

Concept deelverslag van het verhandelde in de Statencommissie Leefomgeving (LEO)

Van 11-09-2026

Betreffende G-26-022 Statenvoorstel inzake N280 Leudal - bijstelling krediet, brief GS van 18-8-2026

Statenkenmerk

P-26-022

Maastricht

11-09-2026

De voorzitter: Dames en heren, wij gaan weer beginnen. Wil iedereen zijn plaats weer innemen, en wil het in de hoek wat stil kunnen zijn daar. Wilt het speelhoekje even stil zijn, anders sluit ik de zandbak af. Wij gaan verder met agendapunt 7.2, en dat is het 'Statenvoorstel inzake N280 Leudal - bijstelling krediet'. We hadden daar net al een winstwaarschuwing over. Alvorens het aanbestedingstraject voor de reconstructie van N280 Leudal kan worden gestart, moet er voldoende geld zijn, dat heeft u kunnen lezen, en vandaar dat dit voorstel nu voorligt. We behandelen dit in twee termijnen. Ik stel voor: de eerste termijn voor de commissie drie minuten, de tweede termijn, als u die wenst, één minuut en uiteraard reactietijd voor het College. Ik begin bij de heer Huizing.

De heer Huizing (RVL): Dank u wel, voorzitter, dan nu de ...

De voorzitter: Excuus, momentje, mijnheer Huizing. Mijnheer Bloi. Er is een discussie over het aantal minuten.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Anderhalve lijkt me meer dan voldoende.

De voorzitter: Dan doe ik het gewoon een beetje op z'n Salomons, ergens tussen de drie en de vijf minuten. Ja? Oké. Mijnheer Huizing.

De heer Huizing (RVL): Dank u, voorzitter. Dan zal ik nu de grasmaaiër gaan hanteren, maar dat gaat in drie minuten wel lukken, denk ik. Voor ligt in feite een aanvraag voor de goedkeuring van een budgetverhoging voor de langverwachte aanpassing van de N280. Voor zover het om de goedkeuring gaat, willen we aansluiten bij de oproep van de Steungroep N280 om zo spoedig mogelijk een veilige weg voor alle weggebruikers te creëren, dus, ja, we zijn voor. Echter wel een aantal heel concrete vragen. Er wordt aangehaald dat er door de toestand van de Kelperbrug mogelijk rekening moet worden gehouden met verhoogde kosten voor de bouwlogistiek. We mogen er toch van uitgaan dat alle gevolgkosten als gevolg van de lamentabele toestand van ons rijkskunstwerk verhaald gaan worden op het Rijk? Dus graag uw reactie daarop, dus ook als het gaat om die bouwlogistieke kosten. In het verlengde hiervan: de gemeente Leudal draagt keurig netjes haar steentje bij aan de gestegen kosten, maar het Rijk houdt voor de Kelperbrug vast aan een eerder overeengekomen bedrag van € 7,8 miljoen. Het lijkt me niet in lijn met wat we met andere projecten hebben gehad als het gaat om kostenstijgingen die gedeeld moeten worden tussen partners. Kunnen we vragen om het Rijk er heel nadrukkelijk erop te wijzen dat we samen in hetzelfde schuitje zitten en dat ze naar rato moeten bijdragen aan de kosten van notabene hun eigen brug? Dan is er een brief bijgevoegd over de duurcompensatie, waarin redelijk kort door de bocht het sneuvelen van twee ovondes wordt aangekondigd ten faveure van twee kruispunten met VRI's. Woorden als 'optimaliseren' en 'verbeterde verkeersveiligheid' vallen hier. Mij kwam het niet erg overtuigend over, te meer omdat later toch al het behoud van een aantal monumentale kastanjes als een van de belangrijkste argumenten wordt aangehaald. Waarom niet de ... Kastanjabomen, sorry. Ja, die noem je ook wel eens kastanjes, volgens mij, in ieder geval. Ja, waarom niet die ovondes met de bijbehorende natuurcompensatie handhaven? Als ik het goed heb, is dat een factor 1,6 die daarop losgelaten kan worden. Dus dat is een concrete vraag die we hebben. De vraag is ook: zien wij dat nu voor het eerst die wijzigingen, of had ik die al eerder moeten kunnen zien? En wat is precies de status van die brief in relatie tot het

