitzicht van een onvermijdbaar jaarlijks exploitatietekort (om maar niet te spreken van de gemiste winst die je op zo'n forse investering mag verwachten);
- de voorliggende investering voor baanvernieuwing, die misschien wel naar het dubbele gaat van de oorspronkelijk geraamde 25,6 miljoen euro;
- vele miljoenen voor de sanering van buurtschappen als Geverik en Schietecoven in een tijd van tekort aan woningen;
- gelden voor een 'innovatie-agenda' voor MAA en een 'programma-manager innovatie';
- gelden om een governance- en participatiestructuur op te tuigen;
- een onbekende maar potentieel grote schade voor het toerisme in Zuid-Limburg, een van de topsectoren van onze economie;
- grote overlast en gezondheidsschade voor de inwoners van Zuid-Limburg;
- een woningwaardeverlies van honderden miljoenen euro's;
- schade aan de natuur en de kernkwaliteiten die Zuid-Limburg uniek maken.

Dat zijn heel erg veel gemeenschapsgelden en heel veel negatieve baten!
En dat voor een opstapplaats naar goedkope zonbestemmingen en een laad- en losplaats voor vracht die niet voor Limburg is bestemd en die niet uit Limburg afkomstig is. En die we abusievelijk aanzien voor 'basisinfrastructuur' of 'basisvoorziening'.
De Alliantie tegen Uitbreiding van MAA vraagt aan Provinciale Staten van Limburg om allereerst een MKBA uit te doen voeren en vervolgens de hierboven genoemde afweging te maken, alvorens te besluiten over de toekomst van MAA en over daaruit voortvloeiende financiële consequenties.

Bijlage

Overige onderdelen van het advies

Enkele overige onderdelen van het advies-van Geel behandelen we hier kort. Misschien zijn ze namelijk overbodig. Maar zolang de luchthaven nog open is zijn de volgende opmerkingen relevant.

Duurzaam en innovatief
Niets en niemand ontkomt eraan om duurzaam en innovatief te opereren. De allereerste stap voor de luchthaven is een bezinning op de eigen bestaansreden. En om, als die is aangetoond, te onderzoeken hoe er een selectief gebruik gemaakt kan worden van vliegen als vervoersmodaliteit.

Op zich is het geen slecht idee om vol in te zetten op innovatief vliegen inclusief het gebruik van drones et cetera. Maar als je echt wilt inzetten op innovatie, doe dat dan met volle overtuiging en op volle kracht. Stop dan zo snel mogelijk met het bestaande, achterhaalde vliegen met grote, lawaaiige en vervuilende toestellen.

Accepteer dat het nieuwe elektrische vliegen met kleine toestellen zal zijn gepaard en niet met de huidige grote toestellen. Misschien heeft dat nieuwe vliegen wél toegevoegde waarde voor Limburg. Maar begin dan vanaf nul, werk samen met de TU Aken en breng de allerbeste mensen bij elkaar die er op dit terrein te vinden zijn.
MAA 'langzaam maar zeker gereed maken voor elektrisch vliegen', dat gaat 'm echt niet worden!

Governance
Op het gebied van de governance doet Pieter van Geel een aantal zinvolle aanbevelingen.

Transparante vennootschappelijke verhoudingen
Zo pleit hij voor 'normale' vennootschappelijke verhoudingen. Met een 'echte' NV. Waarin de eigenaar/aandeelhouder er zich rekenschap van geeft dat hij ook de hoeder is van het algemeen belang. Dat algemeen belang moet dus helder worden gedefinieerd, inclusief de afweging van economische belangen van enerzijds de luchthaven en anderzijds andere economische sectoren (zoals die van het toerisme!) en waarbij ook de afweging wordt gemaakt tussen economische en gezondheids- en welvaartsbelangen van de omwonenden en, breder, de inwoners van Zuid-Limburg. En waarin er sprake is van financiële openheid en transparantie, zodat er helderheid is over kosten en opbrengsten in onder andere een openbare jaarrekening.

Raad van overleg en advies met directe vertegenwoordiging van omwonenden
De Alliantie juicht het toe, dat er – zolang er nog sprake van een luchthaven zal zijn – een volwaardige Raad van Overleg en Advies komt, onder een echt onafhankelijke voorzitter. Dat naast overheden, luchthaven en maatschappelijke organisaties daarin de omwonenden eindelijk direct vertegenwoordigd zullen zijn middels zelf gekozen vertegenwoordigers. En dat er sprake zal zijn van een royale en onafhankelijke informatievoorziening. Ook verwachten wij dat de Provincie Limburg zich daarin, conform het advies-van Geel, zal opstellen als hoeder van het algemeen belang. Een frisse start op dit gebied vraagt om het beëindigen van de bestaande CRO (Commissie Regionaal Overleg).

Milieu
Het advies-van Geel is nog weinig uitgewerkt waar het gaat om reductie van de uitstoot van CO_2, NOx en (ultra) fijnstof. Zowel voor de volksgezondheid als voor de bescherming van de natuur is deze reductie essentieel. Om MAA heen liggen belangrijke te beschermen natuurgebieden. MAA raakt aan de smalle Europees belangrijke ecologische verbindingszone tussen Eifel/Ardennen en Belgische Kempen en grenst aan de 'mooiste bossen van Nederland', die van Bunde en Elsloo.

De luchtvaartsector levert een grote bijdrage aan de emissies van broeikasgassen (met name CO_2), fijnstof en stikstofdepositie. Daarnaast zijn er emissies die samenhangen met de functie van de luchthaven, zoals grondgebonden activiteiten op de luchthaven, luchthaven-gerelateerde economische activiteiten en verkeersbewegingen van en naar de luchthaven.
Terwijl alle andere sectoren gebonden zijn aan de klimaatdoelstellingen van Parijs en het Nederlands Klimaatakkoord, mag de luchtvaartsector veel meer uitstoten (CO_2) dan andere sectoren. In tijden van de klimaatcrisis is dit, ook naar toekomstige generaties, onverantwoord.
De Luchtvaartnota lijkt er van uit te gaan dat technologie het probleem gaat oplossen. Volgens deskundigen kunnen zonder krimp de Parijs-klimaatdoelstellingen niet gehaald worden.

Luchtvaart levert, door de uitstoot van met name (ultra)fijnstof, gezondheidsklachten op. Een norm voor ultrafijnstof is hard nodig. Zolang die er niet is moet de uitstoot van ultrafijnstof afnemen.

Nederland zit midden in een stikstofcrisis. Ook de natuurgebieden rondom MAA staan ernstig onder druk. De Commissie Remkes toonde aan dat de luchtvaart voor een groter deel van de Nederlandse uitstoot verantwoordelijk is dan eerder werd aangenomen (Advies Luchtvaartsector. Adviescollege Stikstofproblematiek, januari 2020). Bij groei van het aantal vluchten zal ook de stikstofuitstoot toenemen en zal de natuur nog verder onder druk komen te staan. Zolang de kritische depositiewaarde van de betrokken natuurgebieden niet is behaald mag de luchtvaart niet groeien.

[1] De Alliantie Tegen Uitbreiding MAA bestaat uit vijftien groeperingen verspreid over Zuid-Limburg, t.w. Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (GUVB), Stichting Donatiefonds Boze Moeders, Stichting Verontruste Artsen, Burgerinitiatief Omwonenden MAA, Milieudefensie Meerssen, Milieudefensie Maastricht, Stichting Milieufront Eijsden, Stichting Natuurlijk Geuldal, Burgerinitiatief Vallei Lemiers, Bewoners nitiatief Grenzeloos Stil, Werkgroep Sjoen & Stil Heuvelland, Stichting Verontruste Plateaubewoners, Milieuwerkgroep Schinnen-Spaubeek, Werkgroep Acties Tegen Uitbreiding Vlieghinder Zuid-Limburg, Natuur- en Milieufederatie Limburg, en een groeiend aantal verontruste inwoners van Zuid-Limburg.

_postbus

2021/4912 22-2-2021
GRIF 11-5-2021

Van: [redacted]
Verzonden: zondag 21 februari 2021 18:20
Aan: _postbus
CC: Statenlid, Werrij-Wetzels, M; limburg@fvd.nl; Statenlid, Claassen, RAB; Statenlid, Straus, KCJ; Statenlid, Caldenberg van, M; Statenlid, Jetten, TGM; Statenlid, Kuntzelaers, JJM; Statenlid, Jenneskens, MTP; Statenlid, Franssen, RJH; Statenlid, Plusquin, PSML; Statenlid, Fischer-Otten, AMJN; Statenlid, Reuser, JAAM
Onderwerp: brieven aan gemeente Beek inzake gebeurtenissen MAA
Bijlagen: brief aan gemeente Beek inzake gebeurtenissen Meerssen.docx; afvallende pannen 11 oktober 2020 gemeente.docx; antwoord gemeente Beek op brief 11-10-2020.pdf

Aan de leden van Provinciale Staten van de Provincie Limburg.

Naar aanleiding van de problemen met een vrachtvliegtuig, gisteren 20 februari 2021 in de gemeente Meerssen heb ik, als inwoner van de gemeente Beek, wederom een brief geschreven aan Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad van Beek. Ik maak me ernstige zorgen over mijn veiligheid en die van mijn vrouw, aangezien wij ook in de landings- en vertrekroute van de vliegtuigen wonen. Datgene wat in Meerssen is gebeurd had ook in Beek kunnen gebeuren. Ik vraag me af of er eerst doden moeten vallen voordat de Provinciale (en gemeentelijke) politiek eindelijk eens gaat inzien wat voor risico dit vliegveld met zich meebrengt. Dan heb ik het nog niet eens over de psychische schade, de milieuschade en geluidoverlast.
U bent volledig op de hoogte van de hele problematiek. Argumenten tegen het vliegveld zijn er genoeg. Argument vóór het vliegveld maar één en zelfs dat argument is betwistbaar.
Het vliegveld is geen basisinfrastructuur.
Komt u niet met uw geweten in de knel als er een ernstigere calamiteit gaat plaatsvinden dan die van gisteren, wetende dat u bij uitstek degene bent die hier iets aan kan doen?

Bijgevoegd de brieven die ik aan de gemeente Beek heb gestuurd n.a.v. de gebeurtenis van gisteren en afvallende pannen op 11 oktober 2020. Op deze laatste brief het ik antwoord gekregen van de gemeente Beek welk ik ook heb bijgevoegd.

Met vriendelijke groeten,

Theo Janssen
[redacted]

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 21 FEB. 2021
Afd.

Aan :Burgemeester en Wethouders van de gemeente Beek
:Gemeenteraad van de gemeente Beek

Beek, 21 februari 2021

Op 11 oktober 2020 heb ik u een brief gestuurd n.a.v. het feit dat door een overvliegend vliegtuig pannen van een dak van een woning waren gewaaid.
In deze brief heb ik gewaarschuwd voor het feit dat er ook ernstige schade of letsel kan ontstaan door landende of opstijgende vliegtuigen.
Ik heb toen aan u gevraagd of u dan nog kunt functioneren en wat u gedaan heeft om dit te voorkomen.
In uw antwoord d.d. 16-11-2020 kenmerk 20uit02759 hebt u uitgelegd wat de oorzaak is van deze afgewaaide pannen maar bent u niet ingegaan op deze laatste vragen.
U gaf het standaard antwoord dat "er een balans moet zijn tussen de economische belangen van de luchthaven voor de regio en de leefbaarheid van de kernen rondom de luchthaven".

Zoals u bekend is heeft op 20 februari 2021 een van Maastricht-Aachen-Airport (MAA) net opgestegen vrachtvliegtuig onderdelen van een motor verloren en is er flinke schade aan auto's en woningen in Meerssen veroorzaakt. Tevens zijn er 2 personen licht gewond geraakt en dan heb ik het nog niet over de psychische schade: de angst die omwonenden ervaren bij ieder landend en opstijgend vliegtuig.
Het vrachtvliegtuig dat deze schade heeft veroorzaakt maakt sinds enkele weken gebruik van dit vliegveld. De herkomst van dit vliegtuig noem ik "dubieus".

Datgene wat in Meerssen is gebeurd had ook in Beek kunnen gebeuren. Betreffend vrachtvliegtuig is ook diverse keren in noordelijke richting opgestegen en over mijn woning gevlogen. Dit vliegtuig buigt veel later naar rechts af dan andere vliegtuigen en vliegt dus langer over bewoond gebied.
Al eerder is mij opgevallen dat dit vliegtuig veel meer geluidsoverlast veroorzaakt dan de andere grote vliegtuigen. Achteraf heb ik er spijt van dat ik dit niet eerder als klacht heb gemeld.
Als ik bovenstaande feiten heb opgemerkt zou u dat ook kunnen weten. U had dus ook kunnen weten dat dit type vliegtuig niet op dit vliegveld thuis hoort.

Mijn vragen aan u zijn:
Blijft u bij uw mening over de balans tussen economische belangen en leefbaarheid in de kernen?
Zo ja, wanneer gaat u dan van mening veranderen? Als er 1 dode valt of 10? Of wanneer?
Vindt u dat het huidige beleid in overeenstemming is met uw geweten?
De oorzaak van de gebeurtenissen van gisteren is voor mij niet relevant.
Wat gaat ***u*** doen om de veiligheid van de burgers van Beek, Meerssen en de verdere regio te waarborgen?
Kunt u op zijn minst er voor zorgen dat dergelijke oude vliegtuigen (van dubieuze luchtvaartmaatschappijen) geen gebruik meer mogen maken van vliegveld MAA?

Theo Janssen
[redacted]

Aan :Burgemeester en Wethouders van de gemeente Beek
:Gemeenteraad van de gemeente Beek

Beek, 11 oktober 2020.

Vandaag, zondag 11 oktober 2020 omstreeks 09.35 uur, landde vanuit noordelijke richting vlucht SVA941 van Saoedi Cargo op vliegveld MAA. Vervolgens waaiden enkele pannen van het dak van een appartementencomplex aan Achter de Beek in Beek. Deze pannen kwamen op straat voor het wooncomplex terecht.
Het is een geluk dat op dat moment geen mensen daar liepen anders waren de gevolgen niet te overzien. Gisteren liepen mijn vrouw en ik met onze kleinzoon van 1 jaar door Beek en ik moet er niet aan denken dat zoiets op dat moment gebeurt.





Op 23 juli dit jaar vond een dergelijk incident ook al plaats in de Scheperstraat waarbij nog veel meer pannen van het dak zijn gewaaid.

Bij elk vliegtuig kijk ik nu met angst en beven naar het dak van mijn woning.

Het wordt tijd dat u als gemeente in de problematiek rondom het vliegveld een keer stelling neemt dat u de belangen van de burgers uit Beek laat prevaleren boven de belangen van het vliegveld.

Kunt u nog functioneren als door een hierboven geschetste gebeurtenis iemand ernstig letsel krijgt of zelfs overlijdt? Wat kunt u zeggen dat u hieraan gedaan heeft?
U neemt bewust het risico dat dit kan gebeuren.

Als een familielid van mij dit overkomt weet dan dat ik u (en ook de Provincie Limburg) aansprakelijk ga stellen.

Ik zou graag van u een antwoord ontvangen.

Theo Janssen
[redacted]

De heer Theo Janssen
[redacted]

Ons kenmerk: 20uit0275
Uw kenmerk:
Uw brief d.d.: 11.10.202
Bijlage(n):
Pagina: 01/02
Datum:
16 NOV. 2020

Onderwerp: Vortex schade

Geachte heer Janssen,

In uw schrijven van 11 oktober 2020 geeft u aan dat als gevolg van een overkomend vliegtuig (SVA94I van Saoedi Cargo) enkele pannen zijn afgewaaid van het dak van een appartementencomplex aan Achter de Beek in Beek. Deze pannen kwamen op straat terecht. U verzoekt de gemeente Beek (mede) als gevolg hiervan om stelling te nemen in de problematiek rondom het vliegveld en de belangen van de burgers uit Beek te laten prevaleren boven de belangen van het vliegveld.

In reactie op uw schrijven kan u worden medegedeeld dat wij ermee bekend zijn dat op incidentele basis vortexschade als gevolg van overkomende vliegtuigen in Beek en Meerssen voorkomt.

Op verzoek van Maastricht Aachen Airport is in 2019 door het Nederlands lucht- en ruimtevaartcentrum (NLR) hiertoe een verkennend onderzoek uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat zich in bijzondere omstandigheden rondom luchthavens voorvallen van vortexschade kunnen voordoen en dat er geen directe oplossing is om dit te voorkomen.

Wij hebben dit rapport vervolgens onder de aandacht gebracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie geeft aan dat de uitkomsten van het NLR-rapport geen aanleiding geeft om de veiligheidseisen c.q. veiligheidsbeleid rond de luchthaven Maastricht Aachen Airport aan te passen.

Inzake de luchthaven Maastricht Aachen Airport zijn wij de mening toegedaan dat er balans moet zijn tussen de economische belangen van de luchthaven voor de regio en de leefbaarheid van de kernen rondom de luchthaven. Hiertoe zijn wij continu in overleg zijn met de luchthaven Maastricht Aachen Airport en houden wij samen met de Commissie Regionaal Overleg Maastricht (CRO) de vinger aan de pols als het gaat over o.a. vortexschade.

Postbus 20
6190 AA Beek
Raadhuisstraat 9
6191 KA Beek
T 046 - 43 89 222
F 046 - 43 77 757
E info@gemeentebeek.nl
www.gemeentebeek.nl

Onze ervaring is dat de huidige praktijk bij de luchthaven MAA met betrekking tot vortexschade laat zien dat de luchthaven deze problematiek serieus neemt ten aanzien van de afhandeling en het beperken van deze schade.

Als iets in deze brief niet duidelijk is, vraag dan om uitleg bij [redacted], tel. [redacted] of stuur een e-mail naar info@gemeentebeek.nl, o.v.v. het onderwerp/kenmerk.

Met vriendelijke groet,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BEEK

[redacted]

Ron de Louw
Gemeentesecretaris

Christine van Basten-Boddin
Burgemeester

2021/5283 24-2-2021
GRIF 13-5-2021

Provincie Limburg PS
Doc.nr.
Ingek. 24 FEB. 2021
Afd.

_postbus

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 24 februari 2021 09:53
Aan: _staten
Onderwerp: Adviesrapport Dhr. van Geel over toekomst MAA

Geachte dames en heren,

Ik schrijf U in verband met het adviesrapport van Dhr. van Geel over de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Ik begrijp dat dit rapport binnenkort bij U wordt besproken.

Onlangs ben ik met mijn gezin in Nuth komen wonen in verband met mijn baan in Aken. Zowel in Aken als in Maastricht zijn de laatste tijd veel vacatures voor hoogopgeleide datawetenschappers en AI-specialisten. Helaas moet ik bekennen spijt te hebben van onze verhuizing. Alhoewel de omgeving prachtig is, wordt het woonplezier consistent vergald door laag overvliegende vliegtuigen. Zelfs binnenshuis zijn deze te horen -- op 10 km afstand van het vliegveld. Dit hadden wij niet verwacht. We dachten op een veilige afstand van het vliegveld te zitten, en sterker nog, we waren blij onder de "dreiging" van Lelystad Airport uit te zijn. (We woonden hiervoor in de buurt van de Veluwe.)

Nu zitten we met een situatie waarbij mijn kinderen 's avonds wakker worden van overscherende vliegtuigen ("papa, vliegtuig!"). Buiten zitten zit er nauwelijks bij omdat juist op zonnige dagen de vliegtuigen over ons huis heen opstijgen -- met motoren op volle toeren. En nu moeten we ook nog bang zijn dat onze kinderen bij het buitenspelen scherpe vliegtuigonderdelen in het lijf gespietst krijgen?

Ik wou U in ieder geval meegeven dat wij voornemens zijn zo snel mogelijk weer te vertrekken uit Zuid-Limburg. Erg jammer, want we vinden Zuid-Limburg een prachtige streek met een zeer sympathieke lokale cultuur -- en we zouden hier anders graag blijven -- maar qua geluidsoverlast is het hier volstrekt onleefbaar [1].

Een beleidsspecialist of politicus ben ik niet, en dat zal de reden zijn waarom het antwoord op de volgende vraag mij ontglipt: Wat heeft de gewone burger eigenlijk aan MAA?

Met vriendelijke groet,

fam. Baayen,
Nuth.

[1] Na contact gehad te hebben met de luchthaven begreep ik ook dat de luchthaven niet voornemens is ook maar iets te doen aan de geluidsoverlast "buiten Schietecoven en Geverik".

GESCAND

2021/4914 22-2-2021
GRIF 11-5-2021

_postbus

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 22 februari 2021 11:15
Aan: _staten
Onderwerp: Notitie ter behandeling in Vergadering Statencommissie FEB op 5 maart
Bijlagen: Aanbiedingsbrief Notitie Andere Weg GS en PS.pdf; Andere weg naar toekomststrategie MAA.pdf

Geachte medewerker van de Griffie,

Hierbij stuur ik in bijlagen bij deze e-mail een Aanbiedingsbrief en Notitie, die ik ter behandeling zou willen inbrengen in de Vergadering van de Statencommissie FEB op 5 maart a.s.
Gezien de korte termijn tot 5 maart wil ik u vragen deze stukken met spoed door te sturen aan de leden van GS en PS.

Daarnaast wil ik vragen de Notitie als bijlage bij de agenda van de vergadering op te voeren.

Met vriendelijke groet,
Leendert Korteweg

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 22 FEB. 2021
Afd.

Aan het College van GS van de Provincie Limburg en
aan Provinciale Staten van Limburg

staten@prvlimburg.nl

Beek, 20 februari 2021

Onderwerp: **Sonderende notitie "Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport"**, Bespreking hiervan op 5 maart a.s. in de Commissievergadering FEB.

Geachte leden van het College van GS en Provinciale Staten,

Met vrienden, bekenden en buurtgenoten deel ik als inwoner van de Gemeente Beek met passie de ontwikkelingen in ons geliefde Limburg.
Met het verschijnen van het "rapport van Geel' is daarover een levendige discussie ontstaan.
In die discussie hebben we geprobeerd de feiten en gevolgtrekkingen op nuchtere wijze op hardheid te onderzoeken, zowel m.b.t. de bedrijfskundige aspecten voor MAA en de regio, alsmede de betekenis van MAA in de regio in termen van verbinden (infrastructuur), veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid.
Vervolgens hebben we vanuit een brede strategische visie voor Limburg ons afgevraagd welke vervolgstappen genomen zouden moeten worden voor het opstellen van een strategie voor MAA.
Het resultaat van deze exercitie heeft naar mijn mening een aantal gezichtspunten opgeleverd, die wezenlijk afwijken van de voorstellen in het rapport van Geel en de Sonderende Notitie **"Op weg naar een toekomststrategie voor MAA"**, opgesteld door de Provincie Limburg.

In bijgaande notitie heb ik de analyse, de kritische opmerkingen en de conclusies van de **'Beekse discussies'** compact neergelegd. Ik heb dit gedaan met de bescheiden bedoeling om een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de te nemen beslissingen op Provinciaal niveau.
Tegelijk is dit een poging om in deze belangrijke fase de participatie in het besluitvormingsproces te bevorderen.
Deze participatie - zoals ook in het rapport van Geel wordt benadrukt - kan m.i. substantieel bijdragen aan het bereiken van een goede, uiterst belangrijke strategische beslissing.
Bovendien zal dit bijdragen aan het versterken van het noodzakelijke vertrouwen tussen burgers en bestuur en aan het benodigde draagvlak voor de toekomstige ontwikkeling van MAA.

Ik wil u nadrukkelijk vragen om de inhoud van deze notitie mee te nemen met de afwegingen en keuzes, die u wil maken in de Commissievergadering FEB op 5 maart a.s.

Met vriendelijke groet,

Ir. Leendert Korteweg
Secretaris van de 'Beekse Discussiegroep'
[redacted]

De andere weg naar een toekomststrategie voor MAA

Een bijdrage tot een visie vanuit een breed perspectief.

Het rapport "Op Zoek Naar Verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021 - 2030", Drs. Pieter van Geel, januari 2021 geeft een goed beeld van de mogelijke scenario's voor de ontwikkeling van de luchthaven en voor de effecten ervan voor economie en werkgelegenheid. De mogelijkheden voor reductie van hinder zijn verkend en tevens is onderzocht welke innovaties doorgevoerd zouden kunnen worden. Als zodanig vormt het rapport een goede basis voor discussie, nadere analyse en besluitvorming.

De navolgende notitie heeft als inhoud:

Paragraaf 1. Aanvullende c.q. kritische opmerkingen bij het rapport van Geel en een aantal gevolgtrekkingen daaruit. Blz. 1
Paragraaf 2. Een visie op te nemen vervolgacties op weg naar een strategische keuze, gedeeltelijk in afwijking van, gedeeltelijk in aanvulling op de Sonderende notitie "Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport". Blz. 4
Paragraaf 3. Samenvattende Conclusies en Aanbevelingen. Blz. 6

Bijlage met Referenties Blz. 8.
De Nationale Luchtvaartnota, het rapport van Geel en de Sonderende notitie zijn niet additioneel bijgesloten, omdat deze waarschijnlijk al in het bezit van de lezer zijn óf anders zeer gemakkelijk te vinden zijn.

1. Opmerkingen bij het rapport van Geel en gevolgtrekkingen daaruit

Zowel in de Nationale Luchtvaartnota 2020-2050 als in het rapport van Geel wordt als uitgangspunt gesteld, dat kwaliteit centraal staat en er een nieuwe balans nodig is tussen kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen. (Ref 1).
De publieke belangen, die daarbij aan de orde zijn, zijn onderverdeeld in de vijf hieronder genoemde thema's. (Ref 2) We richten ons in het navolgende op de in het rapport van Geel voorgestelde "relatief kleine, hoogwaardige luchthaven met accent op vracht" en in het bijzondere geven we daarbij aandacht aan de aspecten kansen en bedreigingen.

1.1 Veiligheid

Voor de aanvraag voor een luchthavenbesluit is het nodig dat er een veiligheidsanalyse wordt uitgevoerd. Hierbij zal bijzondere aandacht gegeven moeten worden aan de verhoogde risico's bij landen en opstijgen van zwaarbeladen en volgetankte vliegtuigen

- **bij gebruik van de veiligheidszone ('stopway'), de verlengde baan van 2.750 meter**
- voor de nabije omgeving met hoogst risicovolle chemische fabrieken en dicht bevolkt gebied. De Bijlmerramp, de vuurwerkramp Enschede, of de havenramp Beiroet vallen in het niet in vergelijking met een potentiële vliegtuigramp bij Chemelot.

1.2 Verbinden (Infrastructuur)

- De Luchtvaartnota geeft aan dat regionale luchthavens m.u.v. Lelystad alleen een regionale functie hebben. Er wordt duidelijk aangegeven, dat MAA geen luchtvracht mag afsnoepen van Schiphol en dat er geen sprake is van een functie van MAA voor overloop of uitwijk. De luchthaven is in die zin niet van nationaal belang. (Ref 3)

- Het vervoer van luchtvracht door MAA heeft voor de regio Limburg op dit moment echter ook nauwelijks een functie, noch voor aanvoer noch voor afvoer. Voor het vestigingsklimaat in Limburg is de aanwezigheid van luchtvrachthavens binnen een straal van 100 km voldoende; hiervoor heeft MAA dan ook geen toegevoegde waarde. Alleen voor sommige bedrijven die louter gericht zijn op distributie is vervoer van luchtvracht via MAA mogelijk een pré. Echter, voor de meeste distributiebedrijven in Z-Limburg (zoals Buchten/Born en het nieuw geplande distributiecentrum bij Heerlen) speelt de nabijheid van MAA geen enkele rol. Grond is schaars in dicht bevolkt Z-Limburg en de vraag is of we nog meer van die schaarse grond en 'verdozing' van het landschap aan distributie willen opofferen.
- Op het gebied van luchtvracht is en blijft MAA dus vnl. een doorvoerhaven met relatief een klein aantal - veelal - laaggekwalificeerde arbeidsplaatsen.
  Het rapport van Geel analyseert dit aspect niet diep genoeg om een goed waardeoordeel te kunnen geven over de waarde die deze arbeidsplaatsen hebben voor Z-Limburg.
- Op het gebied van personenvervoer heeft MAA slechts een bescheiden functie voor uitgaand toerisme. Momenteel maakt hiervan een relatief klein aantal Limburgers gebruik. Voor dit vervoer bestaan in een straal van 100 km voldoende alternatieven met bovendien vaak meer bestemmingsmogelijkheden. De aan het toeristisch vliegverkeer gekoppelde werkgelegenheid, die bovendien seizoensgebonden is, levert slechts voor een beperkt aantal mensen in de regio werk op.
- Voor zowel luchtvracht als personenvervoer geldt dat de activiteiten niet geworteld zijn in de omgeving. Het betreft een kopersmarkt, waarin de aanbieder MAA zich niet kan onderscheiden en derhalve weinig eisen kan stellen en moet concurreren op prijs. Bovendien kan de carrier (koper) makkelijk switchen naar een andere luchthaven, aangezien hij zelf weinig of geen investeringen hoeft te doen op de luchthaven. Voor de carrier noch voor MAA heeft duurzaamheid enig concurrentievoordeel. MAA is klein en zal afhankelijk zijn van een beperkt aantal marktpartijen en gedwongen worden concessies te doen op prijs en leefbaarheid. Het is wellicht niet meer ver weg, dat China met zijn 'zijderoute'-strategie bij MAA de lakens gaat uitdelen (de vliegmaatschappij "Qatar" met goedkope kerosine is daar nu al een voorbeeld van).
- Toekomstige klimaat- en milieueisen van de overheid kunnen voor een kleine speler als MAA relatief meer extra kosten met zich meebrengen en kunnen de concurrentiepositie gaan verzwakken.
- Verslechtering van het woonklimaat zal het vestigingsklimaat in de regio ernstig aantasten, aangezien het moeilijker zal worden om met name kenniswerkers voor hoogwaardige werkgelegenheid aan te trekken. Omgekeerd kan een goed woon- en recreatieklimaat (Heuvelland) een aantrekkingskracht uitoefenen, in het bijzonder op deze categorie van werknemers (de top van DSM en Chemelot zal dit waarschijnlijk kunnen bevestigen).

1.3 Aantrekkelijke en Gezonde Leefomgeving

De voorstellen van Geel m.b.t. Leefomgeving zijn in deze paragraaf kort samengevat, gevolgd door kritische opmerkingen en gevolgtrekkingen.

- De insteek in het rapport van Geel is, dat MAA voor de komende 10 jaar duidelijkheid zal krijgen over normering m.b.t. toegestane geluidsoverlast en binnen de éénmaal vastgestelde normen de vrijheid heeft om zich te 'ontwikkelen'. De enige normen, die genoemd worden zijn:

- Een nachtsluiting van 23:00 tot 7:00 u (op dit moment van 23:00 tot 6:00 u). Er wordt echter de mogelijkheid open gelaten om uitzonderingen te maken (b.v. voor Corendon toch vanaf 6:00 u óf tot 24:00 u open). Bovendien wordt er geen limiet gesteld aan het aantal vliegbewegingen, er is alleen een marktverwachting met een bandbreedte aangenomen. Daarbij worden bovendien geen normen gesteld voor verdeling van vliegbewegingen gedurende de dag en om randen van de nacht (tussen 7:00 en 8:00 u na 22:00 u) en rustdagen te ontzien. Het rapport van Geel schiet te kort door de aanbevelingen, die in de Luchtvaartnota op deze punten wordt aangegeven, niet over te nemen.
- Het aantal omwonenden binnen een grens van 48 dB Lden (gemiddeld geluidsniveau over dag en nacht) in 2030 is teruggebracht van 5600 naar 5250. 48 dB is hierbij aangenomen als de grens van 'ernstige' geluidsoverlast. De WHO adviseert daarentegen een grens van 45 dB (Lden) en door RIVM wordt onderkend, dat 50 % van de ernstig gehinderden zich buiten de 48 dB (Lden) contour bevindt. Er wordt door van Geel ook geen melding gemaakt, dat door de WHO en RIVM aangedrongen wordt om normen te gaan hanteren voor piekbelastingen, aangezien de daadwerkelijk ervaren hinder van bewoners niet gebaseerd is op gemiddelden. (Ref 4)

- T.a.v. innovatie op gebied van geluidsarmere vliegtuigen worden door van Geel irreële verwachtingen gewekt. (Ref 5) Bovendien is gezien de marktpositie van MAA (zie hierboven) op dit gebied ook niets af te dwingen.
- De geluidsoverlast zal zeer sterk toenemen ten gevolge van een geprognotiseerde uitbreiding naar 300.000 ton vracht per jaar, het gebruik van de verlengde baan, met grotere en zwaar geladen en volgetankte toestellen. Dat is 3 keer zoveel tonnen vracht als in 2019, en het is het equivalent van 6 dagen per week 12 uur per dag ieder uur een volgeladen Boeing 747 of twee volgeladen Qatar toestellen. Waarschijnlijk zullen de vluchten meer geclusterd gaan plaatsvinden in een aantal piekuren. (Ref 6)
- Om het aantal bewoners binnen een sterk naar buiten schuivende grens van 48 dB (Lden) in 2030 te reduceren tot 5250 wordt door van Geel als "oplossing' voorgesteld om huizen af te breken of een deal voor schadevergoeding te sluiten met bewoners. Hiervoor wordt echter op voorhand een duidelijk veel te laag bedrag ingeschat.

In het rapport van Geel wordt niet vermeld:

- dat er naast de ernstige geluidsgehinderden in Geverik en Schietecoven nog heel veel meer zwaar gehinderden zullen komen in de verre omtrek van het vliegveld. De voorstellen voor geluidsreductie staan volkomen haaks op advies van onafhankelijke instanties voor sterke reductie i.p.v. toename van geluid. (Ref 4)
- dat Z-Limburg al relatief zware luchtvervuiling ondervindt door de ligging tussen Roergebied en Antwerpen en er bovendien in de Westelijke Mijnstreek sprake is van extra vervuiling ten gevolge van zware chemische Industrie, autowegen en Awacs-vluchten.

<u>Samengevat zullen de consequenties van de voorstellen zijn</u>:

- Het leefklimaat in de gemeenten Meerssen, Beek en verre omtrek zal ernstig aangetast worden.
- Limburg dreigt zijn goede naam als aantrekkelijke streek om te wonen en recreëren verliezen met negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat en het toerisme.
- De provincie wil op voorhand veel speelruimte weggeven aan MAA en beperkt daarmee zijn eigen positie om voor bewoners belangen op te komen.

- De Provincie zal de kosten van 'sanering' van Geverik en Schietecoven voor haar rekening moeten nemen.
- De onderhandelingspositie van bewoners Geverik en Schietecoven is uiterst zwak. Groningse toestanden zullen het gevolg kunnen zijn. Het imago van de provincie zal grote schade kunnen ondervinden.
- Bewoners in de verre omtrek zullen veel verlies van woongenot en waardeverlies van woningen ondervinden; er is voor hen alleen maar veel te verliezen, niets te winnen. Draagvlak voor een nieuw MAA zal niet of moeilijk te vinden zijn en door het ontbreken daarvan loopt het Provinciebestuur het risico zich te vervreemden van zijn burgers en zal hiervoor mettertijd verantwoordelijk worden gehouden. (Ref 7).

1.4 Duurzaamheid

- In het kader van de Europese en Nederlandse klimaatplannen zal ook de Provincie Limburg een bijdrage moeten leveren.
- In het rapport van Geel staan geen voorstellen die de duurzaamheid op een realistische en substantiële wijze zullen gaan bevorderen. Vanuit het oogpunt van milieu kan de voorgestelde toekomst van MAA dan ook niet als duurzaam worden bestempeld (zie hierboven). De regio zelf zal mogelijk nog compensatie moeten vinden voor de CO2-uitstoot door vliegverkeer vanaf MAA.
- Vervoerders zijn niet verankerd in de regio. De praktijk laat zien dat grote vervoerders zeer gemakkelijk switchen tussen en uitwijken naar een andere luchthaven en grondtransporteurs. Ook in dit opzicht is MAA niet duurzaam.

1.5 Kosten en Baten

- Naast exploitatiekosten en opbrengsten zal de Provincie een breed palet van kosten voor haar rekening moeten gaan nemen. Daarbij moet o.a. gedacht worden aan: 'infrastructurele' kosten (o.a. baanrenovatie), zogenaamde NEDAB kosten (o.a. brandweer), kosten voor 'saneren' van Geverik en Schietecoven, compensatie voor waardeverlies van woningen, mogelijk kosten voor CO2 compensatie, etc. De Luchtvaartnota stelt duidelijk dat lusten en lasten voor rekening van de regio zijn en een bijdrage van de staat op enige van deze onderdelen lijkt daarmee uitgesloten. Alleen in het geval van het werkelijke terugdringen van geluidsoverlast, waarbij dus geen geluidsgrenzen verlegd worden, zou wellicht nog sprake kunnen zijn van een overheidsbijdrage.
- De negatieve opbrengst in de bedrijfssector toerisme en de negatieve effecten op het wervingsklimaat zullen mogelijk groot zijn en vormen dientengevolge een zeer groot risico in het voorstel van van Geel.
- In het dichtbevolkte Z-Limburg zijn grond en ruimte schaars. Er dient derhalve een goede afweging te worden gemaakt hoe we aan het MAA-terrein de grootste toegevoegde waarde kunnen geven in termen van werkgelegenheid en duurzaamheid.
- Als er een MKBA uitgevoerd wordt, zal hierbij als nulmeting de situatie van 2016 genomen moeten worden, voordat plotsklaps de geluidsoverlast is toegenomen.

2. De Andere Weg naar een Toekomststrategie

2.1. Eerste afweging

Als we de balans opmaken voor de door van Geel voorgestelde luchthaven, dan drukken de bovengenoemde thema's bijna alle in dezelfde richting: "niet doen!" De enige uitzondering hierop is het hebben van de mogelijkheid voor de inwoners van Z-

Limburg om dicht bij de deur (i.p.v. 100 km verder) te kunnen opstappen naar een beperkt aantal vakantiebestemmingen.
De voorgestelde luchthaven is qua concept een nieuwe luchthaven. Op basis van regelgeving m.b.t. geluidsoverlast en ontwikkelingen daarin is het praktisch uitgesloten dat er hiervoor een vergunning (luchtvaartbesluit) wordt verleend; er zal voor MAA geen uitzondering gemaakt kunnen worden op basis van een dwingend nationaal of regionaal belang.
Het uitvoeren van een MKBA voor het in het rapport van Geel voorgestelde vliegveld is dus niet zinvol.

2.2. Toch een MKBA?

Als men toch MKBA's van een aantal alternatieven wil laten maken, zullen de volgende activiteiten in de aangegeven volgorde moeten worden uitgevoerd.

- Veiligheid moet worden beoordeeld, waarbij de onder het thema veiligheid genoemde aspecten worden meegenomen (door de Onderzoeksraad voor Veiligheid)
- Contouren voor vliegtuiglawaai moeten worden opgemaakt voor een volledig 'ontwikkelde' voorgestelde luchthaven, op basis van gemeten geluidsniveaus van thans in gebruik zijnde vliegtuigtypes, met voorgesteld gebruik van de volledige baan door volledig beladen en volgetankte vliegtuigen.
- Normering m.b.t. geluidsbelasting en milieu moet worden vastgesteld op basis van richtlijnen van de WHO, en waarbij de voor de komende jaren geldende ambities door het RIVM worden meegenomen.
- Gezondheidsrisico's, zowel op gebied van geluid als milieuvervuiling, moeten worden vastgesteld met medenemen van thans al aanwezige overlastbronnen, zoals hierboven vermeld (dit kan samen met het opstellen van normen of later in een MER, uit te voeren door RIVM?).
- Op basis van de hierboven genoemde punten zal duidelijk worden binnen welke grenzen een luchthaven mogelijk is. Daarna kunnen MKBA kosten/ baten analyses worden gemaakt.
- De genoemde vervolgonderzoeken moeten worden uitgevoerd door onafhankelijke partijen. Daarbij dienen vertegenwoordigers van omwonenden als één van de belangrijke stakeholders worden betrokken in het stellen van de opdracht, de uitwerking en het beoordelen van resultaten. Participatie in deze fase zal de kwaliteit van het resultaat verhogen en het vertrouwen tussen overheid en burgers kunnen herstellen. Zonder deze participatie van de belangrijkste stakeholders zal er onvoldoende draagvlak of 'verbinding' worden gevonden. (Ref 7)

2.3. Strategische Afweging

De bevindingen en voorstellen van van Geel en de hierboven gemaakte opmerkingen komen voort uit het zoeken naar mogelijkheden en het analyseren van kansen en bedreigingen daarvan voor MAA. Bij strategische afweging zullen we moeten kijken vanuit een breder perspectief ('out-of-the-box'), vanuit een lange termijn beleid voor Europa, Nederland en Limburg en daarbij alternatieven voor bovenstaande thema's meenemen. Hieronder wordt heel in het kort en zonder volledig te zijn ingegaan op enkele van deze alternatieven:

- Verbinden:
  - Snellere treinverbindingen met de randstad en meer comfortabele treinstellen voor het reizen met bagage naar Schiphol. Goede verbinding met de hoge snelheidsnetwerken in Europa via de stations in Luik en Aken (zie vergelijkbare plannen voor Groningen). Dit zal o.a. van groot belang zijn voor

kenniswerkers en zakenmensen. Bovendien zal dit ook een belangrijke bijdrage leveren aan het woonklimaat en het toerisme in dc grotere regio. Ook past dit geheel in de EU-strategie om het vliegen voor korte afstand te ontmoedigen.
    - Voor vracht: Laat anderen een vliegveld (met terplekke hopelijk geen grote Last) en Limburg de Lust. Promoot Limburg met het hebben van diverse luchtvrachthavens op korte afstand.
    - Voorkom dat autowegen dichtslibben.
- Aantrekkelijke en Gezonde Leefomgeving
    - Z-Limburg is op dit terrein van groot Nationaal en Regionaal Belang, onmisbaar voor hoogwaardig toerisme en essentieel voor het vestigingsklimaat voor hoogwaardige werkgelegenheid.
    - Promoot het ideale leefklimaat voor yups en pensionado's, die het jaar rond bijdragen aan de Limburgse economie.
    - Bovenstaande punten zijn zeer gebaat bij een kleinere of geen luchthaven en het optimaal gebruik maken van de schaarse ruimte in Limburg; voorkom daarom daarbij 'verdozing' van het landschap. Bedenk hierbij ook, dat de energietransitie ook ruimte vraagt met zonneweides en mogelijk extra geluidsproductie (warmtepompen).
    - Een goede leefomgeving (beleving) is gebaat bij intensieve participatie van stakeholders zoals bewoners met vertrouwen tussen bestuurders en stakeholders.
- Duurzaamheid
    - Limburg staat nog voor grote uitdagingen en kansen op het gebied van luchtvervuiling en energietransitie. Hier is ruimte voor nieuwe werkgelegenheid die we in de Provincie kunnen verankeren.
    - Ondersteun bedrijven bij verbeteringen op dit punt en stel tegelijk harde normen voor omgevingsvergunningen.
- Kosten/ Baten
    - Financiële middelen zullen schaars zijn in na-corona tijd. Tegelijkertijd zullen er grote investeringen gemoeid zijn om klimaatdoelstellingen (duurzaamheid) te halen, werkgelegenheid te behouden (Nedcar?) en nieuwe werkgelegenheid te faciliteren. Dit vraagt om scherpe keuzes op lange termijn.
    - Focus van bestuurders is ook een schaarse resource en zal besteed moeten worden aan de grote lange termijnuitdagingen, met inschakeling van beschikbare expertise en met stakeholders. Voorkom strategische missers en hoofdpijndossiers.

3. Conclusies en Aanbevelingen

De analyse van het rapport van Geel en de weg naar een Strategie leiden tot de volgende conclusies.

- Het rapport van Geel geeft een helder overzicht van de mogelijkheden voor een toekomst voor MAA en stelt dat een "relatief kleine, hoogwaardige luchthaven met accent op vracht" het enige haalbare alternatief is uit financieel/ economisch opzicht.
- Daarbij wordt door van Geel ook aangegeven, dat er nog een aantal onzekerheden blijven, die het voortbestaan van MAA op lange termijn kunnen bedreigen. Deze zijn des te groter als we uitgaan van realistische inschattingen van de ontwikkeling in geluidsarme vliegtuigen, wet en regelgeving t.a.v. geluidsoverlast en de marktpositie van MAA.
- Ontwikkeling van MAA volgens de voorstellen in het rapport van Geel leiden tot een luchthaven, die niet/ nauwelijks voorziet in de primaire functie, die het zou moeten hebben nl. "Verbinden" (Infrastructuur) met en voor Limburg.

Consequenties van een keuze voor de door van Geel voorgestelde luchthaven zijn:

- De gevolgen voor de belangrijke sector toerisme en het vestigingsklimaat voor hoogwaardige werkgelegenheid zullen waarschijnlijk heel negatief zijn. Per saldo zal de voorgestelde luchthaven waarschijnlijk meer werkgelegenheid kosten dan opleveren.
- De gevolgen voor het woonklimaat in westelijk Z-Limburg zijn zeer groot. Er zullen tegen hoge kosten een aanzienlijk aantal huizen afgebroken moeten worden, maar in 2030 zullen er dan nog altijd 5250 omwonenden 'zeer ernstige' geluidsoverlast en duizenden omwonenden 'zware' geluidsoverlast ondervinden. Hierbij zijn geluidnormen gehanteerd, die naar huidige inzichten onvoldoende en te laag zijn.
- Het lijkt zeer onwaarschijnlijk, dat er op deze basis een vergunning zal worden verstrekt.
- Het gezicht van Limburg met mooie natuur en cultuur, waar het leven nog goed is en de overheid betrouwbaar, zou beschadigd worden.
- Indien de Provincie zou kiezen voor het voorgestelde alternatief loopt zij het grote risico verstrikt te raken in een zeer moeilijk traject, waarbij zij opdraait voor hoge kosten. Nu uitstappen is veel minder pijnlijk en kan veel geld besparen.