financieringsvoorstel van de N280? Is het gewoon informatie of moeten wij daar toestemming voor geven? Dat is eigenlijk de vraag, maar ik had gewoon vragen over de wijsheid van dit besluit, eerlijk gezegd. Dan inderdaad als het gaat om de wijziging van de financiering, lijkt me dat logisch wat men voorstelt, maar wat betekent het concreet met betrekking tot de huidige bruteringsreserve? Komt die dan vrij te vallen, en hoe hoog is dat bedrag waar we het over hebben? Dan volgt de conclusie dat we hier worden geconfronteerd met de consequenties van een ellenlange doorlooptijd van procedures, met in het geval van de N280, om het maar heel cru te zeggen, achttien geregistreerde ongevallen voor ieder jaar vertraging, met een 0,5 verkeersdode en naar schatting denk ik zo'n € 14 miljoen extra kosten per jaar. Voor de N280 is het nu te laat, maar toch aanleiding om GS nog een keer te vragen om met motie 3286, 'Raad van State, maak vaart!', onder de arm naar Den Haag te gaan als u toch naar Den Haag gaat. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Beckers.

De heer Beckers (JA21): Dank u wel, voorzitter. Laten we beginnen waar we het wel mee eens zijn: deze weg moet er komen. Bij het teruglezen van de oude stukken viel me wel iets op. In 2022 was er in het inpassingsplan een raming van € 104 miljoen als P50 en € 121 miljoen als P85. De eigen leidraad van deze Provincie schrijft P85 voor. Deze Staten hebben toen met motie 2863 van mevrouw Berghorst aan het College gevraagd om die afgerond € 20 miljoen toe te voegen om aan die eigen norm te voldoen. En in diezelfde motie stelde deze Staten iets vast wat vandaag weer pijnlijk actueel is: dat het in tien jaar tijd niet of nauwelijks is gelukt om infrastructurele projecten op tijd en binnen het budget af te ronden. In het voorstel staat een hele reeks verklaringen voor de kostenstijging: vertraging bij de Raad van State, indexering, nieuwe wet- en regelgeving, het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen, MKI-eisen, verlooponderzoeken, een langere uitvoeringsduur, landbouwroute, btw en een hogere risicoreservering. Alleen, voor ons ontbreekt misschien wel de belangrijke informatie: wat kost ieder van deze posten? Kan dat worden uitgesplitst? De risicoreservering kennen we. Ik zal even wat grasmaaien in mijn spreektijd, mevrouw de voorzitter. Daarna nog een vraag: welke maximale MKI-waarden worden bij dit project gehanteerd en gaan die verder dan wat wettelijk noodzakelijk is? De basisrapportage uit 2024 kende een gunstig en ongunstig scenario, en het gunstige scenario zou eind 2025 worden gegund en in 2026 zou de uitvoering starten, en in het ongunstige scenario zou eind 2026 worden gegund en in 2027 worden gestart. Vandaag lezen we dat de definitieve gunning pas eind 2027 is of begin 2028 en dat de schop naar verwachting de eerste helft van 2028 in de grond gaat. Vertraging kost geld, onderzoeken verouderen en moeten opnieuw, projectorganisaties blijven langer draaien, prijzen worden verder geïndexeerd. Ik wil eigenlijk verder kijken dan alleen die N280, want, zoals ik net al zei, we zien dat steeds, eigenlijk altijd, bij grote infrastructurele projecten dat die vertraging uiteindelijk weer leidt tot aanvullende onderzoeken en kosten. Dus mijn vraag is: welke lessen trekt het College hieruit voor de projectbeheersing? Wordt na de afloop ook systematisch onderzocht waar in het proces die wachttijd, dat dubbelwerk en die kosten ontstaan, en hoe die lessen dan in de toekomst worden toegepast bij nieuwe projecten? Dan heb ik nog een vraag over inderdaad die bruteringsreserve. Ik zal even nog wat meer gras wegmaaien. Die € 3,26 miljoen wat in de begroting komt te staan ... Even kijken. Ik heb te veel weggemaaid. Ik moet even terugkijken.