Vanuit een breed perspectief blijkt dat:

- Er betere alternatieven zijn voor elk van de thema's Verbinden (Infrastructuur), Aantrekkelijke en Gezonde Leefomgeving, Duurzaamheid met een beter Kosten/ Baten perspectief.
- Het raadzaam is om nu de 'Verbinding' te maken met de stakeholders waaronder de Omwonenden. Participatie in het vervolgtraject van nader onderzoek en het bepalen van de strategie zal leiden tot hogere kwaliteit van besluiten en bijgevolg een 'Draagvlak', waar vandaag de dag grote behoefte aan is. Het zal de Provincie sieren als zij dit traject in volle openheid aan gaat met de stakeholders in lijn met de aanbevelingen van van Geel.

Ir. Leendert Korteweg, 19 februari 2021

Bijlage. Referenties

De referenties zijn overgenomen uit de Luchtvaartnota, een RIVM-rapport (vnl. de punten 1 t/m 4) en uit notities, die zijn voortgekomen uit discussies tussen een aantal betrokken bewoners in de Gemeente Beek (vnl. de punten 5 e.v.).

1. Nieuwe balans

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 1.1. Naar een nieuwe balans
Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Alleen als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, dan kan groei worden gerealiseerd.
Het kabinet heeft aangegeven dat kwaliteit centraal komt te staan in het luchtvaartbeleid (Kamerbrief, 5 juli 2019). Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen. Daarvoor zijn heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk. Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn. De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen. Dit betekent dat er geen garantie is voor de mogelijkheid van groei ten opzichte van het pre-corona niveau in 2019

2. Publieke belangen centraal

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 1.2. Publieke belangen centraal
De Luchtvaartnota sluit aan bij de volgende duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) die de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld hebben: Gezondheid (SDG 3), Energie (SDG 7), Economie (SDG 8), Infrastructuur & Innovatie (SDG 9), Klimaat (SDG 13), Biodiversiteit (SDG15) en Partnerschap (SDG 17).
Centraal in de Luchtvaartnota 2020-2050 staan vier publieke belangen:
1. Nederland veilig in de lucht en op de grond.
2. Nederland goed verbinden.
3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.
4. Nederland duurzaam.

3. Luchtvracht functie van MAA, van 'Nationaal belang'?

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 3.1.1. Kenmerken luchtvracht
Het is belangrijk een sterke vrachtsector op Schiphol te houden, met het oog op het economisch belang en de (wederzijdse) relatie met het passagiersnetwerk. Om dit belang te borgen heeft het kabinet een zogenaamd lokaal richtsnoer (local rule) van de sector goedgekeurd. Dit moet het makkelijker maken voor vrachtmaatschappijen om hun slots te houden. De local rule wordt toegepast vanaf oktober 2019.

Luchtvaartnota 2020 – 2050 Par. 3.5.3. Versteviging van de netwerkkwaliteit
De ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen. Voor die ontwikkeling moet draagvlak in de regio zijn.

Van ongeclausuleerde groei van de luchtvaart kan niet langer sprake zijn. De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen. Dit moet bijdragen aan het onderling vertrouwen van alle belanghebbende partijen. De vraag naar capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan.

4. Geluidsnormen en beleving

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 4.2. Minder geluidshinder
Maar hinder is subjectief en de beleving van geluid verschilt per persoon en situatie. Daarnaast is de daadwerkelijk ervaren hinder van bewoners niet gebaseerd op gemiddelden. Het doel is om te komen tot een stelsel van normen en maatregelen dat gezamenlijk de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert en goed aansluit bij de ervaren hinder van de omwonenden. Het Rijk zet hiervoor de hoofdlijn uit die per luchthaven met de luchthaven en de omgeving nader wordt uitgewerkt en vastgelegd in luchthavenbesluiten. Zo nodig stapsgewijs, zodat geëffectueerd wordt wat al kan en onderdelen die nadere uitwerking vragen later kunnen worden toegevoegd.

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 4.2.1. Onderzoek aanvullende indicatoren geluid
Daarom laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar aanvullende indicatoren die de hinder kunnen verklaren. Zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en rustmomenten. De resultaten hiervan gebruikt de Rijksoverheid voor het toekomstige geluidsbeleid voor de burger- luchtvaart. Dit moet beter aansluiten bij wat bewoners als hinder ervaren, waardoor geluidsoverlast kan verminderen.
Hierbij wordt ook het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) meegenomen. De WHO adviseert geluidswaarden van **45 dB Lden** en 40 dB Lnight voor de nacht. Volgens de WHO zijn passende maatregelen nodig voor gebieden boven deze advieswaarden.
De Rijksoverheid bepaalt vervolgens welke maatregelen passend zijn. Dit hangt bijvoorbeeld af van de mate van geluidsbelasting. In het huidige beleid zijn de maatregelen 'gezoneerd'; de regels zijn strenger in de zones dicht rond start- en landingsbanen en onder de vliegroutes. Het is belangrijk dat er zowel aandacht is voor de ervaren geluidshinder dichtbij een luchthaven als de verder gelegen gebieden. Maatregelen moeten ertoe leiden dat de hinder daadwerkelijk afneemt en de hinder niet alleen verplaatst wordt.
De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat lokaal maatregelen worden genomen om ernstige geluids- hinder te beperken. De luchtvaartsector is hier als veroorzaker primair voor verantwoordelijk. Het Rijk vraagt luchthavens in overleg met omgevingspartijen maatregelen te nemen waarmee hinder door vliegtuiggeluid wordt verminderd. Aan Schiphol is gevraagd een concreet voorstel voor een omgevings- fonds uit te werken. Zo'n fonds kan hulp bieden aan mensen of gebieden met ernstige hinder.

WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) RIVM-rapport 2019-0227 par 7.2.
Zo bevindt voor geluid van vliegverkeer circa de helft van het totaal aantal ernstig gehinderde personen zich buiten het aandachtsgebied, dat wordt begrensd door de **48 dB (Lden)** contour.

WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) RIVM-rapport 2019-0227 Par. 7.5 Opties voor versterking van het bestaande beleid
Als in het geluidbeleid wordt gekozen voor gezondheidsverbetering is de consequentie dat het stand still beginsel moet worden losgelaten.

Het is dan wel van belang dat de vrijgekomen ruimte wordt ingezet voor gezondheidswinst en niet wordt opgevuld met geluidgevoelige functies. In de huidige situatie volgt gezondheidsverbetering vaak min of meer toevallig uit technische winst. Het idee om de beschikbare geluidruimte deels als milieuwinst aan de omgeving te geven is niet nieuw. Voor de luchtvaart is afgesproken om de 50/50-regel te hanteren rondom Schiphol. Deze wordt al voor een groot deel in bestaande documenten verwoord. Rondom de luchthaven Eindhoven Airport wil men nog verder gaan: in 2019 stelde de commissie Van Geel voor om in 2030 30% minder geluidbelasting te hebben ten opzichte van 2019. Volgens de commissie moet

niet het aantal vluchten, maar de geluidsbelasting voor de omwonenden sturend worden voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

5. Stillere Vliegtuigen

Luchtvaartnota 2020 – 2050 par. 4.1.1 Groeiverdienmodel.
Volgens de plan-MER Luchtvaartnota worden vliegtuigen stiller met een gemiddelde van 1% per jaar. Voor de eerstkomende jaren is deze trend wellicht door te trekken. Maar de periode daarna is onzeker.

Een bijdrage aan de Toekomstvisie van de Gemeente Beek over de Thema's Wonen, Werken en Luchthaven. Par 1. MAA

- In het rapport van Geel worden de mogelijkheden van hinderreductie verkend, zoals bijvoorbeeld door het gebruik van elektrische en hybride vliegtuigen. Er wordt echter niet aangegeven, dat dit momenteel nog verre toekomstmuziek is. Ook wordt niet vermeld dat hybride vliegtuigen mogelijk zelfs meer geluidsoverlast zullen geven. Evenmin wordt aangegeven dat elektrisch vliegen waarschijnlijk alleen een alternatief is voor kleinere toestellen voor korte afstanden. Voor dit laatste geeft het rapport van Geel zelf aan dat dit geen commercieel perspectief biedt voor MAA. Hier worden valse verwachtingen gewekt; dit komt over als een verkoopverhaal en zou als zodanig niet thuishoren in een afgewogen, onafhankelijk rapport.
- Als een andere mogelijkheid voor hinderreductie wordt het gebruik van geluidsarmere, conventionele toestellen genoemd. Om dit in de toekomst te kunnen bewerkstelligen zouden enerzijds striktere geluidsnormen kunnen worden opgelegd en anderzijds door aantrekkelijke tarieven voor geluidsarme toestellen te introduceren.
  De praktijk zal zeer waarschijnlijk zijn, dat in de concurrentie met andere luchthavens MAA de meest lawaaierige en vervuilende vliegtuigen zal moeten toestaan, zoals bijvoorbeeld de hierboven vermelde Boeing 747. Om dezelfde reden mag er momenteel nog steeds tussen 6:00 en 7:00 gevlogen worden uit vrees dat Corendon anders onmiddellijk zal vertrekken. Hierbij moet bovendien worden opgemerkt, dat voor de toekomst het vliegen tussen 6:00 en 7:00 weliswaar wordt ontraden, maar niet categorisch afgewezen. Wat de consequenties daarvan zouden zijn op korte en langere termijn wordt in de economische scenario's echter niet meegenomen.

Toelichting Bijdrage Toekomstvisie Beek 2030. Par. De context

- De laatste decennia hebben zeer grote ontwikkelingen plaatsgevonden in techniek, globalisering en maatschappelijk. Dat leidt tot grote klimaatproblemen, die snel oplossingen vragen, waarvoor we grotendeels de kennis nog niet hebben en oplossingen op grote schaal zullen moeten implementeren. Daarnaast zullen we geconfronteerd worden met vele andere uitdagingen, al dan niet als bijverschijnsel van de 'klimaatbocht', die we moeten maken.
- Techniek, gevoed door wetenschap, moet ons gaan helpen om onze footprint sterk te verkleinen. Een 'stip zetten op de horizon' kan zeer goed werken om ontwikkelingen te stimuleren, waarbij visie en realiteitszin nodig zijn. Overdreven/ onrealistische verwachtingen over technische mogelijkheden bij beleidsmakers kan echter leiden tot kapitale vergissingen in beleidskeuzes. Als er verbeteringen zijn, is er ook de neiging om die te gebruiken als 'ruimte' om meer te consumeren, waardoor het effect van de verbetering meer of minder teniet wordt gedaan. We geloven graag in een technische Sinterklaas, die ons de (gratis) kadootjes bezorgt, want dat zou ons goed uitkomen. We zullen dus ook ons gedrag en verwachtingen moeten veranderen anders gaan we 'in de zak'. De geschiedenis en recent verzet leert ons, dat we als mensheid met emotionele onderbuikgevoelens heel goed in staat zijn om grote ellende over ons af te roepen. De

ratio zal moeten worden gebruikt om voor goede oplossing te gaan en daarvoor de nodige 'offers' te willen brengen.

- Dat betekent niet, dat we radicaal alles moeten proberen om te turnen, we zullen de innovaties tenslotte moeten kunnen financieren.

6. Sterke Toename van Geluidsoverlast

Een bijdrage aan de Toekomstvisie van de Gemeente Beek over de Thema's Wonen, Werken en Luchthaven. Par 1. MAA

- In de voorstellen van het rapport van Geel m.b.t. MAA zal met name de geluidsoverlast potentieel gigantisch toenemen ten gevolge van: een uitbreiding naar 300.000 ton vracht per jaar, het gebruik van de verlengde baan, met grotere en zwaar geladen toestellen. Dat is 3 keer zoveel tonnen vracht als in 2019, en het is het equivalent van 6 dagen per week 12 uur per dag ieder uur een volgeladen Boeing 747 of twee volgeladen Qatar toestellen. Waarschijnlijk zullen de vluchten meer geclusterd gaan plaatsvinden in een aantal piekuren. Veel inwoners van Beek hebben momenteel al ervaring met het geluid van het moderne 'geluidsarme' toestel van Qatar wanneer dat volgeladen landt. Volgeladen opstijgen vindt met dit type vliegtuig nog (!) niet of nauwelijks plaats, maar je kunt je daar natuurlijk al enige voorstelling van maken.
  Wanneer in de toekomst grote, volgeladen toestellen in noordelijke richting zullen gaan opstijgen, zullen deze pas langzaam hoogte krijgen en dus laagvliegend en met donderend geweld optrekken over Geverik, Beek, Neerbeek, Groot-Genhout, Spaubeek en omgeving. Bij deze belasting door het zwaardere en toenemende vrachtverkeer moeten wellicht ook nog eens de vakantievluchten - die volgens de aanbevelingen in het rapport van Geel bijna verdubbeld mogen worden - worden opgeteld. In sterkere mate zal de geluidsoverlast de bewoners in de gemeente Meerssen en omstreken treffen aangezien vaker in die richting wordt opgestegen.
  In het kader van het bovenstaande willen wij ook de volgende vergelijkingen maken. Voor vliegveld Lelystad maakt men zich grote zorgen over de geluidshinder door lichtere vliegtuigen voor vakantievluchten voor de dichtstbij gelegen woonkernen zelfs op 30 km afstand. Het gaat daarbij om een situatie waar zelfs alternatieve aanvliegroutes beschikbaar zijn.
  Voor de situatie van MAA worden echter aanbevelingen voorgesteld voor zwaar vrachtverkeer over woonkernen in de directe nabijheid en op slechts enkele kilometers afstand van het vliegveld en bovendien zonder enig alternatief voor aanvlieg- en opstijgroutes.
  Hier dringt zich de vergelijking op met de z.g. Bulderbaan bij Schiphol, waarop men het vliegverkeer sinds een aantal jaren zoveel mogelijk ontlast en verlegt naar andere banen en men deze baan het liefst zou sluiten.

7. Participatie en Draagvlak

Een bijdrage aan de Toekomstvisie van de Gemeente Beek over de Thema's Wonen, Werken en Luchthaven. Par 4. Ter afronding: Een beleidsbepaling

- Van Provincie en Gemeentebestuur mogen we verwachten, dat zij op basis van de nieuwe informatie haar afweging opnieuw gaat maken, goede en eerlijke voorlichting naar burgers zal voorstaan, open inspraak zal bevorderen en zal opkomen voor de belangen van haar burgers. Een overheid, die dat verzuimt, vervreemdt zich van zijn burgers en zal hiervoor mettertijd verantwoordelijk worden gehouden. En dat is in deze tijd al een grote zorg.

Toelichting Bijdrage Toekomstvisie Beek 2030. Par. Hoe discussie voeren over MAA

- We zijn het eens met de stelling, dat de discussie over MAA met rationele argumenten gevoerd moet worden. Dus zoveel mogelijk uitgaan van harde (!) feiten (facts), het kwantificeren van alle elementen, voor toekomstige ontwikkelingen realistische scenario's toepassen, met gevoeligheidsanalyse en risicoanalyse. Over de effecten van geluid en andere overlast op menselijke ervaring zijn wel gegevens, maar hoe je die moet kwantificeren in Euro's is subjectief en daarover zijn de meningen natuurlijk verdeeld. Er beginnen wel meer normen te komen voor toegestane (min of meer) continue geluidsproductie en deze worden de laatste jaren strenger, maar ontbreken nog voor fluctuaties en piekbelastingen. Hier zullen betrokken partijen compromissen moeten sluiten (óf moet dit met volksraadpleging worden vastgesteld, maar welke populatie dan wel?)
- De stakeholders moeten in staat gesteld worden om elkaar te 'challengen' en hardheidsonderzoek uit te (laten) voeren op door anderen verstrekte informatie met volledige medewerking van de betrokken partijen ('due diligence'). Een wetenschappelijke insteek is, dat je probeert te bewijzen dat iets niet waar is, maar dat iets voor waar wordt aangenomen tot het tegendeel bewezen is. Verdoezelen van feiten en verstrekken van onvolledige informatie wekt wantrouwen en is niet bevorderlijk voor het sluiten van compromissen.
- Emotie kan je partijen niet verwijten, de materie raakt beleving van de woonomgeving, financiële belang als waarde van woning, baan, prestige en andere eigen agenda's. Die mogen op tafel komen, maar moeten worden gekanaliseerd voor een zinnige discussie. Meningsverschillen zullen er blijven, maar moeten zoveel mogelijk terug te voeren zijn tot inzichtelijke waardeoordelen over elementaire factoren.
- Participatie zal moeten plaatsvinden in het gehele proces van onderzoek tot besluitvorming en daarna in de uitvoering en handhaving. Je kan participanten niet eerst met de rug tegen de muur zetten en dan verwachten, dat er een redelijke discussie wordt gevoerd, participatie, laat staan draagvlak zal ontstaan.
- Machtsverhoudingen kunnen zeer scheef liggen zoals een machtige overheid of een bedrijf, dat grote speelruimte heeft binnen vigerende wettelijke regels. Coöperatie vormen, publieke opinie beïnvloeden en meten, verkiezingen, referenda, demonstraties en opstand zijn de machtsmiddelen, die een onderliggende partij opzoekt als er niet/ onvoldoende naar hem wordt geluisterd en wordt meegewogen.
- Er zal voor alle participanten een win-win situatie moeten zijn.

Wat was het proces, zover ik dat ken of heb vernomen van horen zeggen:

- Geleidelijk heeft de provincie een situatie laten ontstaan, die onhoudbaar is voor bewoners van Geverik en Schietecoven.
- Afgelopen jaren is door MAA en provincie bij regelmaat geprobeerd om meer toegestaan te krijgen o.a. nachtvluchten voor vrachtverkeer en gebruik van verlengde baan, waarbij belangen van bewoners niet zijn meegewogen.
- Mensen kennen de voorbeelden zoals de situatie rond Schiphol waar al decennialang de strijd tussen grote 'anonieme' belangen en de zorgen van de omwonenden zich verhouden als Goliath en David, waarbij David nog steeds aan de verliezende hand is.

Dit proces heeft begrijpelijk niet geleid tot vertrouwen in de overheid en MAA. Vertrouwen moet je ook verdienen, komt te voet en gaat te paard.

_postbus

2021/5689
GRIF

1-3-2021
18-5-2021

Van: Marcel Essers
Verzonden: zaterdag 27 februari 2021 09:36
Aan: _postbus; _staten
Onderwerp: Angst.

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Met vlag

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 01 MAART 2021
Afd.

Zeer geachte dame/ heren sstt,

Op welk moment stopt u met financiering van MAA.
Wanneer stopt u met nog meer angst naar de burgers te financieren.
U financiert met gemeenschap geld:
Lawaai: Lawaai maakt ziek.
Lawaai: Verstoord de rust.
Uit stoot: Maakt ziek
Vallende vliegtuigonderdelen.
Vliegende dakpannen.
Nog meer??

Mag ik concluderen:
Het lijkt wel dat U oorlog boven Zuid-Limburg financiert met gemeenschap geld.

Wenst u nog meer?

In afwachting van uw bericht.

Groet Marcel.

2021/5769 1-3-2021
GRIF 18-5-2021

Van: Camiel Frijns
Verzonden: maandag 1 maart 2021 15:28
Aan: _staten
Onderwerp: Brief aan PS
Bijlagen: Brief PS.docx

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij mijn brief t.a.v. de Provinciale Staten ter voorbereiding op de commissie FEB van 5-3.

Met vriendelijke groet,

Camiel Frijns

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. - 1 MAART 2021
Afd.

Beek, 1 maart 2021

Geachte leden van de Provinciale Staten,

'Omwonenden? Ons is nog nooit iets gevraagd.' Dit zie en hoor je geregeld als in De Limburger of L1 weer eens een van de tegenstanders van MAA als omwonenden van MAA betitelen.

28 januari was het dan eindelijk zover! Op pagina 19 kwamen ook omwonenden aan het woord die niet tegen MAA zijn:

'Als je zo veel last hebt van dat vliegveld moet je hier niet komen wonen'. Sommige mensen klagen wel, maar gaan vanaf hier wel met vakantie, omdat het vliegveld dichtbij is. Last van het vliegveld? Ik heb vroeger in de Stationsstraat in Schinnen gewoond, hier woon ik tien keer liever. Daar had ik meer last van het verkeer.'

'Waardedaling van de woning door de overlast? Ik denk dat die vooral wordt veroorzaakt door alle publiciteit, over protesten van mensen die hier nog niet zo lang wonen. Mijn bungalow is geluidarm gemaakt. Het geluid dat er nog is, is van korte duur. De vliegtuigen starten vooral aan de noordkant. Ik hoor ze pas als ze in de lucht zijn. Na tien, elf seconden zakt het geluid snel weg.'

'Ik heb de verkoopwaarde van de bungalow recent nog laten taxeren. Natuurlijk, de waardestijging is minder hoog dan van een vergelijkbare woning elders in de regio. Als men mij daarin tegemoet wil komen, mooi! Anderzijds heb ik dit huis destijds ook goedkoper kunnen kopen dan eenzelfde type elders.'

'Op een enkel huis na, worden in Schietecoven huizen heel snel verkocht. Ik denk dat ze in Geverik, maar ook de westkant van Meerssen veel meer hinder hebben van het geluid.'

'Ik heb meer dan vijftig jaar aan de Veenweg in Geverik gewoond. Vliegtuigen over de tuin. Ik heb me er niet aan gestoord, ook geen last van gehad. Ik woon nu een jaar in Beek. Het huis in Geverik was in een mum van tijd verkocht en tegen een goede prijs.'

En dat was voldoende om een stroom aan reacties op te wekken, die ik graag met jullie deel:

'Ik vraag me oprecht af hoeveel inwoners daadwerkelijk last ervaren. Ik woon onder de aanvliegroute en heb er absoluut geen last van en er is me ook nooit iets gevraagd. Daarnaast geldt voor het gros dat ze er zijn gaan wonen wetende dat er een vliegveld in de omgeving ligt.'

'Wij wonen in Ulestraten nergens last van maar zeikers heb je overal bij vliegvelden, taxi's, reisbussen, ect. Die zich overal mee bemoeien'

'Degene die klagen zijn van die sukkels van buitenaf die graag een goedkope woning wilden hebben en dan nu gaan lopen zeuren. Als ik naast het spoor of autoweg ga wonen moet ik niet gaan zeuren over geluidsoverlast. Dus die dingen lagen er al voordat jij … geboren was....'

'Als je er last van heb moet je ergens anders gaan wonen. Wij wonen al vijftig jaar onder de aanvlieg route en hebben er geen last van.'

'Die hebben niks anders te doen. Ga verhuizen zou ik zeggen.'

'Wij wonen in Heer, nergens last van en zelfs onze hond loopt uit om het vliegtuig te spotten als het opstijgt en bij ons huis de bocht neemt'

'Ik woon in Meerssen, aanvliegroute, al 59 jaar. Heb nergens last van. We gaan zelfs naar buiten als ze laag over vliegen. Prachtig om te zien.'

'Ik woon in beek in het Raadhuispark en ze komen heel laag over maar vind het niet erg. Ben opgegroeid met het vliegveld. Ik ga bijna iedere dag erheen. Geweldig om te zien. Vliegveld moet blijven.'

'Woon in Beek en helemaal nergens last van, ik vind het zelfs heel mooi om naar te kijken.'

'snap niet dat de media alleen de *tegenstanders* laat zien. Laat ook die mensen aan het woord die het geweldig vinden. En dan hebben ze het over een stiltegebied. Mijn dochter heeft in Vijlen gewoond; Geen vliegtuig te horen. Alleen veel toeristen auto's, motoren en wielrenners...'

'Ik kijk van uit mijn stoel als de vliegtuigen landen, ik heb er geen last van....'

'En zo komen ze bij ons over in Meerssen, is toch mooi om te zien. Bij ons zijn zelfs al pannen van het dak gewaaid.'

'Wij wonen in Kasen, 26 jaar. Prachtig als we de vliegtuigen in onze tuin zien overvliegen. Triest dat er zelfs klagers zijn die hun brood in de luchtvaart hebben verdient. En inderdaad niemand is verplicht om in de nabijheid van een vliegveld te wonen.'

'Wij wonen in Amby en ja wij horen de vliegtuigen ook als ze aankomen en vertrekken. Als we in de tuin zitten dan zegt het bezoek wel dat het lawaaiig is. Ik kan dat niet ontkennen. Maar 2 weken terug reed ik naar huis en zag toen een AWACS opstijgen over Berg en Terblijt richting Maastricht, daar schrok ik van wat die voor een zwarte rook die achter uit kwam. #MAA moet blijven.'

'Ik ben super trots op MAA. Woon in Geulle nergens last van. Hoe vaak gaan die tegenstanders zelf met het vliegtuig op vakantie?'

'Komen erg laag over ons huis, geen enkel probleem. Die tegenstanders wisten toch toen ze het huis kochten dat er een vliegveld lag? Het vliegveld lag er al toen ze het huis (heerlijk landelijke wonen zal wel het argument voor de koop zijn geweest) kochten.'

'Go MAA Go!!! Wij wonen in het start en landingsgebied van de NATO Airbase en wanneer zo'n ex-Sabena weer overkomt dan is het even lastig, vooral wanneer je met klanten aan het bellen bent! Heeft ook weer voordeel, tijd om een slok koffie naar binnen te werken. Laat lekker fladderen zou ik zeggen.'

'Ik (wij) wonen nu ongeveer 25 jaar op 1 km vogelvlucht ten westen van de landingsbaan. Toen we hier net een week of 3 woonden kwam er een nette meneer ons welkom heten in onze buurt. Ik kende hem, hij mij waarschijnlijk niet (maar dat maakt niks uit). Hij had ook een blaadje bij zich en vroeg of ik dat wilde ondertekenen. Toen ik het las, was het een petitie voor tegen uitbreiding vliegveld Beek (oost-west baan). Ik vroeg hem toen: 'wanneer is dat vliegveld eigenlijk aangelegd? Hij zei me toen, rond de 2e wereld oorlog. Ik antwoorde toen, dus ruim voordat ik mijn koopactie tekende. Dan kan ik dat toch niet gaan

ondertekenen? Ik wist toch dat het er al lang lag en dat er plannen waren om te gaan uitbreiden? Ik heb het dus niet ondertekend...'

'Love maa ♥ groetjes uit Geverik'

'Wij wonen pas 42 jr. in Beek en zien de vliegtuigen dagelijks langs ons huis vliegen naar landingsbaan. Geweldig om te zien en kleinkinderen vinden het prachtig om te zien!'

'Ik vind het altijd een mooi gezicht.'

'Ik woon aan de rand van Hoensbroek. Er komen regelmatig vluchten van Maastricht over en AWACS ligt aan de windrichting. Mij stoort het helemaal niet, we wisten dit toen we het huis kochten, dus het hoort er gewoon bij...'

'Ik denk dat we meer last hebben van de vliegtuigen van Luik die opstijgen in Schin op Geul en omstreken.'

'Ik geniet hier in Amby nog altijd als ze over komen vliegen. Soms als je bezoek hebt, stop je even een paar seconden met praten, maar dat is toch zo voorbij? Als er weer eens een motor veel te hard over de straat voorbij komt rijden, heb je hetzelfde. En dat vind ik dan erger, omdat daar veel meer gevaar in schuilt. En hoe zeer je gewoon kunt wennen aan het feit dat er af en toe vliegtuigen over komen, is duidelijk te zien aan onze kat. Ze is nogal schrikachtig aangelegd, en schrikt normaal van elk hard geluid (bv van die motors), maar bij de vliegtuigen geeft ze doorgaans geen kik, af en toe bij een hele lage, kijkt ze eens omhoog. Ze is hier natuurlijk komen wonen, toen die vliegtuigen hier al vlogen, net als de meeste bewoners die nu klagen. Als je iets gewoon accepteert, wen je er veel sneller aan én kun je er zelfs dus van genieten. En het op vakantie gaan vanaf zo dicht bij huis is helemaal ideaal. Geen lange rit, niet midden in de nacht op staan én je hoeft er niet ver van te voren te zijn, omdat het niet groot is. En dan als je opstijgt genieten van het uitzicht en proberen je huis te spotten, geweldig. MAA moet blijven!'

'Woon in Bunde, geen enkel probleem. Maar ja, tegenstanders heb je overal en zijn meestal uit op geldelijk gewin.'

'♡MAA'

'Anders willen wij wel naast het vliegveld wonen.'

'Dat degene die loopt te zeuren en moeilijk loopt doen hier maar komt wonen waar ik woon.....Eijsden , waar 24 -7 de vliegtuigen overgevlogen komen om op Bierset te landen of op te stijgen dan zijn ze wel stil .....de Walen nemen het niet zo nauw met de wensen van de burger, ik zelf vind het niet storend ,maar wat ik wel storend vind en heel erg vind is het feit dat veel van die arbeidsplaatsen in Bierset ook op MAA hadden kunnen zijn , want voor jaren terug door het gezeur van die figuren zijn toen een paar bedrijven vertrokken, eentje naar Bierset geloof ik en de andere naar Köln-Bonn.'

'Wij wonen in De Heeg, Maastricht en vlak bij ons huis maken de vliegtuigen altijd de scherpe bocht om daarna de vliegroute in te gaan. Prachtig gezicht en ik ervaar het geluid nooit als een overlast.
Ik denk echt wel dat het subjectief is hoe iedereen het ervaart, maar volgens mij zijn de vliegtuigen een stuk stiller als vroeger.
MAA is iets waar we trots op mogen zijn! En ik vind het niet erg dat mensen kritisch zijn over de luchthaven. Dat mag en is altijd inderdaad van een gezonde maatschappelijke discussie. Maar het moet ook wel een eerlijke en realistische discussie zijn. En dat mis ik vaak bij de tegenstanders van MAA.
Enfin, MAA here to stay!'

Al deze positieve reacties over de luchthaven zijn terug te vinden onder berichten van welovemaa op facebook.

Het is jullie verantwoordelijkheid er ook voor deze burgers te zijn. Die veruit in de meerderheid zijn!

Vriendelijke Groet,

Camiel Frijns



2021/5973 3-3-2021
GRIF 19-5-2021

Van: Guido Wolfs
Verzonden: dinsdag 2 maart 2021 20:04
Aan: _staten
Onderwerp: Aanvulling advies MAA van Dhr van Geel
Bijlagen: PS brief 01-03-2021.docx

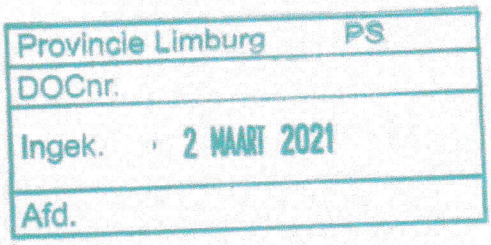
Geachte heer, mevrouw,

In de bijlage treft u een brief naar aanleiding van het adviesrapport van dhr Pieter van Geel over onze luchthaven MAA.

Met vriendelijke groet,

Guido Wolfs.

Gronsveld.



Geachte leden van Provinciale Staten,

Ter voorbereiding op de behandeling van het advies van Pieter van Geel door u, moet mij als vliegtuigspotter iets van het hart. Ik lees in het advies van Dhr. van Geel dat de ligging van MAA uniek zou zijn voor Europa. Er word in opgemerkt dat slechts 2 of 3 andere Europese luchthavens zo dicht op woonkernen zouden liggen. En natuurlijk grijpen tegenstanders van MAA dit aan om hun persoonlijke vete verder te versterken.

Ik denk dat hier echter nog eens goed naar gekeken zou moeten worden. Want volgens mijn informatie klopt dit niet.
Dat Maastricht Aachen Airport niet gunstig ligt valt niet te ontkennen. De Oostwestbaan was daar de oplossing voor geweest! Maar de mensen die nu het hardst schreeuwen dat 'MAA binnen de bebouwde kom ligt' zijn dezelfde die destijds moord en brand schreeuwden om de oostwestbaan tegen te houden.
Maar de ligging van MAA is zeker niet uniek! Hoewel enkele woningen in Schietecoven zeker erg dicht naast de baan liggen, zijn de afstand tot Geverik of Meerssen helemaal niet zo uniek.

Google Maps laat de volgende afstanden zien:

MAA baankop noord- Geverik: 540 meter
MAA baan- Schietecoven: 140 meter
MAA baankop zuid- Meerssen: 1250 meter

Belangrijk om te vermelden voor een eerlijk vergelijk dat het totaal aantal vliegbewegingen van en naar MAA op jaarbasis rond de 11.000 ligt meen ik. En er niet gevlogen wordt tussen 23.00 en 06.00 uur, een zeldzame uitzondering tussen 23.00 en 0.00 uur daargelaten.

Bekijkt u, met dat in het achterhoofd dit overzicht eens. En sta ook vooral even stil bij het aantal vluchten van deze luchthavens én de openingstijden, waarbij veelal ook 's nachts gevlogen word!

MAA		AMS	RTH	Antwerpen	Zaventum	Oostende	Charleroi	Luxemburg	Hamburg	Paris CdG	Paris Le Bourget	Heathrow	London City	Milaan Linate	Lissabon	Rome Ciampino	Salzburg
Aantal vliegbewegingen	11.000	500.000	30.000	35.000	200.000	25.400	82.000	80.557	150.000	498.175	54.656	475.861	80.751	115.301	217.703	52.253	59.703
Geverik - kop van de baan:	**540 m**	1200	800	176	410	550	950	2000	580	1300	600	1200	1600	1500	365	1300	1000
Schietecoven - zijkant	**140 m**	1700	1200	198	330	550	390	430	200	1200	650	440	170	185	250	156	178
Meerssen - kop van de baan:	**1250 m**	1500	800	1000	500	600	3500	2250	650	4500	1000	1400	1200	2500	550	1600	1450
Nachtvluchten		nee	ja	ja	nee	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	nee	ja	ja	ja	nee

Dit wilde ik even recht zetten voor u gaat discussiëren op basis van aannames die in de praktijk toch anders lijken te zijn.

Met vriendelijke groet,

Guido Wolfs.

_postbus

2021/6131 3-3-2021
GRIF 20-5-2021

Van: Simons, Peter
Verzonden: woensdag 3 maart 2021 13:55
Aan: .DL GRIF Griffie
CC: [redacted]
Onderwerp: verslag vergadering CRO luchthaven Maastricht 25 februari 2021 over rapport Van Geel
Bijlagen: CRO verslag 21.02.25.docx

Aan Provinciale Staten van Limburg,

Geachte Staten,
Namens de voorzitter van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht, de heer H. Meijers, bied ik u hierbij het verslag van de commissievergadering van 25 februari jl. ter kennisname aan.
Centraal in deze vergadering stond de bespreking van het rapport van de heer Van Geel "Op zoek naar verbinding" over de toekomst van de luchthaven Maastricht.
De Commissie spreekt de hoop uit dat Uw Staten de bevindingen van de Commissie over het rapport van de heer Van Geel in uw verdere beraadslagingen over de toekomst van de luchthaven Maastricht zult betrekken om te beginnen in de vergadering van Uw Commissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur van 5 maart a.s.
Met vriendelijke groet,
Peter Simons
Secretaris

Mr. P.J.H. (Peter) Simons
Secretaris Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht

[redacted]

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht
Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht
Kijk ook op www.limburg.nl

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 3 MAART 2021
Afd.

CRO 21-019

VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

25 FEBRUARI 2021 VIDEOVERGADERING

Aanwezig:

De heer H. Meijers	Voorzitter
De heer H. Albersen	Omwonenden
De heer C. Degenaar	Omwonenden
Mevrouw S. Everts	Omwonenden
De heer G. Westra	Omwonenden
De heer H. Schoenmakers	B&W Beek
De heer H. Dassen	Gemeente Maastricht
De heer J. van den Akker	Gedeputeerde Staten van Limburg
De heer B. Kuiper	Bedrijven MAA
De heer F. van der Pal	Corendon
De heer F. Latour	Maastricht Aachen Airport
De heer R. Jense	Maastricht Aachen Airport
De heer C. Schröer	Natuur- en Milieufederatie Limburg
De heer P. de Gijsel	Natuur- en Milieufederatie Limburg
De heer S. Paul	AOPA (Aircraft Owners and Pilotes Association)
De heer M. van der Sande	Provincie Limburg
Mevrouw M. Duijvestijn	Klachtenbureau Luchtverkeer
De heer P. Simons	Secretaris

Verhinderd:

De heer G. Waeijen	MAA Beheer en Infrastructuur BV
De heer G. IJff	B&W Meerssen
Mevrouw V. Heijnen	B&W Maastricht
De heer J. Roeven	Maastricht Aachen Airport
De heer M. Boogerd	Corendon
De heer H. van der Wilt	Omwonenden
De heer M. van Leeuwen	Luchtverkeersleiding Nederland

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet allen welkom. De secretaris meldt de berichten van verhindering en de vervangers voor de verhinderde leden. De voorzitter attendeert de vergadering vervolgens op het toegevoegde agendapunt waarbij MAA een informatieve toelichting zal geven op het incident met het vrachtvliegtuig afgelopen zaterdag boven Meerssen. Omdat het onderwerp van onderzoek door luchtvaartpolitie en Onderzoekraad voor Veiligheid (OVV) is, gaat MAA hierover verder niet met de vergadering in discussie.
De voorzitter schetst aansluitend de aanleiding en de intentie van de vergadering. Vijf leden hebben om een extra vergadering over het rapport van de heer Van Geel verzocht. Daarmee is voldaan aan het vereiste van het huishoudelijk reglement voor het beleggen van een vergadering. GS c.q. PS hebben niet verzocht om een advies van de CRO. Het rapport wordt 5 maart in PS besproken. Doel van de vergadering vandaag is de leden de gelegenheid te bieden hun visie op het rapport van de heer Van Geel met elkaar te delen en de verschillende standpunten over en weer inzichtelijk te maken.

2. Bespreken rapport de heer Van Geel "Op zoek naar verbinding" over toekomst MAA

De voorzitter geeft de leden die spreektijd wensen achtereenvolgens het woord.
Mevrouw Everts ziet het rapport van de heer Van Geel als een goede poging orde te scheppen in en richting te geven aan de discussie rond de toekomst van MAA. Het evenwicht dat de heer Van Geel probeert te vinden tussen enerzijds het belang van de luchtvaart en anderzijds de vermindering van overlast voor de omgeving, verdient waardering. Spreekster geeft aan dat de bewonersvertegenwoordigers hun bijdrage aan de discussie willen leveren vanuit een constructief kritische positie. Spreekster vindt het advies de openingstijden van 07.00-23.00 uur aan te houden en daarmee het aantal slaapgestoorden tot vrijwel nul te reduceren een groot winstpunt met de aantekening dat het niet moet leiden tot een ruime extensieregeling of tot een grote concentratie van vluchten in de vroege ochtend (07.00-08.00) of de late avond (22.00-23.00). Zij pleit voor een extensieregeling als bij de luchthavens Lelystad en Rotterdam.
Mevrouw Everts geeft verder aan dat centraal in het advies staat het aantal ernstig gehinderden (EGH): Als dit afneemt volgens bepaalde berekeningen mag het aantal bewegingen toenemen. Spreekster acht het nastreven van geluidwinst primair, daarna kan pas groei aan de orde zijn. Probleem in haar ogen is dat nu enkel sprake is van berekende hinder, een theoretische exercitie die geen juist beeld geeft van de overlast. Zij verwijst naar de Luchtvaartnota, waarin het kabinet aangeeft dat er een nieuw verbeterd stelsel van grenswaarden moet komen, waarbij meten een nadrukkelijke rol speelt. Totdat nieuwe normen gerelateerd aan meten van geluid zijn ontwikkeld dient volgens spreekster te worden uitgegaan van een maximaal aantal bewegingen (aantal vluchten per tijdseenheid vastleggen).
Ten aanzien van de keuze voor vracht- of passagiersvluchten merkt spreekster op dat beide specifieke aandachtspunten hebben. Indien passagiersverkeer (bij MAA vrijwel uitsluitend vakantieverkeer) blijft vragen om "twee slagen per dag" en daarmee concentratie van vroege en late vluchten, is dat vanuit hinderoogpunt een groot nadeel, ook al is de gebruikte B737 een relatief stil toestel. Bij vrachtverkeer zijn de gebruikte toestellen, met name de B747-400 die veel lawaai en overlast produceren, problematisch. CRO leden omwonenden zullen blijven pleiten voor uitfasering van deze vliegtuigen op MAA. Tenslotte uit spreekster haar zorgen over de grote hoeveelheid gemeenschapsgeld die voor MAA nodig is (zoals omgevingsfonds, amoveren van woningen, innovatie). Het is echter uiteindelijk aan de politiek om, met medeneming van reeds uitgevoerde en nog op te stellen MKBA's, hierin een keuze te maken. Het rapport Van Geel maakt echter onweerlegbaar duidelijk dat deze kosten noodzakelijk zijn om een vliegveld in stand te houden zonder ernstige schade aan de leefbaarheid te (blijven) berokkenen. Het gaat om noodzakelijke randvoorwaarden zonder welke de ontwikkeling van MAA niet verantwoord is

De heer Degenaar kan zich vinden in de hoofdlijn van het advies van de heer Van Geel dat "groei moet worden verdiend". Hij vraagt zich wel af hoe de Statenfracties een oordeel kunnen vormen zonder de MKBA daarbij te betrekken, want die moet nog worden opgesteld? Spreker pleit in navolging van vorige spreekster voor uitfasering van de zware vrachtvliegtuigen en onderschrijft het advies van de heer Van Geel voor opening van 07.00-23.00 uur. Hij vraagt wel aandacht voor een beperkte extensieregeling voor periode 23.00-24.00 uur (alleen landende passagierstoestellen). Hij is benieuwd of provincie en gemeenten zich conformeren aan het voorgestelde leefbaarheidsfonds? Spreker vindt het een absolute omissie in het rapport dat de problematiek van de financiering Klachtenbureau Luchtverkeer (KICL), gericht op het borgen van toekomstig bestaan en adequaat functioneren, geheel ontbreekt. Dit zou door GS en PS zeker moeten worden meegenomen. Wellicht dat het leefbaarheidsfonds hier uitkomst zou kunnen bieden, aldus spreker.
Voor de heer Degenaar is gebruik van de 2750 meter baan enkel acceptabel als de B747-400 toestellen worden uitgefaseerd. Bij het te kiezen overlegmodel stelt spreker vast dat rondom Schiphol het overleg in een impasse zit en er momenteel helemaal geen overleg meer plaatsvindt. Hij geeft de voorkeur aan het "Eindhoven model".
Tenslotte informeert hij bij MAA naar een voorval afgelopen zondag waarbij twee toestellen te dicht bij elkaar zouden zijn geweest, een landend toestel vanuit Geverik en een toestel dat zich op de baan bevond.

De heer Latour acht het advies positief in de in dat het met een horizon van tien jaar bepleit om een duidelijk perspectief voor MAA te schetsen. Reductie van het aantal ernstig gehinderden tot 5250 ziet hij als een forse opgave. 2019 als referentiejaar ook wat bewegingen betreft betekent voor MAA aanzienlijk minder bewegingen c.q. geluidruimte dan de huidige vergunning mogelijk maakt. Groei voor MAA is dus beperkt en moet binnen de bestaande vergunning worden gezocht aldus spreker, terwijl Schiphol en Eindhoven bovenop bestaande vergunning groei kunnen realiseren. MAA heeft behoefte aan een heldere en eenduidige extensieregeling. Vanuit exploitatieoogpunt is MAA ook blij met het advies van Pieter van Geel om te kiezen voor een baanlengte van 2750 meter. Deze baanlengte is hard nodig voor verdere ontwikkeling van de luchthaven en ook voor de veiligheid in de toekomst. Spreker benadrukt de bereidheid bij MAA van een ontwikkeling richting duurzame en innovatieve luchthaven, maar dan dient wel samenwerking te worden gezocht met overheden, bedrijfsleven en onderwijsinstellingen, zoals de RWTH in Aken.
Concluderend stelt hij dat MAA in zijn algemeenheid het advies van de heer Van Geel onderschrijft met de kanttekening dat een aantal punten in samenspraak met anderen nader dient te worden onderzocht.

De heer Westra bepleit openingstijden van 07.00-23.00 uur en extensies alleen in noodgevallen. Er dient verder een maximum van het aantal bewegingen boven en beneden de zes ton te worden bepaald. B747-400 toestellen moeten worden uit gefaseerd in twee tot drie jaar. Het geluidniveau in de acht handhavingspunten voor 2019 wordt de maximaal vergunde waarde voor de toekomst. Extra bewegingen kunnen worden verdiend door het verminderen van het aantal ernstig gehinderden, waarbij gemaakte winst ook weer verloren kan gaan. Spreker is kritisch over de door de heer Van Geel voorgestelde verdeling van de winst in 75% MAA en 25% omgeving c.q. bevorderen leefbaarheid. Schiphol kent een plafond van 500.000 bewegingen per jaar tot 2020. Na 2020 is daar verdere groei mogelijk, waarbij de geluidsruimte die ontstaat door het gebruik van stillere vliegtuigen voor de helft mag worden gebruikt voor extra vluchten. Spreker bepleit diezelfde verdeling ook voor MAA toe te passen en verder zou de maximale baanlengte 2500 i.p.v. 2750 meter moeten zijn. Hij refereert voorts aan het actieplan "slim en duurzaam" van de luchtvaart dat spreekt van 35% CO2 reductie in 2030. Hiermee komt de CO2 uitstoot door de luchtvaart uit op het niveau van 2005. Hij acht

deze reductiedoelstelling niet sporen met de ambitie van MAA meer bewegingen (groei) te accommoderen.