Spreker [1:52:07]: Inzaaien.

De heer Beckers (JA21): Ja, opnieuw inzaaien. Of u die € 3,26 miljoen even kunt uitsplitsen? Want er zit natuurlijk een deel van die indexering van vandaag bij, of ja, van vandaag, die € 40 miljoen die er nu bij gaat komen, maar er zit ook iets van een weg van Roermond bij, meen ik, en een stuk van Leudal. Dus of u die € 3,26 miljoen kunt uitsplitsen is eigenlijk mijn vraag? En daar wil ik het tot nu toe bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Bloi.

De heer Bloi (VVD): Dank u wel, voorzitter. Dat de N280 financieel een tegenvaller zou opleveren, was eerder dit jaar al aangekondigd, maar € 40 miljoen extra hakt er dan wel in. Om het bedrag in perspectief te plaatsen: € 40 miljoen is ongeveer twee keer de investering die we kennen bij de Wittemer Allee. En toch staan we vandaag alweer voor een ongemakkelijke werkelijkheid: kunnen we als Provinciale Staten werkelijk anders dan instemmen? De N280 is immers de belangrijkste oost-westverbinding van Midden-Limburg en daarmee een cruciale schakel in de basisinfrastructuur van onze Provincie. Het project is inmiddels vergevorderd en uit het voorstel blijkt dat mogelijke versoberingen allang zijn doorgevoerd of nog worden doorgevoerd. De Staten staan daarmee feitelijk met de rug tegen de muur. Niet instemmen brengt een essentieel infrastructureel project in gevaar, instemmen betekent € 40 miljoen extra beschikbaar stellen. Voorzitter, de VVD begrijpt een deel van de oorzaken. We lezen over vertragingen door planologische procedures. Het recht om bezwaar te maken tegen grote projecten is een groot goed in dit land, maar dit dossier laat ook weer zien dat lange procedures uiteindelijk forse rekeningen kunnen hebben. We lezen over gewijzigde wet- en regelgeving, langere doorlooptijden, indexeringen, sterk gestegen kosten. Dat verhaal herkennen we inmiddels ook bij andere provinciale infrastructureel projecten, waaronder de N598. Precies daar begint voor de VVD de politieke vraag. Deze kredietbijstelling wordt afgezet tegen de versie 1.1 uit 2021 van het uitvoeringskader voor infrastructurele projecten 'Zo Werken Wij!'. En inderdaad, zo werkten wij in 2021, want sinds 2021 is de wereld ingrijpend veranderd. We kregen te maken met een coronapandemie, hoge inflatie, verstoorde internationale leverketens, grondstoftekorten, een oorlog in Oost-Europa en nieuwe geopolitieke en economische onzekerheden. Niemand kon in 2021 voorspellen hoe al die ontwikkelingen precies zouden uitpakken. En juist daarom vragen wij ons af: wanneer werd het binnen de provinciale organisatie duidelijk dat de oorspronkelijke ramingen voor de N280 niet langer realistisch waren? Wanneer is het project tussentijds opnieuw financieel doorgerekend? Op welk moment werd duidelijk dat we niet over enkele miljoenen, maar over tientallen miljoenen extra spraken? Wanneer is Provinciale Staten daarover geïnformeerd? Want het project kan wel duurder worden, maar in tegenvaller van € 40 miljoen mag voor Provinciale Staten niet echt uit de lucht vallen. Voorzitter, daar komt voor de VVD dan nog een tweede vraag of een tweede zorg bij. De N280 staat niet op zichzelf. We hebben meer grotere infrastructurele projecten lopen of in voorbereiding. Ook die projecten krijgen te maken met hogere prijzen, langere procedures, gewijzigde regelingen, schaarste op de arbeidsmarkt, indexeringen et cetera. Als de N280 nu al € 40 miljoen extra vraagt, welke financiële risico's zitten dan nog in de andere provinciale infrastructureel projecten? De VVD wil voorkomen dat we de komende jaren project voor project worden geconfronteerd met nieuwe kredietbestellingen. Daarom vragen we het College om inzicht te geven in welke grote provinciale infrastructureel projecten op dit moment financieel onder druk staan en waar substantiële risico's op kredietbijstellingen bestaan.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst [PvdA]: Voorzitter. Ik ben een beetje in verwarring, want het College rapporteert daar toch over aan ons in IPML? En dat bespreken wij hier ieder half jaar, dus wilt u dan aanvullend op het IPML nog een ander overzicht?

De heer Bloi (VVD): Ik zou dat voor nu best wel willen, ja.

De voorzitter: Oké, helder. Ik stel voor dat de Gedeputeerde daar zo meteen op reageert. U was klaar, mijnheer Bloi?

De heer Bloi (VVD): Nee, ik ben nog niet klaar. Bijna. Even kijken. Daarom vragen we het College om inzicht te geven welke grote Provinciale infrastructuurprojecten op dit moment financieel onder druk staan en waar substantiële risico's op kredietbijstellingen bestaan, niet om vandaag ieder toekomstig bedrag exact te voorspellen, dat kan gewoon niet, wel om Provinciale Staten nog eerder in positie te brengen om financiële risico's zichtbaar te maken voordat het project zo ver is gevorderd dat er feitelijk nauwelijks nog echt een keuze resteert. € 40 miljoen extra voor de N280 is een forse rekening. De VVD wil voorkomen dat dit het begin blijkt van een reeks financiële verrassingen. Limburgers mogen verwachten dat we niet alleen weten wat projecten vandaag kosten, maar ook tijdig zicht hebben op wat er morgen op ons afkomt. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Het is natuurlijk best wel een historische dag als we na ruim twaalf jaar, misschien nog wel langer, nu toch eindelijk tot een onherroepelijke PIP zijn gekomen dat we aan de slag gaan. Het is een beetje alsof je naar het plafond van de Sixtijnse Kapel kijkt en dan de Schepper Adam zijn vinger net ziet aanraken. En dat is natuurlijk nog nooit gebeurd, want er zit altijd wat ruimte tussen bij de schepping, maar ja, de Gedeputeerde zou zomaar eens de Michelangelo van Limburg kunnen zijn, die dus prachtige steden zoals Weert en Roermond met elkaar gaat verbinden met de N280. Dus ik denk dat we vandaag ook naar het halfvolle glas moeten kijken en moeten inzien dat we een aantal heel belangrijke infrastructurele projecten de afgelopen jaren hebben afgerond, en dat dit een van de laatste is. We hebben natuurlijk de Parkstadring gehad, we hebben de tunnel in Maastricht, in dat kader hoort deze ook, de Maaslijn die doorgaat, dus echt een aantal infrastructurele maatregelen die nodig zijn om Limburg verder te laten groeien, om ook onze economische ambities in gang te zetten, en daar is de N280 één van. En dat is dan, zo hoort u mij in deze intro, bijna onbetaalbaar. En dat blijkt dan ook maar weer vandaag, want we kunnen natuurlijk niet zeggen we gaan het niet doen, want gaan het natuurlijk wel doen. Het is superbelangrijk, niet alleen voor de economische impact, maar ook voor het aantal verkeersdoden dat daar de afgelopen jaren is gevallen. Het is gewoon een heel gevaarlijke weg. Het is bijna beschamend dat het zo lang heeft moeten duren door onze bureaucratie, door onze onuitlegbare regels rondom stikstof, natuur, noem maar op. Dus ik ben blij dat we vandaag in ieder geval een positief signaal kunnen geven en wat het CDA betreft zijn de extra middelen ook mogelijk en moeten we vooral nu aan de slag gaan. En ook alle bezuinigingsmaatregelen die er in het afgelopen jaar waren voorgesteld, zijn nu van de baan omdat er goed is gekeken met de gemeente naar additionele middelen. En we hebben zelf ook nog een keer heel goed gekeken. Dus, ja, er gaat één rotonde niet door, maar de rest van alle bezuinigingen gaat wel door, dus ik denk dat het een heel positief verhaal is en topwerk van ons. Het lukt het Rijk niet in Nederland wat nu ons toch wel gaat lukken, dus complimenten. Dank je wel.