De heer Dassen licht toe dat B&W van Maastricht het rapport zien als een gedegen verkenning met een goede balans tussen economie, veiligheid en omgeving. Het vormt een goede basis voor de verdere uitwerking van scenario's in de formele stappen om te komen tot een nieuwe vergunning/Luchthavenbesluit voor MAA. Belangrijk aandachtspunt in die uitwerking is aldus spreker de plaats voor het zakelijk vliegverkeer en toerisme. De heer Van Geel bepleit een accent op vracht, maar er dient ook aandacht te zijn voor de belangen van grote congressen, de campussen en voor mogelijke ontwikkelingen als de Einsteintelescoop die van belang zijn voor het vestigingsklimaat.

De heer Albersen geeft aan dat in zijn ogen de inbreng en de rol van de CRO beter had gekund door voorafgaand aan het proces eenduidiger afspraken met de heer Van Geel te maken. Hij bepleit verder objectivering van het referentiejaar 2019. Waarom is bijvoorbeeld niet gekozen voor de periode 2010-2020? De aanbevelingen in het advies bevatten naar zijn oordeel veel wensdenken, waarbij de onderbouwing nogal eens te wensen overlaat. Spreker verwijst bij wijze van voorbeeld naar de voorgestelde route optimalisatie als hinder beperkende maatregel. De routes zijn al vergaand geoptimaliseerd en de mogelijkheden om daar nog winst te boeken zijn, mede gelet op het beperkt beschikbare luchtruim in Zuid-Limburg en de aanwezigheid van niet-MAA verkeer, minimaal. Spreker bepleit verder een gemengde functie van vracht- en passagiersvervoer voor de toekomst van MAA.

De heer Schoenmakers geeft namens B&W van Beek aan dat het College met instemming kennis heeft genomen van het advies om MAA een meerjarig en duurzaam perspectief te bieden, waarbij MAA zich kan ontwikkelen binnen de kaders van veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid. Dit moet duidelijkheid scheppen voor iedereen die met deze luchthaven te maken heeft. Met een heldere stip op de horizon wordt voor de toekomst perspectief geboden. Het College hecht belang aan reductie van het aantal ernstig gehinderden ten opzichte van de huidige vergunning en wijst ook op het economische belang van Aviation Valley en MAA voor Zuid-Limburg. Het College is het niet eens met de door de heer Van Geel bepleite herstructurering van Geverik en Schietecoven, voor zover behorend tot Beek. Er worden in deze kernen nog steeds huizen gebouwd en de leegstand van woningen is bijzonder laag. Herstructurering is daar derhalve niet aan de orde aldus spreker. Ten aanzien van het uitvoeren van overlast beperkende maatregelen staan B&W op het standpunt dat de veroorzaker van de overlast deze maatregelen moet treffen en betalen. De gemeente Beek zal dan ook niet participeren in het voorgestelde leefbaarheidsfonds. Zij staat wel open voor het mede faciliteren van initiatieven gericht op verduurzaming, vergroening, innovatie en landschappelijke inpassing.

De heer Schröer spreekt zijn waardering uit voor GS en de heer Van Geel voor hun inspanningen in een traject om te komen tot een balans tussen economie en leefbaarheid. Hem vallen helaas twee onevenwichtigheden op. De eerste betreft de verhoudingsgewijs grote aandacht voor maatregelen ter reductie van geluidoverlast, terwijl m.b.t. milieuverontreinigende uitstoot aanbevelingen worden geparkeerd in afwachting van landelijke normstellingen en m.b.t. veiligheidsrisico's vrijwel niets wordt vermeld. Gezien de incidenten van juli en oktober 2020 en februari 2021 behoort veiligheid een prominentere plaats te krijgen. Spreker pleit ervoor als CRO de Provincie te adviseren bij de uitwerking van de adviezen ook concrete maatregelen ter reductie van uitstoot en veiligheidsrisico's op te stellen. Een tweede onevenwichtigheid betreft de sturing op leefbaarheidsnormen. Een goed uitgangspunt in de ogen van spreker, maar door de heer Van Geel zelf diverse keren onderuit gehaald. Dat gebeurt bij het hanteren van een gebrekkige maatstaf voor geluidhinder, de verdeling van hinderreductie tussen groei van de luchthaven en bevordering van de leefbaarheid (de ambitie

van de hinderreductie ligt wel erg laag tegen de achtergrond van de keuze voor 2019, een topjaar voor MAA, als referentie), het open houden van mogelijkheden om buiten de nachtsluiting toch vliegbewegingen toe te staan en de baanverlenging van 2500 naar 2750 meter, expliciet bedoeld voor zwaardere intercontinentale (nacht)vluchten hetgeen de overlast juist aanzienlijk verergert. De heer Schröer pleit er tenslotte voor dat de CRO adviseert dat concrete normstellingen zonder open einden worden opgesteld om te voorkomen dat zij een rol krijgt toebedeeld die vaak de rechtspraak heeft bij wetgeving die onvoldoende is uitgewerkt.

Volgens de heer De Gijsel dient het advies van de heer Van Geel als een provinciale vertaling van de Luchtvaartnota voor MAA gezien en beoordeeld te worden. Hij wijst erop dat het advies niet volledig aansluit bij de Luchtvaartnota door geen rekening te houden met de bijdrage die General Aviation (GA) volgens de Luchtvaartnota aan de regionale ontwikkeling van de luchtvaart kan leveren. GA is volgens de Luchtvaartnota van belang voor de gehele luchtvaart. Met name op gebied van innovatie en verduurzaming zijn in de GA op relatief korte termijn de eerste resultaten te verwachten waar de grote luchtvaart voordeel van kan hebben. Hij betreurt het dat Pieter van Geel in zijn advies niet is ingegaan op de bijzondere rol die GA volgens de Luchtvaartnota voor innovatie en verduurzaming van MAA en de regionale ontwikkeling kan spelen. Hij heeft blijkbaar ook geen kennis genomen van de CRO notitie over elektrisch vliegen waarin de rol van GA voor de regionale ontwikkeling wordt benadrukt. Wat betreft de betekenis van GA voor de regionale ontwikkeling wordt in de CRO notitie naar het rapport van de Provincie Limburg en Roland Berger Consultancy in 2010 verwezen. In dit rapport wordt geconcludeerd dat ontwikkelingen in de regio door MAA versterkt en versneld kunnen worden door niet alleen als infrastructuur-provider te functioneren.
Provincie Limburg en Roland Berger Consultancy definiëren een viertal specifieke rollen additioneel aan business as usual die de ontwikkeling van de provincie kan bevorderen. Genoemd worden hierbij o.a. focus op high-end business jet verkeer en de ontwikkeling van MAA als air tax hub waardoor middels air taxi's de Euregio meer ontsloten wordt voor belangrijke passagiers groepen: kenniswerkers, zakenverkeer en op bijzondere evenementen & congressen gericht verkeer. Volgens de Provincie Limburg en Roland Berger Consultancy kan MAA intensief samenwerken met andere partijen door het ontwikkelen van logistieke concepten, bieden van benodigde infrastructuur of verder liggende markten te ontsluiten. In de door Pieter van Geel ingestelde werkgroep innovatie zijn deze ideeën besproken maar zijn verder door hem in zijn advies niet meegenomen. Pieter van Geel ontkent in zijn advies expliciet de betekenis van GA voor de verdere ontwikkeling van MAA door te stellen dat een kleine luchthaven die uitsluitend gebruik maakt van GA tot een omvangrijk negatief exploitatiesaldo zal leiden. In de analyse van de heer Van Geel spelen exploitatieverliezen echter geen rol als het gaat om de beoordeling van vracht- en passagiersvervoer, terwijl de praktijk uitwijst dat die verliezen daar ook optreden. Het is opmerkelijk dat Pieter van Geel in zijn beoordeling van de levensvatbarheid van MAA geen rekening houdt met de huidige negatieve exploitatie van het groot handelsverkeer alhoewel hij hiervan kennis heeft genomen door de MKBA analyse van de Alliantie tegen uitbreiding van MAA.
Kortom, de heer De Gijsel is van oordeel dat het advies van Pieter van Geel een gedegen bedrijfseconomische onderbouwing ontbeert als het gaat om vracht, passagiersvervoer en GA. GA zou naar zijn oordeel meer aandacht moeten krijgen omdat GA een bron van innovatie is en daardoor zou ook de regionale functie en betekenis van MAA beter kunnen worden onderbouwd.

De heer Paul acht het advies van de heer Van Geel een resultaat dat in zijn optiek voldoende kansen biedt voor een toekomst voor Maastricht Aachen Airport, rekening houdend met de omgeving. Spreker had graag gezien dat er meer groei mogelijk zou zijn geweest of meer bewegingsruimte zou ontstaan voor de luchthaven, maar begrijpt dat in de huidige tijdgeest het niet meer wenselijk en realistisch is dat een vliegveld onbegrensd kan groeien en overlast mag veroorzaken.

De Luchtvaartnota stelt aldus spreker al dat groei van luchtvaart in de toekomst verdiend moet worden. Wat dat betreft was het advies van de heer Van Geel niet geheel verrassend. Wat wel opvallend is, dat wordt geadviseerd om ten opzichte van de vergunde situatie het aantal toegestane jaarlijkse aantal vliegbewegingen te reduceren met 60% (ten opzichte van 2019 is dit een reductie van 6%). Dit betekent dat MAA in de nabije toekomst niet of nauwelijks kan groeien. Groei is pas mogelijk wanneer hinderbeperkende maatregelen leiden tot minder overlast.
Opvallend hierin is bovendien dat gekozen is voor peiljaar 2019 en niet bijvoorbeeld 2018. De heer Paul acht het opmerkelijk dat de heer Van Geel wat dat betreft zijn geformuleerde hoekpunten heeft losgelaten:

- Vergunde situatie (omzettingsregeling)
- Huidige situatie (waarbij 2019 als peiljaar is gekozen)
- Optimalisatie binnen de huidige vergunning
- 50% hinder reductie ten opzichte van de vergunde situatie.

Met het advies het aantal vliegbewegingen met 6% te reduceren ten opzichte van 2019 begeeft de heer Van Geel zich in de ogen van spreker buiten de vooraf gestelde hoekpunten.
Het advies om een fonds te creëren waarmee woningen direct gelegen aan de luchthaven kunnen worden geïsoleerd of omringd kunnen worden door geluid beperkende maatregelen vindt de heer Paul een goed idee. Inwoners van Schietecoven en Geverik kunnen hinder ondervinden en zijn hiermee mogelijk geholpen.
De heer Paul zoemt nader in op de volgende punten:

a. <u>Reductie grondgebonden overlast</u>

Electrificering van grondapparatuur is een goede stap in de richting van het verminderen van grondgebonden geluid. Een kanttekening is wel dat electrificering kan leiden tot het verplaatsen van overlast naar elders op de wereld. Hij verwijst daarbij naar het delven van grondstoffen, het kappen van bossen voor centrales en het creëren van uitstoot op andere plaatsen dan de verbruikersplaats. Electrische auto's hebben hun uitlaat immers ook elders aldus spreker.

b. <u>Openingstijden</u>

Dat het advies luidt om de openingstijd te verschuiven van zes uur naar zeven uur 's ochtends zal goed worden ontvangen door de omwonenden. Voor luchtvaartmaatschappijen is het echter een forse belemmering. De GA sector die spreker vertegenwoordigt zal weinig last ondervinden van deze beperking.
In de optiek van de heer Paul is duidelijk dat de zeer kleine groep felle tegenstanders van de luchthaven sluiting als énige doel heeft. Het incident met de Longtail Boeing 747 van afgelopen weekend illustreert dit wat hem betreft andermaal, omwonenden worden bang gemaakt met onwaarheden en worden aangezet om te ageren tegen de luchthaven. Spreker ziet daarbij ook een negatieve rol van de Limburgse pers en merkt op dat het naar zijn oordeel ontbreekt aan factchecking.

c. <u>Werkgelegenheid</u>

Spreker verwijst naar de recente discussie rond het rapport van de Erasmus Universiteit inzake aan MAA gelieerde werkgelegenheid. In het proces van de heer Van Geel heeft Ecorys onderzoek gedaan en kwam tot de conclusie dat 1760 personen in Limburg hun baan direct of indirect danken aan Maastricht Aachen Airport, haar infrastructuur en de economische bedrijvigheid die zij faciliteert. Landelijk zijn dit zelfs 2480 personen. Hij merkt verder op dat MAA momenteel een cruciale rol vervult in de distributie van medische middelen en het Covid-vaccin.

d. <u>Toerisme</u>

Opvallend, maar zeker niet verrassend, aldus spreker is dat Ecorys concludeerde dat er geen bewijs is voor negatieve effecten van MAA op de toeristische sector in Zuid-Limburg. Hij wijst erop dat tijdens het proces Visit Zuid-Limburg probeerde het tegendeel te bewijzen, maar hun rapport rekende met een verkeerd aantal vliegbewegingen. Bovendien probeerde zij alle negatieve geluidseffecten toe te rekenen aan MAA, terwijl overige bronnen (zoals wielrenners, groepen motorrijders, het vele

autoverkeer en vliegverkeer van Luik en Geilenkirchen) volledig genegeerd werden. Spreker verwelkomt het advies van de heer Van Geel dit voor Zuid-Limburg deugdelijk te onderzoeken niet met theoretische modellen, maar op basis van de feitelijke situatie.
De heer Paul concludeert dat als er al van verliezers of winnaars gesproken mag worden, dat MAA het meeste moet inleveren. Zij moet immers nogal wat inleveren aan potentiële groei zonder dat zij hier op korte termijn iets voor terug krijgt. Spreker wijst erop dat tegenstanders van MAA graag verwijzen naar de vele overheidsgelden die nodig zijn om MAA draaiende te houden. Hij bepleit daarom een speelveld te creëren waarin MAA op een economisch verantwoorde en rendabele wijze kan opereren.
Kanttekening is aldus de heer Paul dat MAA volgens Ecorys jaarlijks een bijdrage levert aan de Nederlandse economie van 150 miljoen euro. Dit weegt volgens hem ruimschoots op tegen de 5 miljoen euro die de overheid jaarlijks kwijt is aan NEDAB-kosten.
De grote winnaars zijn in de ogen van spreker de tegenstanders van MAA: Er zal vooral in de nabije toekomst nauwelijks groei van vliegbewegingen zijn, de luchthaven gaat een uur later open, er gaat gewerkt worden aan de vermindering van overlast door grondgeluid en er komt een pot geld om hinder bij woningen zoveel mogelijk te beperken of verminderen. Spreker wijst op de door de luchthaven gezette stappen op het vlak van hinderreductie: Zoals het stoppen van de Antonov 12 vluchten, het opleggen van extra kosten voor Boeing 747 vluchten en het electrificeren van de grondstroom. Zij hebben alle niet tot enige waardering van tegenstanders geleid aldus de heer Paul. Hij betreurt het door een zeer beperkte groep gecreëerde eenzijdige en negatieve beeld en wijst in dit verband ook naar de oproep om Qatar Airways te bestoken met haatmails, het verspreiden van leugens over de inzet van Boeing 747 vliegtuigen en het uitvergroten van het Longtail Boeing 747 incident van afgelopen zaterdag. Spreker acht ook het door de Alliantie opgezette MKBA onderzoek ondermaats en ongeloofwaardig.
De heer Paul rondt af met het uitspreken van de hoop dat binnen de CRO de redelijkheid zal prevaleren en dat MAA de kans krijgt als nette buurman te groeien en verwijst naar de vele inspanningen van de luchtvaartsector om stiller en schoner te worden.

De heer Van der Pal licht toe het verschuiven van de openingstijden voor Corendon acceptabel te achten, met de aantekening dat in geval van beperktere opening het maken van “twee slagen” per dag wordt bemoeilijkt. De extensieregeling zou hier een oplossing kunnen bieden. Spreker ziet mogelijkheden voor hinderbeperking, bijvoorbeeld door zogenaamde glijvluchtnadering (“CDA”) en benadrukt de bereidheid bij Corendon daarover mee te denken.
De voorzitter acht het in de discussie over het rapport van de heer Van Geel niet wenselijk te spreken over winnaars en verliezers onder verwijzing naar de titel van het rapport “Op zoek naar verbinding”. Hij stelt verder voor de bevindingen van de CRO in het verslag vast te leggen en dit aan GS en PS te sturen. Op een vraag van mevrouw Everts zegt de secretaris toe dat het concept verslag aan de leden zal worden voorgelegd alvorens het aan GS en PS wordt gestuurd. Hij tekent daarbij wel aan dat gelet op de krappe tijd tot aan de PS vergadering van 5 maart de reactietijd voor de leden op het concept verslag beperkt zal zijn. De vergadering stemt vervolgens in met het voorstel van de voorzitter.
Hij biedt vervolgens de heer Van den Akker de gelegenheid te reageren c.q. de gestelde vragen te beantwoorden.
De heer Van den Akker kiest voor dit moment vooral voor een procesmatige toelichting. Hij wijst erop dat het College bij de start in 2019 heeft ingezet op vergroening en verduurzaming van de luchtvaart en dat daarom ook het adviestraject van de heer Van Geel is ingezet. Tegelijk is het ook een zoektocht naar de feiten. Inhoudelijke beantwoording van de gestelde vragen is in dit stadium veelal nog niet mogelijk. Bij het uitwerken en invullen van de vier scenario’s in het voorstel van GS aan PS is sprake van maatwerk waarbij ook de in de CRO levende vragen aan de orde komen. Als reactie op enkele vragen vanuit de CRO verwijst spreker wel naar passages in het advies van de heer Van Geel

over de extensieregeling (bladzijde 42), de veiligheid (bladzijde 55) en de General Aviation (bladzijde 13). De voorzitter dankt de heer Van den Akker en rondt hiermee het agendapunt af.

3. Toelichting MAA op incident met vrachtvliegtuig boven Meerssen zaterdag 20 februari.

De heer Jense licht toe dat het betreffende toestel direct na de start melding maakte van een probleem met een van de motoren. De betreffende motor is meteen uitgeschakeld en het toestel is heeft koers gezet richting de luchthaven van Luik om daar te landen met name omdat die luchthaven over een langere baan beschikt. MAA betreurt dat brokstukken van het toestel in Meerssen terecht zijn gekomen en daar schade hebben veroorzaakt. Op de luchthaven zelf zijn geen brokstukken beland. Vertegenwoordigers van MAA zijn direct in Meerssen ter plaatse gegaan om de situatie in ogenschouw te nemen. Luchtvaartpolitie en OVV zijn inmiddels een onderzoek gestart. Onbekend is hoelang dit gaat duren, al leert de praktijk aldus de heer Jense dat dit geruime tijd (mogelijk een jaar) in beslag kan nemen. Het toestel is inmiddels gerepareerd en vertrokken vanaf de luchthaven Luik.
De heer Degenaar verwijst naar een vergelijkbaar incident in 2017 en vraagt of een toestel van 30 jaar oud niet als te oud kan worden gekwalificeerd. De heer Jense antwoordt dat 30 jaar een behoorlijke leeftijd voor een toestel is, maar dat de kwalificatie "te oud" niet aan de orde is. Ook deze toestellen worden aan alle voorgeschreven veiligheidschecks onderworpen voordat zij de lucht in mogen en voldoen daarmee aan de veiligheidseisen. De heer Schröer vraagt of MAA (extra) maatregelen treft om herhaling te voorkomen en hoe de schadevergoeding is geregeld? Voor wat betreft de regeling van de schadevergoeding verwijst de heer Latour naar een webinar vanavond voor de inwoners van Meerssen waarop de schadevergoeding nadrukkelijk aan de orde komt. De heer Jense geeft aan dat MAA aanhaakt bij de bestaande veiligheidsprotocollen en dat geen extra aanvullende maatregelen nodig zijn.
De heer Kuiper vraagt of een botsing met vogels als mogelijke oorzaak wordt gezien. De heer Jense antwoordt dat dit alles onderwerp van het genoemde onderzoek is, maar dat op foto's ten tijde van het incident die hij onder ogen heeft gehad geen vogels in de nabijheid zijn waargenomen.
De heer Degenaar verwijst naar zijn eerder gestelde vraag naar een gebeurtenis van zondag jl. waarbij twee toestellen te dicht bij elkaar zouden zijn geweest zodat een ervan de landing heeft moeten afbreken. De heer Jense antwoordt dat het staartvlak van een van beide toestellen zich niet op de baan maar binnen de zogenaamde 150 meter strook dus in de directe nabijheid van de baan bevond en dat daarom opdracht is gegeven aan het landende toestel een extra ronde te maken alvorens daadwerkelijk te landen.

4. Sluiting

De voorzitter dankt allen voor het bijwonen van de vergadering en hun inbreng, verwijst naar het besluit onder punt 2 en verklaart de vergadering voor gesloten.

PS 3maart2021

2021/6123 3-3-2021
GRIF 20-5-2021

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 3 MAART 2021
Afd.

Van: Sandra Litjens
Verzonden: woensdag 3 maart 2021 10:56
Aan: Pregled, Alexander
CC: Rik Derksen
Onderwerp: Brief verenigd bedrijfsleven aan PS fracties over Maastricht Aachen Airport

Geachte heer Pregled, beste Alexander,

Wij willen de aanhangende brief namens de Limburgse Werkgevers Vereniging, evofenedex en ACN delen met de Provinciale Staten fracties. In de brief delen wij onze standpunten omtrent het advies van Van Geel over de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport waarover de Provinciale Staten zich binnenkort buigt. In de bijlage vindt u zowel een brief met als zonder handtekening i.v.m. het openbaar maken van de stukken.

Met vriendelijke groet,

Rik Derksen
Expertisemanager Infrastructuur & Ruimte

Volg de LWV op LinkedIn Twitter Facebook Website
Wij gaan zorgvuldig om met uw gegevens. Lees het privacy statement op onze website.

lwv VNO-NCW in Limburg evofenedex ACN

Reactie bedrijfsleven adviesrapport *Op zoek naar verbinding*

Roermond, 3 maart 2021

Geachte fractieleden van de Provinciale Staten te Limburg,

Met enthousiasme heeft het bedrijfsleven geparticipeerd in de uitwerking van het adviesrapport *"Op zoek naar verbinding"* van Van Geel. Ondanks dat Van Geel inhoudelijk concrete actiepunten noemt, roepen enkele van zijn adviezen vragen op. Als vertegenwoordiging van ondernemers en logistieke bedrijven met een economisch en maatschappelijke belang in Maastricht Aachen Airport roepen wij u op enkele adviezen nader te beschouwen.

Concreet heeft deze brief betrekking op de volgende adviezen:

1. De verhouding lokale hinder en regionale/nationale betekenis van de luchthaven;
2. Langetermijnvisie en strategie van de luchthaven

1. Verhouding lokale hinder en regionale/nationale betekenis van de luchthaven

De benadering van Van Geel om vanuit vier hoekpunten te kiezen voor een ontwikkelscenario kunnen wij onderschrijven. Binnen deze hoekpunten probeert Van Geel een zo evenwichtig mogelijk ontwikkelscenario te kiezen. In het gepresenteerde advies hebben wij zorgen over de onevenredige verhouding tussen hinder beperkende maatregelen en de ingeperkte vergunde ruimte. Vanuit de landelijke kaders wordt, begrijpelijk, ingezet op het verminderen van hinder voor de omwonende en de verduurzaming van de luchtvaart. Voor de korte termijn is dit met name het hinder beperken voor omwonende. Dit betekent echter niet dat we het economisch belang van de regionale luchthaven (met nationaal belang) uit ons oog mogen verliezen. Onze oproep is om bij het maken van de keuzes over de ontwikkeling van de luchthaven een goede afweging te maken tussen het regionale en nationale economische belang van de luchthaven en het lokale belang voor de omwonende. Met het advies van Van Geel dient het aantal ernstig gehinderde af te nemen met 60%, hiermee verliest de luchthaven ongeveer de helft van haar vergunde ruimte. Onze oproep is dan ook om de hinder beperkende maatregelen van Van Geel over te nemen, maar de vergunde ruimte niet in te perken.

2. Langetermijnvisie en strategie van de luchthaven

Met name de lange termijn visie is belangrijk voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. Stel als Provinciale Staten een meerjarige strategie voor de luchthaven op, om de continuïteit en de ontwikkeling van de luchthaven te behouden en te stimuleren. Ook de luchthaven zal een eigen visie moeten opstellen. Vanuit deze visies kan de luchthaven bouwen aan een toekomststrategie. Van Geel sorteert hier al op voor, namelijk om de luchthaven verder te ontwikkelen in haar onderscheidend vermogen: kwalitatief sterke luchthaven met snelle afhandeling van luchtvracht. Een advies dat wij omarmen, maar waar de luchthaven ook haar ruimte voor nodig heeft. Zorg er daarom voor dat de luchthaven de volledige baanlengte van 2.750 meter mag gebruiken en dat er voldoende vergunde ruimte is om te groeien. Hierdoor ontstaat tevens zekerheid voor ondernemers om te investeren in de luchthaven.

Limburgse Werkgevers Vereniging – Postbus 474 – 6040 AL Roermond
Eventuele vragen: derksen@lwv.nl – 0659947415 – www.lwv.nl

lwv
VNO-NCW in Limburg

evofenedex

ACN

Tot slot roepen wij u op het incident in Meerssen los te zien van de politieke keuzes over de ontwikkeling van de luchthaven en de resultaten van het incidentenonderzoek af te wachten alvorens een mening te vormen.

Namens het verenigd bedrijfsleven,

Giel Braun
voorzitter Limburgse Werkgevers Vereniging

Maarten van As
Managing Director ACN

Sjaak Timmermans
Dossierhouder Luchtvracht, regioraad zuidoost evofenedex

Limburgse Werkgevers Vereniging – Postbus 474 – 6040 AL Roermond
Eventuele vragen: derksen@lwv.nl – 0659947415 – www.lwv.nl

2021/6232 4-3-2021
GRIF 21-5-2021

_postbus

Van: Martin Kremers <MartinKremers@eijsden-margraten.nl>
Verzonden: donderdag 4 maart 2021 11:55
Aan: _staten
Onderwerp: Reactie op Visie van Geel
Bijlagen: Reactie Eijsden Margraten op visie van Geel.pdf

Geachte Griffie,

In de bijlage treft u de reactie van de gemeente Eijsden-Margraten op de visie van dhr. Van Geel. Morgen staat voor Provinciale Staten de sonderende notitie 'Op weg naar een toekomststrategie voor Maastricht Aachen Airport' op de agenda.

Wij verzoeken u de reactie van Eijsden-Margraten bij de behandeling mee te nemen en de gedeputeerde dhr. Van den Akker hiervan op de hoogte te stellen. De reactie is eveneens per post verzonden.

Vriendelijke bedankt,

Ing. M.M. Kremers *(MCM)*

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. - 4 MAART 2021
Afd.

gemeente eijsden-margraten

Verenigt u! → Denk mee Doe mee Leef mee

gemeente eijsden-margraten

Tel. 14 043 of +31 43 458 8488
Amerikaplein 1, 6269 DA Margraten
Postbus 10, 6269 ZG Margraten

Volg ons ook via:

Naar de gemeente? Maak een afspraak via www.eijsden-margraten.nl of bel 043 458 8488. Wij werken uitsluitend op afspraak.

Ontvang actueel nieuws uit Eijsden-Margraten via onze wekelijkse digitale nieuwsbrief. Aanmelden gaat makkelijk en snel

Klik hier voor de e-mail disclaimer

gemeente
eijsden-margraten

Provincie Limburg
College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT
NEDERLAND

Bezoekadres:
Amerikaplein 1
6269 DA Margraten
Servicepunt:
Breusterhof 8
6245 EL Eijsden

Postadres:
Postbus 10
6269 ZG Margraten

tel.: 14043
of: +31 (0)43 458 8488
fax: +31 (0)43 458 8400
info@eijsden-margraten.nl
www.eijsden-margraten.nl

IBAN BNG:
NL46BNGH0285148680
BIC: BNGHNL2G

Eijsden-Margraten: 4 maart 2021

Onderwerp: Reactie Middengebied op rapport v. Geel

Geacht bestuur,

De gemeenten in Zuid Limburg die op verschillende onderdelen samenwerken onder de naam het Middengebied ZL, hebben met veel interesse kennis genomen van het advies van dhr. van Geel over de toekomst van de luchthaven MAA. Onze belangen zijn met name gericht op de overlast die het vliegverkeer voor onze inwoners veroorzaakt, de relatie van het vliegverkeer met het toerisme in Zuid Limburg en het behoud van de kwaliteit van ons landschap. Wij willen middels dit schrijven reageren op enerzijds de visie van dhr. Van Geel en anderzijds op het proces hoe de visie tot stand is gekomen.

<u>Samenwerking Middengebied</u>

Op basis van het Strategisch Actieplan Middengebied Zuid-Limburg "Van groen hart tot groene long" en het daaruit voortvloeiende Uitvoeringsprogramma Middengebied werken negen gemeenten uit dat middengebied in Zuid-Limburg sinds 2019 intensief samen.

Een samenwerking gericht op behoud van kwaliteit, duurzaamheid en kleinschaligheid en met open vizier naar de stedelijke gebieden in Zuid-Limburg. De ambities uit het strategisch actieplan zijn uitgewerkt in vier programmalijnen:

- Uitvoeringsprogramma Landbouw en Landschap;
- Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid;
- Uitvoeringsprogramma Vitale samenleving;
- Uitvoeringsprogramma Toerisme van de Toekomst.

Onze colleges zijn van mening dat het advies van de heer Van Geel geen dan wel te weinig rekening houdt met de belangen van het Middengebied en de opgaven die er liggen om te komen tot een gezond, vitaal en duurzaam Zuid-Limburg als "Green Destination". Een aantal redenen worden onderstaan toegelicht:

cittaslow

<u>Hinderreductie:</u>

De belangrijkste hinderreductie (lees: vermindering van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden contour) zal voornamelijk en misschien wel bijna uitsluitend moeten komen van vlootvernieuwing in de periode tot 2030. Hoe dit gerealiseerd gaat worden blijft echter onduidelijk. Er worden mogelijkheden aangegeven, maar geen stelling genomen. Die



.banholt
.bemelen
.cadier en keer
.eckelrade
.eijsden
.gronsveld
.margraten
.mariadorp
.mesch
.mheer
.noorbeek
.oost maarland
.rijckholt
.scheulder
.st. geertruid

BLOESEM VAN HET ZUIDEN

vlootvernieuwing zal niet van de marktwerking komen, aangezien met name vrachtmaatschappijen naar verwachting daar zeker niet het voortouw in zullen nemen. We vragen ons hierbij af: Gaan MAA en de Provincie die vlootvernieuwing daadwerkelijk realiseren? Bovendien: Hoe? En over welke tijdspanne praten we dan?

Te weinig maatschappelijke verantwoordelijkheid

Binnen CRO (Commissie Regionaal Overleg) verband is in 2020 bij herhaling gepleit voor het opleggen van beperkingen aan de meest lawaaiige vliegtuigen. Tot nu toe tevergeefs, want als het erop aankomt, blijken naar onze mening de economische belangen telkens boven de kwaliteit van de leefomgeving te gaan. Bijvoorbeeld: MAA zegt vanaf april 2019 een ontmoedigingsbeleid te voeren voor de Boeing 747-400, maar in de praktijk blijkt dit overduidelijk onvoldoende te werken. De Provincie zou MAA moeten verplichten om de meest lawaaiige vliegtuigen te weren of op zijn minst beperkingen op te leggen. Dat een luchthaven het lastig heeft met het nemen van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid is overigens niet iets nieuws, want ook het rapport van de commissie Cohen uit 2020 over governance en participatie in de luchtvaart benoemde dit al.

Negeren informatie geluidsoverlast

In het rapport van van Geel wordt bij herhaling verwezen naar de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050. In die luchtvaartnota wordt expliciet het weren van de meest lawaaiige vliegtuigen (Boeing 747-400 en Airbus A310) genoemd vanaf 2019! Tijdens het proces van Geel is hier meerdere malen over gesproken, maar hierover is niets in het advies terug te vinden (zelfs niet over het voorstellen van beperkingen, zoals bijvoorbeeld het niet meer starten en landen met dit type vliegtuigen na 22.00 uur). Bedenk hierbij dat uit alle metingen blijkt dat de Boeing 747-400 de onbetwiste lawaai-kampioen is en dat uit alle analyses van het KICL ook blijkt dat dit toestel per vliegtuigbeweging veruit de meeste klachten genereert. Wij wijzen u erop dat de los geraakte motoronderdelen die recent in de omgeving van Meerssen uit de lucht vielen, eveneens van een Boeing 747-400 kwamen. Is dit een incident vragen wij ons nu hardop af? Dit zou voor de Provincie en MAA reden te meer moeten zijn om dergelijke type vliegtuigen in de toekomst te weren!

Mogelijk verkeerde aannames

In één van de in opdracht van van Geel door het bureau To70 onderzochte scenario's over het aantal ernstig gehinderde werd het 50% hinderreductie scenario (lees: halvering van het aantal ernstig gehinderde) ten opzichte van de huidige luchthavenvergunning in kaart gebracht. In de berekening schijnt een aanzienlijke fout te zitten, waardoor dat percentage van 50% in werkelijkheid niet boven de 30% uitkwam. Hier is in het advies vreemd genoeg niet meer naar gekeken.

Een aanslag op natuur en de gezondheid van Zuid-Limburg

Bij gehinderde wordt al snel gedacht aan geluidsoverlast. Het aspect van gezondheid is naar onze mening onderbelicht.
Uit gezondheidkundige rapportages blijkt met name dat piekgeluiden van vliegtuigen veel stress- en hinder gerelateerde gezondheidsklachten veroorzaken bij burgers. Berekeningen vanuit een jaarlijks gemiddelde doen er voor de hinderbeleving van burgers minder toe. De optredende hoge geluidspieken zijn een belangrijk reden vanuit gezondheid en leefbaarheid om de genoemde lawaaiige vliegtuigen niet meer toe te laten.
Bijzondere aandacht zou nu ook al de uitstoot van ultrafijnstof moeten krijgen. In wetenschappelijke kringen is al geruime tijd duidelijk dat ultrafijnstof veel negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid van de burgers (cardiovasculaire effecten) die hieraan worden blootgesteld en daarmee zelfs tot extra sterfte leidt. Ook luchtvaart draagt hieraan bij. In de Nota Luchtvaart wordt op het belang van de aanpak van ultrafijnstof gewezen en zijn sporen aangegeven waarop onderzoek loopt (oa.Schiphol waarvan in de loop van 2021 verdere uitkomsten worden verwacht). In afwachting van dit traject vraagt de rijksoverheid



.banholt
.bemelen
.cadier en keer
.eckelrade
.eijsden
.gronsveld
.margraten
.mariadorp
.mesch
.mheer
.noorbeek
.oost maarland
.rijckholt
.scheulder
.st. geertruid

BLOESEM VAN HET ZUIDEN

luchthavens alvast actie om de uitstoot zoveel mogelijk te beperken. Hierop aansluitend doen wij een beroep op u om in ieder geval ook het in het rapport van Geel genoemde actiepunt 31 (uitwerken actieprogramma Ultrafijnstof) zo spoedig mogelijk nader uit te werken.

Openingstijden

Een zeker positief voorstel in het advies van Geel is om MAA te sluiten van 06.00 tot 07.00 uur. De beste kansen voor MAA worden gezien op het gebied van luchtvracht en veel minder voor passagiers. Juist de luchtvrachten zijn zwaarder en zullen dus minder snel en met meer geluid het gebied verlaten. Er is geen perspectief voor alleen General Aviation, omdat je daar geen commerciële exploitant voor gaat vinden.

Probleem is dat extensies (b.v. aankomsten tussen 23.00 en 24.00 uur en dus slaapverstoring) zonder twijfel in het zomerseizoen aan de orde van de dag zijn, Tijdens het van Geel proces is bij herhaling gepleit voor een strengere extensieregeling dan de huidige, omdat het verlenen van een extensie een incidenteel karakter dient te hebben. In het advies wordt juist voor ruimere extensieregeling gepleit!

NLR rapport "Schoner en Stiller MAA

Wij zijn er geenszins van overtuigd dat de voorgestelde maatregelen zoals route-optimalisatie, baangebruik en rustmomenten realistisch zijn. En dus ook niet dat deze gaan bijdragen aan hinderreductie van het gebied. Ons inziens is het van belang om te onderzoeken wat de beste klimprocedure is die de minste geluidshinder veroorzaakt. De uitkomst kan namelijk per startrichting en/of geluidscategorie vliegtuig verschillend zijn en juist de directe omgeving van de luchthaven kan er profijt van hebben. In het rapport wordt dit onderzoek overigens wel voorgesteld. Wij dringen erop aan het onderzoek naar de beste klimprocedure op te pakken.
Daarnaast is het volgens ons van belang om tegengesteld baangebruik in de toekomst te vermijden. O.a. de gemeente Meerssen (waar de meeste klachten vandaan komen) kent hier bij windstille periodes veel overlast van (starten richting Meerssen en landen via Meerssen).

2750 m baanlengte

Een toekomstig gebruik van de 2750 meter startlengte heeft qua geluidshinder zowel positieve als negatieve aspecten. Om de negatieve impact te minimaliseren wordt voorgesteld om het gebruik van die 2750 meter startlengte te koppelen aan het weren van die meest lawaaiige vliegtuigen. In het advies wordt wel het gebruik van die 2750 meter voorgesteld, maar geen woord over het weren van die Boeing 747-400 of de Airbus A310. Het weren van beide vliegtuigtypes wordt notabene nadrukkelijk vermeld in de Luchtvaartnota 2020-2050. Met het toekomstig gebruik van de 2750 meter startlengte mag geenszins sprake zijn van een uitbreiding. M.a.w. niet meer vluchten i.p.v. differentiëren.

Omgevingsfonds

Het voorstel van van Geel om net als bij Eindhoven een omgevingsfonds op te richten om met name bij Geverik en Schietecoven de ruimtelijke herindeling structureel te verbeteren, juichen wij zeker toe. Dat geldt ook voor de voorgestelde bijdrage van de Provincie, MAA, de gemeente Beek en het Rijk aan het omgevingsfonds. Alle partijen dienen hun verantwoordelijkheid hierin te nemen. Van Geel heeft het over een fonds van indicatief 10 miljoen Euro, maar onduidelijk is wie dit fonds gaat beheren, wie beslist welke investeringen hiermee worden gedaan en in welke mate het aantal ernstig gehinderden hiermee kan worden verminderd.



.banholt
.bemelen
.cadier en keer
.eckelrade
.eijsden
.gronsveld
.margraten
.mariadorp
.mesch
.mheer
.noorbeek
.oost maarland
.rijckholt
.scheulder
.st. geertruid

BLOESEM VAN HET ZUIDEN

Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)

Opmerkelijk is dat het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL), het expertise platform dat al ruim 25 jaar belast is met klachtenafhandeling, kwartaalrapportages en de analyses daarvan, in het geheel niet in het proces van dhr. van Geel betrokken is geworden. Daarnaast sleept zich al 2 jaar de financieringsproblematiek van de KICL voort, waarbij van Geel het heeft nagelaten om in zijn advies een oplossing voor te stellen. We dringen er bij de Provincie met klem op aan om met spoed hier een gepaste oplossing voor te reiken.

Toerisme en recreatie

De vrijetijdseconomie is één van de belangrijke dragers voor de economie in Zuid Limburg. In delen van dit gebied werkt 40% van de beroepsbevolking direct binnen de toeristische sector. Indirecte werkgelegenheid dus niet meegerekend. Dit houdt in dat zeker de helft van onze gezinnen direct of indirect de economische invloed merkt van de vrijetijdseconomie. Uit onderzoek blijkt bovendien dat de economische impact voor de werkgelegenheid in Zuid-Limburg vrij klein is.

80% van gasten die Zuid Limburg bezoeken, komt voor rust & ruimte. Wij delen de zorgen van het wetenschappelijk team o.l.v. dhr. Peeters. Hieruit blijkt onder andere dat de rustzoekende verblijfstoerist niet meer terug komt. Dit afnemende herhaalbezoek creëert een eindigheid aan de vrijetijdseconomie in Zuid Limburg. Redenen genoeg om een exploitatiemodel te onderzoeken die tot minder schade aan de leefbaarheid van Zuid Limburg en het toerisme leidt. De conclusie mag getrokken worden dat MAA mede een grote bedreiging vormt voor dit belangrijke deel van de economie van Zuid - Limburg.

Hierbij dient ook vermeldt te worden dat deze dreiging niet alleen door MAA gevormd wordt. Ook de impact en omvang van het vliegverkeer van Luik-Bierset en de AWACS basis Geilenkirchen zijn naar onze stellige overtuiging een grote bedreiging voor de leefbaarheid in onze plattelandsgemeenten en voor het toerisme in het bijzonder. Wij dringen erop aan in het vervolgtraject de invloeden van het vliegverkeer Luik-Bierset en de AWACS basis Geilenkirchen mee te nemen.

Tot slot

Het verdient naar onze mening de voorkeur om, anders dan waarin de sonderende notitie van GS van februari 2021 kennelijk wordt uitgegaan, om het vervolgproces te starten met het opstellen van een brede MKBA. Hierin wordt onafhankelijk geïnventariseerd hoe een reële kosten-baten analyse eruit ziet voor het vliegveld. Naar onze opvatting is dit juist nu een goed moment, nog voordat eventuele verdere investeringsbeslissingen ten aanzien van het vliegveld worden genomen. Vanuit een open mind worden alle opties voor het gebruik van het gebied naar de toekomst toe in beeld gebracht. Het vervolg kan op deze informatie verder bouwen.

Wij pleiten ervoor de titel van het advies “Op zoek naar verbinding” eer aan te doen. Er zal op een aantal relevante onderwerpen duidelijk stelling genomen moeten worden. In de verdere uitwerking van de visie moeten de verschillende stakeholders nauw betrokken en beter gehoord worden en de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen worden.
Zoals in uw eigen schrijven d.d. december 2019 aan Provinciale Staten gesteld, wordt gestreefd naar een kwaliteitsluchthaven! Wat ons betreft een luchthaven die ernstig rekening houdt met de leefbaarheid in Zuid Limburg en leidt tot een aanzienlijke reductie van de overlast. Het rapport van Van Geel doet ons inziens geen recht aan die voorgenomen ambitie.

.banholt
.bemelen
.cadier en keer
.eckelrade
.eijsden
.gronsveld
.margraten
.mariadorp
.mesch
.mheer
.noorbeek
.oost maarland
.rijckholt
.scheulder
.st. geertruid

BLOESEM VAN HET ZUIDEN

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Eijsden-Margraten,
De gemeentesecretaris, De burgemeester,

[redacted]

Mari-An Gerits Dieudonné Akkermans

Geleidebrief scanning:

Invullen door registrator					Invullen door scanner
Zaaknummer	*Documentnr.*	*Aantal pagina's*	*Fysiek naar afdeling*	*Indien fysiek, routing*	*Akkoord voor scanning*
135578	496724	5			[redacted]

Andere weg naar Strategie MAA

Vanuit een breed perspectief

L.A. Korteweg, 1 maart 2021
Beekse Discussiegroep

Scope en Aanpak

Scope

- Door van Geel voorgesteld profiel voor MAA: grote luchtvracht over lange afstand
- Weg naar Strategie voor MAA

Aanpak

- Analyse en weging van 5 Publieke Belangen
- Objectieve methode: ‘challengen’, argumenteren, bewijzen
  - op basis van informatie uit rapport van Geel, Luchtvaartnota, overige bronnen en ervaring
- Onderzoeken van informatie op hardheid, kansen en bedreigingen (risico’s)
- Strategisch denken: breed perspectief, alternatieven, scenario’s, lange termijn

Publiek Belang ‘Veiligheid’

- Veiligheid
  - opstijgen van zwaarbeladen, volgetankte vliegtuigen, met hogere frequentie
  - gebruik van ‘stopway’, verlengde baan van 2.750 m
  - vliegroutes over dicht bevolkt gebied en in nabijheid van risicovolle, chemische industrie
  - kleine kans op ongeluk, maar met potentieel gigantische gevolgen

Conclusie: Nieuwe situatie vraagt om nieuwe beoordeling

Publiek Belang ‘Verbinden’ (Infrastructuur)

- Infrastructuur
  - geen nationaal belang; geen aanvulling of uitwijk voor Schiphol; niet uniek
  - nauwelijks economisch nut voor Limburg (m.b.t. toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor Limburgers) en nauwelijks maatschappelijk nut

- Kopersmarkt: MAA moet concurreren op prijs, kan geen eisen stellen, kwaliteit voegt niets toe

- Groei verdienen
  - innovatie 1: elektrificatie niet voor grote vrachtvliegtuigen; kleine verbetering voor gronddienst
  - innovatie 2: weinig/geen verdere geluidsreductie; op lange termijn groene kerosine, veel duurder
  - MAA kan niet selectief zijn in ‘geluidsarmere’ vliegtuigen (marktpositie)

Conclusies

- **MAA biedt slechts kleine toegevoegde waarde voor infrastructuur van Limburg**
- **volume groei draagt niet bij tot verhoging economisch nut, alleen meer zekerheid**
- **komende 10 a 40 jaar groei ‘verdienen’ alleen mogelijk door afbreken meer huizen**
- **strengere geluidsnormen: volume verminderen óf meer afbreken**

Publiek Belang ‘Gezonde en Aantrekkelijke Leefomgeving’

- Geluidsnormen rapport van Geel zijn te laag
  - nachtsluiting tot 7:00 u is OK, maar extensieregeling is te zwak; randen van nacht en weekend?
  - 48 dB (Lden) voor ‘ernstig gehinderden’ is te laag: WHO 45 dB (Lden)
  - piekbelasting niet meegenomen: maat voor werkelijke geluidsbeleving
    WHO, RIVM: verminderen! Norm voor EU in ontwikkeling, zelfde normen als andere bedrijven

- Huidige Situatie: Geverik en Schietecoven al enkele jaren ver boven geluidsnorm ‘ernstig gehinderden’

- Profiel MAA: Volgeladen vrachttoestellen over verlengde baan opstijgen: traag omhoog en wegdraaien
  - met hoge frequentie: dit is een nieuw vliegveld, vergelijk met ‘bulderbaan’ Schiphol
  - verschuiving van grens van ‘ernstig gehinderden’ en van ‘zwaar gehinderden’

Conclusies

- **sterke verslechtering leefomgeving óf lager volume MAA. Met Vergunning geen weg terug!**
- **tegen ontwikkeling in maatschappij in: grote onvrede, kloof tussen overheid en burger vergroot, politieke consequenties**
- **praktisch uitgesloten dat er vergunning wordt verleend (luchtvaartbesluit)**

Publiek Belang ‘Duurzaamheid’

- Milieu: verslechtert, terwijl we moeten verbeteren; CO2, N2, Fijnstof
- Werkgelegenheid: niet duurzaam; vervoerders switchen gemakkelijk

Conclusie: niet de weg naar een duurzame toekomst

Kosten/ Baten

- Marginaal, zo niet negatief resultaat MAA, onzekere markt; voor rekening van Provincie

- Hogere kwaliteitseisen door publieke belangen en overheid:
  - minder inkomsten door lager volume
  - relatief hoge kosten voor kleinschalig MAA

- Kosten voor Provincie
  - ‘infrastructuur’ op MAA, onderhoud, brandweer (Nedab)
  - afbraak van huizen (Leefomgevingsfonds); veel hoger dan M€ 10
  - kosten/ focus van bestuurders

- Opbrengst in regio
  - negatief voor toerisme in Z-Limburg
  - negatief voor vestigingsklimaat (werving en behoud van personeel: DSM HQ, Brightlands/ Chemelot)
  - lage toegevoegde waarde voor schaarse ruimte in Z-Limburg

Conclusie: per saldo negatieve opbrengst, groot risico om veel te verspelen

Andere weg naar Strategie voor MAA

- **Eerste afweging/ de Balans**
  - Negatief resultaat voor alle 5 Publieke Belangen, met kleine uitzondering voor ‘Verbinden’
  - Voorgestelde Profiel is in feite een ‘nieuwe’ luchthaven, waarvoor vergunning uitgesloten lijkt
  - MKBA is nu niet zinvol: eerst verder onderzoek nodig
  - Waarschuwing: ‘Ga niet samen naar Abilene’

- **Op weg naar MKBA? Maar dan eerst:**
  - Veiligheidsnormen vaststellen
  - Normering voor geluidsbelasting en milieu vaststellen; WHO en RIVM richtlijnen en ambities
    Stakeholder deals na objectieve transparante voorlichting
  - Nieuwe vorm van bewonersparticipatie en CRO oprichten (zie van Geel)
  - Vaststellen welke luchthaven mogelijk is
  - Onderzoeken uitvoeren door onafhankelijke partijen
    Stakeholders betrekken bij stellen opdracht, controle op uitvoering, resultaat
  - Participatie is goed voor resultaat, vertrouwen/ verbinding en draagvlak

Strategische Afweging en Conclusies en Aanbevelingen

- Breed Perspectief, ‘Out-of-the-box’, Lange termijn, Stip op de horizon (hogere doelen)

- Wie zijn we? Waar ligt onze kracht? Wat zijn onze begrenzingen? Wat willen we bereiken

- Alternatieven voor Publieke Belangen
  - luchtvaart Personen: snelle en goede treinverbindingen met Schiphol, Luik, Aken
  - luchtvracht: laat anderen een vliegveld (op korte afstand), laat Limburg de lust
  - leefklimaat en economie: zie notitie
  - duurzaamheid: investeer in energietransitie en in werkgelegenheid in Limburg

Conclusies en Aanbevelingen

- **Rapport van Geel is goede basis, maar additionele, objectieve input nodig**
- **Verder onderzoek en Participatie nodig voorafgaand aan MKBA: Veiligheid, Geluidsnormen**
- **Strategie: Bredere visie nodig voor ‘Verbinden’ (Infrastructuur) en Duurzaamheid**

_postbus

2021/6327 5-3-2021

RIF 24-5-2021

Van: Saskia Everts
Verzonden: donderdag 4 maart 2021 20:04
Aan: _staten
Onderwerp: Vragen Stichting advisering bewonersvertegenwoordigers regionale luchthavens aan Minister van I&W inzake relatie MAA en Luik-Bierset
Bijlagen: Vragen Stichting advisering bewonersvertegenwoordigers regionale luchthavens aan Minister van I&W inzake relatie MAA en Luik-Bierset.pdf

Geachte griffie

Hierbij zend ik u bijgaand document toe. Ik verzoek u dit ter kennisneming door te geleiden naar de Provinciale Staten en het College van Gedeputeerde Staten.

Met vriendelijke groet,

Saskia Everts, secretaris Stichting advisering bewonersvertegenwoordigers regionale luchthavens

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. - 5 MAART 2021
Afd.

Stichting
Advisering
Bewonersvertegenwoordigers
Regionale
Luchthavens

E: info@stichtingabrel.nl T: 06-2255132120
Kelvinbaan 40, 3439 MT NIEUWEGEIN
Postbus 1475, 3430 BL NIEUGEGEIN
www.stichtingABRel.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. mevr. drs. C. van Nieuwenhuizen (minister)
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Datum:	4 maart 2021	Project:	Maastricht Aken Airport
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Nieuwegein
Ons kenmerk:	B065452ae.2132944.pdv	Betreft:	Relatie Maastricht Aken Airport - Luik Bierset
Versie:	01_001		

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

In het kader van de opstelling van de Luchtvaartnota 2020-2050 is door ons, namens de bewonersvertegenwoordigers bij MAA, nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de bijzondere positie van MAA in relatie tot het nabij gelegen vliegveld Luik-Bierset. Naast de overlast van het vliegverkeer van MAA in het Limburgse land is ook het toenemende verkeer vanuit Luik een bron van zorg. Inmiddels wordt er, naar aanleiding van het advies van de heer van Geel aan de provincie Limburg, indringend gesproken over de ontwikkelingsrichting van MAA en de consequenties die dat voor de omgeving heeft.

Daarbij is er een discussiepunt waarvan wij u willen vragen daarover een uitspraak te doen. In de nationale klankbordgroep Luchtvaartnota is dit vraagstuk door ons geagendeerd. Ook is deze problematiek aan u meegegeven tijdens uw bezoek aan Limburg in de zomer van 2019.

Op door-de-weekse-nachten komen er op Luik-Bierset tussen 23.00 en 02.00 uur zo'n 40 tot 50 vrachtvliegtuigen binnen die in de vroege ochtend weer vertrekken. In het weekend ligt dit aantal ongeveer 10 tot 15 toestellen lager. Een deel van deze vliegtuigen vliegt nu s'nachts boven de regio Eijsden, terwijl een veel groter deel vlak langs de Nederlands-Belgische zuidgrens aan de rand van het heuvelland komt. Het overgrote merendeel van deze vliegtuigen behoort tot de meest lawaaiige toestellen die nu in de burgerluchtvaart worden gebruikt. Op jaarbasis gaat het om ongeveer 40.000 vliegtuigbewegingen. Met de komst van Ali Baba naar Luik zal dit aantal naar verwachting nog gaan groeien. Er liggen op dit moment vergunningaanvragen voor om de luchthaven uit te breiden.

Op dit moment wordt het luchtruim boven Limburg tot een hoogte van 3 km niet gebruikt door vliegverkeer dat afkomstig is van Luik-Bierset. Dit deel van het luchtruim wordt gecontroleerd door de Luchtverkeersleiding Nederland vanwege de aanwezigheid van MAA en de afhandeling van het groothandelsverkeer op die luchthaven. Ondanks het feit dat er geen gepubliceerde aankomst- en vertrekroutes voor Luik-Bierset beneden de 3 km over Zuid-Limburg lopen, vliegt er nu al zeer regelmatig Luik-Bierset vliegverkeer beneden de 3 km over het Limburgse heuvelland in situaties dat het vliegverkeer op MAA dat toelaat en de verkeersleiding op MAA daar toestemming voor geeft.

De vraag die nu voorligt is wat er gebeurt op het moment dat als ontwikkelingsrichting voor MAA wordt gekozen voor sluiting en herontwikkeling met andere functies. In die gevallen is het voor de luchtverkeersleiding Nederland niet meer noodzakelijk om het hiervoor genoemde luchtruim te controleren.

Van verschillende zijden wordt verondersteld dat in die situatie de controle van het luchtruim zal worden gedelegeerd aan de Belgische verkeersleiding, net zoals dat ongeveer 20 jaar geleden is gebeurd met het Zuid-Limburgse luchtruim boven de 3 km.

- Kan in geval van sluiting van MAA de Belgische verkeersleiding de controle over het luchtruim boven Limburg overnemen en betekent dit dat zij verkeer van en naar Luik-Bierset nog veel meer dan nu het geval is, over het toeristische Zuid-Limburgse heuvelland kan sturen, zowel in de nacht als overdag?
- Is men in geval van sluiting als lidstaat van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO verplicht om het luchtverkeer van Bierset in het luchtruim beneden de 3 km toe te laten?

De onlosmakelijke consequentie bij een positieve beantwoording is dat de overlast van vliegverkeer boven Limburg dan eerder zal toe- dan afnemen.

Het is belangrijk om op korte termijn hierover duidelijkheid te verkrijgen, omdat het een belangrijke factor is in de beoordeling van de kosten/baten van MAA. Gezien de ligging van MAA moet er een **integraal inzicht in alle gevolgen** van de ontwikkeling van MAA voor Limburg zijn voordat er een zinvolle discussie over de toekomst van de luchthaven kan plaatsvinden.

Uiteraard staan wij op ieder door u gewenst moment open voor overleg over deze materie. Voor vragen kunt u contact opnemen met de ondersteuner van het bestuur van de Stichting ABReL, de heer P. de Vries op telefoonnummer 06-22513120.

Hoogachtend,
Namens de Stichting advisering bewonersvertegenwoordigers regionale luchthavens

De heer J. Witjes
(voorzitter)

Mevrouw S. Everts
(secretaris)

_postbus

2021/6326 5-3-2021
GRIF 24-5-2021

Van: Marijke Embregts <M.Embregts@Valkenburg.nl>
Verzonden: donderdag 4 maart 2021 18:47
Aan: _staten
CC: J. Schrijen; Guido Reehuis
Onderwerp: Reactie rapport van Geel - MAA
Bijlagen: 20210304_Reactie op rapport van Geel- VadG.pdf

T.a.v. Gedeputeerde Staten // Provinciale Staten // Commissie Financiën, Economische zaken en Bestuur

Geachte,

Gaarne bijgevoegde brief doorsturen aan:
- Gedeputeerde Staten
- Provinciale Staten
- Commissie Financiën, Economische zaken en Bestuur

Ter bespreking bij *agendapunt 4.2: Sonderend stuk "op weg naar een toekomststrategie MAA", brief GS van 9/2/2021 (GS2021-3576)* van de Commissie Financiën, Economische zaken en Bestuur

Met vriendelijke groet,

Marijke Embregts
Beleidsadviseur toerisme en economie

Bereikbaar: maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag van 9.00 – 14.00

Gemeente Valkenburg aan de Geul
Postbus 998, 6300 AZ Valkenburg aan de Geul

M 06 15204787

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. - 5 MAART 2021
Afd.

Gemeente Valkenburg aan de Geul
Postbus 998, 6300 AZ Valkenburg aan de Geul
T 14 043 · info@valkenburg.nl



Welkom · Willkommen · Bienvenue · Welcome



WELKOM IN VEELZIJDIG VEILIG VALKENBURG

Voor gemeente Valkenburg aan de Geul hebben maatregelen tegen verspreiding van het coronavirus prioriteit. Het kan zijn dat hierdoor afhandeling van uw vraag langer duurt dan u van ons bent gewend. We rekenen op uw begrip.

LET OP: de situatie rondom het coronavirus kan per dag veranderen. Ook de manier waarop wij hiermee omgaan, bekijken wij van dag tot dag. Op onze website vindt u actuele informatie over onze coronamaatregelen.

Provincie Limburg
t.a.v. College van Gedeputeerde Staten/ Provinciale Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Valkenburg, 4 maart 2021

Ons kenmerk: Z.1185212
Onderwerp: Reactie rapport van Geen - Op zoek naar verbinding

Geacht bestuur,

De gemeenten in Zuid Limburg die op verschillende onderdelen samenwerken onder de naam het Middengebied ZL, hebben met veel interesse kennis genomen van het advies van dhr. van Geel over de toekomst van de luchthaven MAA. Onze belangen zijn met name gericht op de overlast die het vliegverkeer voor onze inwoners veroorzaakt, de relatie van het vliegverkeer met het toerisme in Zuid Limburg en het behoud van de kwaliteit van ons landschap. Evenals de gemeenten Eijsden - Margraten, Gulpen - Wittem, Beekdaelen en Vaals, willen wij middels dit schrijven reageren op enerzijds de visie van dhr. Van Geel en anderzijds op het proces hoe de visie tot stand is gekomen.

Samenwerking Middengebied
Op basis van het Strategisch Actieplan Middengebied Zuid-Limburg "Van groen hart tot groene long" en het daaruit voortvloeiende Uitvoeringsprogramma Middengebied werken negen gemeenten uit dat middengebied in Zuid-Limburg sinds 2019 intensief samen.

Een samenwerking gericht op behoud van kwaliteit, duurzaamheid en kleinschaligheid en met open vizier naar de stedelijke gebieden in Zuid-Limburg. De ambities uit het strategisch actieplan zijn uitgewerkt in vier programmalijnen:

- Uitvoeringsprogramma Landbouw en Landschap;
- Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid;
- Uitvoeringsprogramma Vitale samenleving;
- Uitvoeringsprogramma Toerisme van de Toekomst.

Onze colleges zijn van mening dat het advies van de heer Van Geel geen dan wel te weinig rekening houdt met de belangen van het Middengebied en de opgaven die er liggen om te komen tot een gezond, vitaal en duurzaam Zuid-Limburg als "Green Destination". Een aantal redenen worden onderstaan toegelicht:

Hinderreductie:
De belangrijkste hinderreductie (lees: vermindering van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden contour) zal voornamelijk en misschien wel bijna uitsluitend moeten komen van vlootvernieuwing in de periode tot 2030. Hoe dit gerealiseerd gaat worden blijft echter onduidelijk. Er worden mogelijkheden aangegeven, maar geen stelling genomen. Die vlootvernieuwing zal niet van de marktwerking komen, aangezien met name vrachtmaatschappijen naar verwachting daar zeker niet het voortouw in zullen nemen. We vragen

Stadhuis:
Telefoon 14 - 043
Fax 043 - 60 16 825
Internet: www.valkenburg.nl

Bezoekersadres:
Park Dersaborg
Geneindestraat 4
6301 HC Valkenburg

Postadres:
Gemeente Valkenburg aan de Geul
Postbus 998
6300 AZ Valkenburg

Bank Nederlandse gemeenten
IBAN-nr: NL08 BNGH 0285 0086 17
BIC: BNGHNL2G
KVK-nr. 14131921
BTW-nr. NL0019.10.760.B01

ons hierbij af: Gaan MAA en de Provincie die vlootvernieuwing daadwerkelijk realiseren? Bovendien: Hoe? En over welke tijdspanne praten we dan?

Te weinig maatschappelijke verantwoordelijkheid

Binnen CRO (Commissie Regionaal Overleg) verband is in 2020 bij herhaling gepleit voor het opleggen van beperkingen aan de meest lawaaiige vliegtuigen. Tot nu toe tevergeefs, want als het erop aankomt, blijken naar onze mening de economische belangen telkens boven de kwaliteit van de leefomgeving te gaan. Bijvoorbeeld: MAA zegt vanaf april 2019 een ontmoedigingsbeleid te voeren voor de Boeing 747-400, maar in de praktijk blijkt dit overduidelijk onvoldoende te werken. De Provincie zou MAA moeten verplichten om de meest lawaaiige vliegtuigen te weren of op zijn minst beperkingen op te leggen. Dat een luchthaven het lastig heeft met het nemen van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid is overigens niet iets nieuws, want ook het rapport van de commissie Cohen uit 2020 over governance en participatie in de luchtvaart benoemde dit al.

Negeren informatie geluidsoverlast

In het rapport van van Geel wordt bij herhaling verwezen naar de definitieve Luchtvaartnota 2020-2050. In die luchtvaartnota wordt expliciet het weren van de meest lawaaiige vliegtuigen (Boeing 747-400 en Airbus A310) genoemd vanaf 2019! Tijdens het proces van Geel is hier meerdere malen over gesproken, maar hierover is niets in het advies terug te vinden (zelfs niet over het voorstellen van beperkingen, zoals bijvoorbeeld het niet meer starten en landen met dit type vliegtuigen na 22.00 uur). Bedenk hierbij dat uit alle metingen blijkt dat de Boeing 747-400 de onbetwiste lawaai-kampioen is en dat uit alle analyses van het KICL ook blijkt dat dit toestel per vliegtuigbeweging veruit de meeste klachten genereert.

Wij wijzen u erop dat de los geraakte motoronderdelen die recent in de omgeving van Meerssen uit de lucht vielen, eveneens van een Boeing 747-400 kwamen. Is dit een incident vragen wij ons nu hardop af? Dit zou voor de Provincie en MAA reden te meer moeten zijn om dergelijke type vliegtuigen in de toekomst te weren!

Mogelijk verkeerde aannames

In één van de in opdracht van van Geel door het bureau To70 onderzochte scenario's over het aantal ernstig gehinderde werd het 50% hinderreductie scenario (lees: halvering van het aantal ernstig gehinderde) ten opzichte van de huidige luchthavenvergunning in kaart gebracht. In de berekening schijnt een aanzienlijke fout te zitten, waardoor dat percentage van 50% in werkelijkheid niet boven de 30% uitkwam. Hier is in het advies vreemd genoeg niet meer naar gekeken.

Een aanslag op natuur en de gezondheid van Zuid-Limburg

Bij gehinderde wordt al snel gedacht aan geluidsoverlast. Het aspect van gezondheid is naar onze mening onderbelicht.
Uit gezondheidkundige rapportages blijkt met name dat piekgeluiden van vliegtuigen veel stress- en hinder gerelateerde gezondheidsklachten veroorzaken bij burgers. Berekeningen vanuit een jaarlijks gemiddelde doen er voor de hinderbeleving van burgers minder toe. De optredende hoge geluidspieken zijn een belangrijk reden vanuit gezondheid en leefbaarheid om de genoemde lawaaiige vliegtuigen niet meer toe te laten.
Bijzondere aandacht zou nu ook al de uitstoot van ultrafijnstof moeten krijgen. In wetenschappelijke kringen is al geruime tijd duidelijk dat ultrafijnstof veel negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid van de burgers (cardiovasculaire effecten) die hieraan worden blootgesteld en daarmee zelfs tot extra sterfte leidt. Ook luchtvaart draagt hieraan bij. In de Nota Luchtvaart wordt op het belang van de aanpak van ultrafijnstof gewezen en zijn sporen aangegeven waarop onderzoek loopt (oa.Schiphol waarvan in de loop van 2021 verdere uitkomsten worden verwacht). In afwachting van dit traject vraagt de rijksoverheid luchthavens alvast actie om de uitstoot zoveel mogelijk te beperken. Hierop aansluitend doen wij een beroep op u om in ieder geval ook het in het rapport van Geel genoemde actiepunt 31 (uitwerken actieprogramma Ultrafijnstof) zo spoedig mogelijk nader uit te werken.

Openingstijden
Een zeker positief voorstel in het advies van Geel is om MAA te sluiten van 06.00 tot 07.00 uur. De beste kansen voor MAA worden gezien op het gebied van luchtvracht en veel minder voor passagiers. Juist de luchtvrachten zijn zwaarder en zullen dus minder snel en met meer geluid het gebied verlaten. Er is geen perspectief voor alleen General Aviation, omdat je daar geen commerciële exploitant voor gaat vinden.

Probleem is dat extensies (b.v. aankomsten tussen 23.00 en 24.00 uur en dus slaapverstoring) zonder twijfel in het zomerseizoen aan de orde van de dag zijn, Tijdens het van Geel proces is bij herhaling gepleit voor een strengere extensieregeling dan de huidige, omdat het verlenen van een extensie een incidenteel karakter dient te hebben. In het advies wordt juist voor ruimere extensieregeling gepleit!

NLR rapport "Schoner en Stiller MAA
Wij zijn er geenszins van overtuigd dat de voorgestelde maatregelen zoals route-optimalisatie, baangebruik en rustmomenten realistisch zijn. En dus ook niet dat deze gaan bijdragen aan hinderreductie van het gebied. Ons inziens is het van belang om te onderzoeken wat de beste klimprocedure is die de minste geluidshinder veroorzaakt. De uitkomst kan namelijk per startrichting en/of geluidscategorie vliegtuig verschillend zijn en juist de directe omgeving van de luchthaven kan er profijt van hebben. In het rapport wordt dit onderzoek overigens wel voorgesteld. Wij dringen erop aan het onderzoek naar de beste klimprocedure op te pakken. Daarnaast is het volgens ons van belang om tegengesteld baangebruik in de toekomst te vermijden. O.a. de gemeente Meerssen (waar de meeste klachten vandaan komen) kent hier bij windstille periodes veel overlast van (starten richting Meerssen en landen via Meerssen).

2750 m baanlengte
Een toekomstig gebruik van de 2750 meter startlengte heeft qua geluidshinder zowel positieve als negatieve aspecten. Om de negatieve impact te minimaliseren wordt voorgesteld om het gebruik van die 2750 meter startlengte te koppelen aan het weren van die meest lawaaiige vliegtuigen. In het advies wordt wel het gebruik van die 2750 meter voorgesteld, maar geen woord over het weren van die Boeing 747-400 of de Airbus A310. Het weren van beide vliegtuigtypes wordt notabene nadrukkelijk vermeld in de Luchtvaartnota 2020-2050. Met het toekomstig gebruik van de 2750 meter startlengte mag geenszins sprake zijn van een uitbreiding. M.a.w. niet meer vluchten i.p.v. differentiëren.

Omgevingsfonds
Het voorstel van van Geel om net als bij Eindhoven een omgevingsfonds op te richten om met name bij Geverik en Schietecoven de ruimtelijke herindeling structureel te verbeteren, juichen wij zeker toe. Dat geldt ook voor de voorgestelde bijdrage van de Provincie, MAA, de gemeente Beek en het Rijk aan het omgevingsfonds. Alle partijen dienen hun verantwoordelijkheid hierin te nemen. Van Geel heeft het over een fonds van indicatief 10 miljoen Euro, maar onduidelijk is wie dit fonds gaat beheren, wie beslist welke investeringen hiermee worden gedaan en in welke mate het aantal ernstig gehinderden hiermee kan worden verminderd.

Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL)
Opmerkelijk is dat het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL), het expertise platform dat al ruim 25 jaar belast is met klachtenafhandeling, kwartaalrapportages en de analyses daarvan, in het geheel niet in het proces van dhr. van Geel betrokken is geworden. Daarnaast sleept zich al 2 jaar de financieringsproblematiek van de KICL voort, waarbij van Geel het heeft nagelaten om in zijn advies een oplossing voor te stellen. We dringen er bij de Provincie met klem op aan om met spoed hier een gepaste oplossing voor te reiken.

Toerisme en recreatie
De vrijetijdseconomie is één van de belangrijke dragers voor de economie in Zuid Limburg. In delen van dit gebied werkt 40% van de beroepsbevolking direct binnen de toeristische sector. Indirecte werkgelegenheid dus niet meegerekend. Dit houdt in dat zeker de helft van onze gezinnen direct of indirect de economische invloed merkt van de vrijetijdseconomie. Uit onderzoek blijkt bovendien dat de economische impact voor de werkgelegenheid in Zuid-Limburg vrij klein is.

80% van gasten die Zuid Limburg bezoeken, komt voor rust & ruimte. Wij delen de zorgen van het wetenschappelijk team o.l.v. dhr. Peeters. Hieruit blijkt onder andere dat de rustzoekende verblijfstoerist niet meer terug komt. Dit afnemende herhaalbezoek creëert een eindigheid aan de vrijetijdseconomie in Zuid Limburg. Redenen genoeg om een exploitatiemodel te onderzoeken die tot minder schade aan de leefbaarheid van Zuid Limburg en het toerisme leidt. De conclusie mag getrokken worden dat MAA mede een grote bedreiging vormt voor dit belangrijke deel van de economie van Zuid - Limburg.

Hierbij dient ook vermeldt te worden dat deze dreiging niet alleen door MAA gevormd wordt. Ook de impact en omvang van het vliegverkeer van Luik-Bierset en de AWACS basis Geilenkirchen zijn naar onze stellige overtuiging een grote bedreiging voor de leefbaarheid in onze plattelandsgemeenten en voor het toerisme in het bijzonder. Wij dringen erop aan in het vervolgtraject de invloeden van het vliegverkeer Luik-Bierset en de AWACS basis Geilenkirchen mee te nemen.

Tot slot
Het verdient naar onze mening de voorkeur om, anders dan waarin de sonderende notitie van GS van februari 2021 kennelijk wordt uitgegaan, om het vervolgproces te starten met het opstellen van een brede MKBA. Hierin wordt onafhankelijk geïnventariseerd hoe een reële kosten-baten analyse eruit ziet voor het vliegveld. Naar onze opvatting is dit juist nu een goed moment, nog voordat eventuele verdere investeringsbeslissingen ten aanzien van het vliegveld worden genomen. Vanuit een open mind worden alle opties voor het gebruik van het gebied naar de toekomst toe in beeld gebracht. Het vervolg kan op deze informatie verder bouwen.

Wij pleiten ervoor de titel van het advies "Op zoek naar verbinding" eer aan te doen. Er zal op een aantal relevante onderwerpen duidelijk stelling genomen moeten worden. In de verdere uitwerking van de visie moeten de verschillende stakeholders nauw betrokken en beter gehoord worden en de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen worden.
Zoals in uw eigen schrijven d.d.december 2019 aan Provinciale Staten gesteld, wordt gestreefd naar een kwaliteitsluchthaven! Wat ons betreft een luchthaven die ernstig rekening houdt met de leefbaarheid in Zuid Limburg en leidt tot een aanzienlijke reductie van de overlast. Het rapport van Van Geel doet ons inziens geen recht aan die voorgenomen ambitie.

Met vriendelijke groet,

het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Valkenburg a[illegible]e Geul,

mr. G.S. Reehuis
algemeen directeur/gemeentesecretaris

dr. J.J. Schrijen
burgemeester

Visie op Maastricht Aachen Airport (MAA)

Vanuit toeristisch perspectief



Provincie Limburg; PROFICIAT



Febr. 2021 : Min. BZK geeft Zuid Limburg definitief de NOVI-status.
- Sterke & Gezonde steden
- Grensoverschrijdende & Innovatieve economie
- Versterken landschap als groene long

Geschiedenis toerisme en MAA

- Tot **2016** was er sprake van een co-samenleving.
- Steeds meer klachten vanaf **2017**, met de komst van **Corendon** en de **vrachtmakelaar TCGI**
- In de zomer van **2018** gingen de gasten & ondernemers zich roeren.
- **18 december 2018** brief geschreven naar GS en PS. Met verzoek om gesprek met GS.
  - Niet gehonoreerd.
- **2019** verdere groei klachten gasten & ondernemers uit m.n. Heuvelland.

- Niet MAA is het probleem, maar **de wijze van exploitatie** van MAA.
- Vanaf 2017 is de **tolerantiegrens** overschreden, door:
  > aantallen vluchten
  > tijden vluchten (veel vroeg en laat)
  > zware lawaaierige toestellenen

Belang toerisme en MAA

	MAA	Toerisme
Geschiedenis	Sinds WO II	Sinds 1853
Werkgelegenheid direct	Volgens Etil in **personen**: Luchthavencluster MAA: 325	Volgens Provincie Limburg in **FTE**: 22.000 4 gemeenten Zuidelijk Heuvelland **FTE:** 4.720 = Zonder detailhandel en toelevering
Werkgelegenheid Indirect voorwaarts en achterwaarts	Maintenance Boulevard: 300 Forwarders & Trucking: 200 Overig: 200 Zie Follow the Money: deel van deze werkgelegenheid is Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs en arbeidsmigranten.	Niet bekend, maar naar verwachting grote multiplier gezien verbondenheid met regio. Vele kleine bedrijven profiteren. Fijnmazig netwerk van werkgelegenheid. Er wordt niets naar elders gereden of gevlogen. Spreuk: *"Als het toerisme niest, dan hoest Limburg."*

Belang toerisme & MAA

	MAA	Toerisme
Kenmerken	• Footloose exploitanten • Exploitatie volatiel • Buitenlandse multinationals • Bedreiging leefbaarheid • Geen bijdrage aan landschap • Geen onderhoud monumenten • Geen band met verenigingen • Geen bijdrage aan vestigingsklimaat • Jaarlijks miljoenen subsidie nodig om te bestaan • Geeft overlast • Roept weerstand op bij deel bevolking	• Diep geworteld in Zuid-Limburg • Stabiele omzetcijfers • Familiebedrijven, meerdere generaties • Randvoorwaarde voor leefbaarheid platteland • Zorgt voor onderhoud landschap (= duurzaam) • Zorgt voor onderhoud monumenten • Financiert verenigingsleven mede • Levert bijdrage aan vestigingsklimaat • Geen subsidienodig. In tegendeel. Levert belastinggeld op (€ 9 miljoen toeristenbel.) • Geeft geluk voor inwoners (recreatie) • Groot draagvlak bij bevolking. 75% van de inwoners in Zuid-Limburg is blij met toerisme. (Onderzoek Provincie Limburg 2018)

- Dient MAA Limburg of dient Limburg MAA ?

- MAA heeft géén relatie met de topsectoren Chemie, HTSM, Life Sciences & Health en Toerisme.
- MAA levert wel schade voor de topsector toerisme & aan de natuur/stiltegebieden
- MAA opereert als een **nutsbedrijf zonder nut**. Dit nut (ofwel “basis infrastructuur”) wordt niet uitgelegd. “Banen” is geen nut als je praat over basisinfrastructuur
- Werkgelegenheid: Bij Landal Green Parcs & Thermae 2000 al groter dan bij MAA
- Multiplier / economische impact: héél véél kleiner voor MAA
- MAA-klanten komen en gaan; bij tegenslag blijken langjarige contracten opzegbaar

Het nut van MAA anno heden

- **De term ‘Luchthaven van Nationale Betekenis’**:

  De betekenis van deze status is slechts de eis dat het Rijk de vergunning verleent.

  Deze woorden duiden dus niet op een belang of een verantwoordelijkheid voor NL.

- **MAA heeft geen eigenstandige positie:**

  Situatie op andere luchthavens bepaalt exploitatie op MAA. Bijv.:

  de bloemenvluchten van Emirates waren het gevolg van een slot-tekort op Schiphol.

> **Limburgse belastingbetaler financiert dus een infrastructuur** die wordt gebruikt door buitenlandse bedrijven

Enkele observaties over MAA

- MAA heeft sinds 2008 geen hub/lijndienst meer. Hub gaat er ook niet meer komen vanwege Corona, Green Deal en inzet op (nacht)treinen vanuit EU
- Tefaf-jets: MAA levert naar schatting < dan 100.000 overnachtingen op de 6,3 miljoen in Zuid-Limburg (via piloten, jets en gasten die vanaf MAA naar buitenland vliegen)
- Corendon: uitgaand toerisme  & voor vracht zijn we laad- en los station
- MAA in concurrentie met 8 vliegvelden in de regio; er zijn alternatieven
- CO-2 discussie & stikstof compensatie?.... & straks de Omgevingswet?
- Structureel moet de provincie financieel bijdragen. Wil dé Limburger dat?

Andere benadering: *“structure follows stragegy”,*

- Hoe kan MAA de 5 Limburgse topsectoren versterken?
- Wat is de positie van MAA in zijn geografische context?
- Wat zijn wereldwijde trends en ontwikkelingen en hoe kunnen wij daar als Limburg op inspelen?

- Huidige proces: Traditioneel, niet transparant & matige wetenschappelijk onderbouwing.

Tijd voor LEF, Tijd voor (politieke) durf? Tijd voor innovatief denken? Tijd voor ambitie?

1995:

- Oostelijke Mijnstreek. Lelijkste gebied van NL. Nul € toerisme.
- “Niemand gaat op vakantie naar een mijnstreek!”

2021:

- Parkstad winnaar WTCC Award 2016 (hoogste toeristische onderscheiding ter wereld)
- Per 2018 heeft Parkstad 1/3 van de omzet van het toerisme in Zuid-Limburg (€ 400 miljoen) en is al groter dan Maastricht (€ 335 miljoen). Exclusief buitenlands dagtoerisme (= € 800 miljoen in geheel ZL).

Ons advies: Durf te inspireren:

- Durf te vernieuwen! Durf anders te denken! Pak het volgende motto:

  "MAA is in 2030 een inspiratie voor de wereld!"
- Beweeg weg van het klassieke luchtvaartdenken dat nu domineert.
- Geef dus de opdracht tot nieuw en écht onderzoek naar de kansen van een *kleine innovatieve luchthaven* die **samen met de 5 topsectoren en kennisinstellingen** in de Euregio wordt ontwikkeld.
- **Creëer een beweging** rond dit vernieuwende denken over de luchtvaart**.**

Ons advies: Durf te kantelen:

- **Zet de toon in de internationale discussie over “anders vliegen”**.

  Dit leidt ook tot bezoek aan MAA (en congressen voor het MECC)!
- **Laat je nu vooral niet verleiden om ‘maar’ door te gaan met vrachtmultinationals en Corendon**, want dan mis je het **kantelmoment** en loop je het risico om nog jaren ín dit ouderwetse exploitatieverhaal te blijven hangen met dito conflicten met burgers, schade voor toerisme en incidenten
- Wij willen graag meewerken aan een succesvol (een NOVI-waardig) MAA
- **Wij pleiten ervoor om MAA vooral NIET te sluiten!**

Dank voor de aandacht.

- **Arthur van Disseldorp**, regiomanager HISWA-RECRON Limburg
- **Hank van Vleuten**, vice-voorzitter Koninklijke Horeca Nederland Zuid-Limburg, bestuurslid KHN Vaals
- **Wynand Vogels**, bestuurslid Stichting VVV Zuid-Limburg
- **Anya Niewierra**, algemeen Directeur Visit Zuid-Limburg

Financieel Dagblad 27 februari 2021

Vooruit De toekomst van mobiliteit

Een privévliegtuig voor iedereen

Vorige week werd hier beschreven hoe de snel beter wordende batterijen tot een stroomversnelling voor het elektrisch vliegen zullen leiden, vergelijkbaar met wat we nu meemaken met de elektrische auto. Maar waar het bij de elektrische auto gaat om een verbetering van een bestaand vervoerssysteem, kan elektrificatie in de luchtvaart wel eens leiden tot een heel nieuw systeem voor mobiliteit op de korte en middellange afstand.

Dat is niet omdat er steeds grotere elektrische vliegtuigen komen, maar vooral omdat kleine elektrische vliegtuigen steeds verder kunnen vliegen en vooral veel goedkoper zullen worden. Denk aan een vliegtuig voor vijf, tien of twintig personen met één piloot, dat op afstand te besturen is in geval van nood. Die vliegtuigen hebben als groot voordeel dat ze niet alleen gebruik kunnen maken van de grote luchthavens, maar ook van kleine regionale vliegvelden. In totaal heeft Nederland er daar een stuk of twintig van, in Europa zijn er bijna tweeduizend.

Die lokale vliegvelden zijn voor de meeste mensen veel makkelijker te bereiken dan een grote luchthaven of een internationaal treinstation. En door de impliciete schaalbaarheid van de luchtvaart kun je zonder veel extra investering al die duizenden punten in Europa rechtstreeks met elkaar verbinden met een vraaggestuurd en efficiënt vervoerssysteem, ook met een kleine groep reizigers. Zakelijke reizen naar heel Europa vanaf vliegveld Budel of Teuge. Binnen een paar uur in de Alpen op de ski's vanaf vliegveld Breda of Drachten. En vliegveld Arnemuiden als de toeristische toegangspoort naar Zeeland voor heel Europa.

Het is een veel effectiever alternatief voor veel Europese vluchten, maar ook voor veel lange auto- en treinritten. En dat is prima. Want op bijna alle gebieden is elektrisch vliegen het betere alternatief. Je hebt geen uitstoot van stikstofoxiden, geen storende vliegtuigstrepen, geen fijnstof door slijtage van banden, wegdek, bovenleiding of remmen. Daarnaast kunnen elektrische vliegtuigen, in tegenstelling tot vliegtuigen met verbrandingsmotoren, relatief makkelijk voorzien worden van meerdere propellers, die daardoor met een lagere snelheid kunnen draaien. Daardoor wordt de geluidsoverlast beperkt tot bij het opstijgen, vergelijkbaar met de overlast van een passerende vrachtwagen op de snelweg.

Het zal een beetje voelen als een privévliegtuig voor iedereen. Maar dan goedkoper, duurzamer, comfortabeler, veiliger en over de hele route veel stiller dan het alternatief. En, misschien wel het belangrijkste, zonder het enorme ruimtebeslag dat een trein of auto vergt. En zonder gigantische investeringen en operationele subsidies. Het duurt nog een aantal jaren voordat we zover zijn en sommige technieken moeten zich nog in de praktijk bewijzen. Maar eigenlijk zou je het moeten omdraaien: je moet wel heel erg zeker weten dat elektrisch vliegen niét gaat lukken om nu nog te investeren in enige andere vorm van middellangeafstandsvervoer.

MET KLEINE ELEKTRISCHE VLIEGTUIGEN KUN JE REGIONALE VLIEGVELDEN GAAN VERBINDEN



De Israëlische Eviation Alice. Dit soort kleine vliegtuigen zijn niet alleen veel schoner, maar produceren met hun meerdere propellers ook minder geluidsoverlast. FOTO: REUTERS

Carlo van de Weijer is directeur van het Eindhoven AI Systems Institute en wisselt deze week duocolumnist Maarten Steinbuch af.

Commssie FED, 5-3-2021

Inspreken vergadering Commissie Financiën, Economie en Bestuur (**FEB**) van Provinciale Staten op 5-3-21 iBabs Online
door Wim Derks, namens Alliantie Tegen Uitbreiding MAA, alliantie@stopgroeimaa.nl

Geachte leden van de commissie,

Eind jaren zeventig
Het vliegveld is hier toevallig gekomen. Niet omdat het van betekenis was voor de regio. Maar het zou wel een betekenis voor de regio kunnen krijgen.
Toen ik eind jaren zeventig in Maastricht kwam werken als regionaal econoom, was de Provincie al druk bezig met de verkenning van de mogelijkheden voor het vliegveld. Een onderzoeksbureau uit Amerika zag een positief toekomstperspectief voor vliegveld Beek. Het was begrijpelijk dat de Provincie de economische potenties van het vliegveld wilde benutten. De werkloosheid steeg omdat de naoorlogse geboortegolf op de arbeidsmarkt kwam. In Zuid-Limburg steeg de werkloosheid extra door de mijnsluiting. De economie had daarom de hoogste prioriteit. Overlast en milieu waren ondergeschikt.

Functie gehad voor de regio
De hoge verwachtingen van de groei van de luchthaven werden echter iedere keer opnieuw geen werkelijkheid. Het vliegveld heeft in het verleden een functie gehad voor de regio toen er lijnvluchten waren naar andere grote luchthavens zoals Schiphol. Het vliegveld had daarmee een meerwaarde voor het vestigingsklimaat van bedrijven in de regio. Iets wat de moeite waard is voor de regio mag wat kosten.

Grote veranderingen
In de afgelopen jaren is er echter zeer veel veranderd. De naoorlogse geboortegolf is de arbeidsmarkt aan het verlaten. De instroom van jongeren is gering, omdat er zo weinig kinderen geboren worden, met name in Zuid-Limburg. In Zuid-Limburg is in de komende tijd het aantal jongeren in de leeftijd dat ze op de arbeidsmarkt komen de helft kleiner dan het aantal ouderen in de leeftijd dat ze de arbeidsmarkt verlaten. (Zie Bevolking-en-arbeidsmarkt-Limburg-19-2-21.pdf (stopgroeimaa.nl))Er ontstaat een structureel tekort aan arbeidskrachten. We zullen steeds meer een beroep moeten doen op buitenlandse arbeidskrachten. Arbeidsplaatsen zijn geen doel meer op zich. We kunnen ons nu de luxe permitteren dat we kritisch kunnen zijn ten aanzien het soort economische activiteit. De economie moet steeds meer aan de eisen van duurzaamheid voldoen. Welzijn en leefbaarheid worden belangrijker.
Het milieubewustzijn neemt toe. De houding ten opzichte van vliegvakanties verandert. Tot enkele jaren geleden mocht de luchtvaart onbeperkt groeien. Vrijwel iedereen vindt nu dat ook de luchtvaart een bijdrage moet leveren aan het klimaatbeleid.
Vluchten op korte afstand moeten afgebouwd worden. MAA zal daarom nooit meer een lijnverbinding krijgen met een grote luchthaven in de buurt. Kan MAA dan nog wel beschouwd worden als basisinfrastructuur? Moet er zoveel Limburgs gemeenschapsgeld besteed worden aan het wegbrengen van toeristen naar verre bestemmingen en aan de overslag van vracht bestemd voor Noordwest-Europa?
De werkgelegenheidsbetekenis van MAA is beperkt en cijfers daarover blijken bovendien iedere keer niet te kloppen.

Coronacrisis
De luchtvaart heeft nu te maken met de **coronacrisis.**
Wat passagiers betreft is de coronacrisis dramatisch voor MAA zoals voor andere vliegvelden. Wat betreft vracht profiteerde MAA tijdelijk van de coronacrisis en daardoor was 2020 een topjaar wat betreft vracht op MAA. De hoeveelheid vracht was in december 2020 echter weer 10 tot 20 % lager dan een jaar eerder. Wat blijft er over van de vracht op MAA nu er volop ruimte is op andere vliegvelden?
Wat zijn de blijvende gevolgen van de coronacrisis voor passagiersvervoer? Zal Corendon nog op MAA blijven?

Luchtvaartnota
De Luchtvaartnota van het Rijk komt na de verkiezingen opnieuw in het Kabinet en daarna in de Tweede Kamer. De beperkingen aan de groei van luchtvaart en daarmee ook aan de mogelijkheden van de regionale luchthavens worden naar alle waarschijnlijkheid aangescherpt als er meer rekening gehouden wordt met milieu.

Volledige informatie voor besluitvorming
Aan uw commissie wordt vandaag gevraagd een aantal richtinggevende uitspraken te doen. Als laatste betreft dat de op te stellen maatschappelijke kosten en baten analyse (mkba). Dat daarin ook de variant van een kleine innovatieve luchthaven wordt meegenomen is geweldig.
Zojuist heb ik echter geschetst dat in de afgelopen jaren de omstandigheden van de luchtvaart in het algemeen en van MAA in het bijzonder fundamenteel zijn veranderd. Het is daarom noodzakelijk dat nut en noodzaak van een luchthaven in het dichtbevolkte en kwetsbare Zuid-Limburg opnieuw aangetoond moet worden.
Voor een goede besluitvorming is het daarom noodzakelijk dat in de mkba ook de variant van sluiting en gebiedsontwikkeling onderzocht wordt, omdat hiermee hoogst relevantie informatie beschikbaar komt.
Bij gebiedsontwikkeling kan aan een aantal zaken gedacht worden die ook in de toekomst een echte meerwaarde hebben voor de regio zoals een ECO-campus gericht op duurzaamheid: circulaire economie, energietransitie, verduurzaming Chemelot en een GEO-campus in verband met de Einstein telescoop.

Afsluiting
Ik wens u namens de Alliantie veel succes met een toekomstgerichte besluitvorming over het gebruik van het terrein van MAA, een gebruik met een optimale meerwaarde voor Limburg.

Tot zover mijn bijdrage, die ik op papier naar de griffier heb gestuurd met daarin een bronvermelding.
Ik dank u voor de aandacht.