De voorzitter: Dank je wel. Mijnheer Nijenhuis.

De heer Nijenhuis (BBB): Dank u wel, voorzitter. Of het topwerk is van de Provincie, daar kunnen we over redetwisten als we over een project praten dat al sinds 2008 in de steigers is gezet toen de regionale ontwikkeling van Midden-Limburg op de agenda werd gezet, dus dat is nog de vraag. Maar BBB heeft ook begin 2025 al gezegd dat de N280 dringend moet worden aangepakt. De weg is belangrijk voor Midden-Limburg, maar vooral de verkeersveiligheid vraagt om actie. Sinds 2016 gebeurden hier 186 omvallen, waarvan vijf met dodelijke afloop. Dat willen we niet meer meemaken. We spreken bovendien over een project waarvan de voorbereiding al in 2008 en 2009 begon, dat zei ik zo straks. En als de weg straks in 2030 klaar is, heeft het hele proces ruim 20 jaar geduurd. Iedere verdere vertraging betekent dat de onveilige situatie langer blijft bestaan. Daarom steunt BBB de uitvoering van dit project, zeker ook omdat de Steungroep N280 er inmiddels bijna een generatie op heeft moeten wachten. Begin 2025 bedroeg de raming al € 133,5 miljoen. Daar stond € 112,6 miljoen

aan dekking tegenover destijds. Er was toen dus al een tekort van bijna € 21 miljoen. We hebben destijds gezegd dat we met frisse tegenzin met dat tekort zouden kunnen instemmen. De nieuwe raming bedraagt evenwel € 156 miljoen. Dat is nog eens een keer € 22 miljoen meer dan begin 2025. De antwoorden op de vragen van de VVD geven hiervoor meer uitleg. Dank daarvoor. De latere oplevering zorgt voor ruim € 6 miljoen aan extra indexering. De langere uitvoeringsduur kost ongeveer € 4 miljoen. De gestegen marktprijzen hebben tevens een effect van ruim € 4 miljoen. Nieuwe duurzaamheids- en milieueisen kosten samen ongeveer bijna € 2 miljoen. Dat verklaart een groot deel van de stijging, maar nog niet alles. Andere bedragen worden vanwege de aanbesteding alleen vertrouwelijk met PS gedeeld. Wij begrijpen dat de Provincie haar positie op de markt moet beschermen. Ik sluit me dan ook aan bij de opmerkingen die voorgaande sprekers al hebben gedaan over de prioritering die we af en toe leggen, en ook de opmerking die de heer Huizing maakt over het belang van de kastanjes is daarbij relevant, denk ik. BBB is tevreden dat de belangrijke versoberingen, zoals net ook al genoemd, niet worden doorgevoerd. Bezuinigingen op verkeersveiligheid, leefbaarheid en landbouwverkeer zouden moeilijk te ervaren zijn. We zijn in het bijzonder blij met de oplossing voor het landbouwverkeer bij Baexem. Na overleg met de LLTB, Cumela en de gemeente Leudal komt er aan de zuidzijde van de N820 een stevige landbouwroute van zeven meter breed. Hierdoor kunnen grote landbouwvoertuigen elkaar tijdens de oogst veilig passeren. Ook de voetgangersvoorziening en de fietstunnel bij Kelpen-Oler, het passende viaduct bij de Kasteelweg en de fietstunnel bij N273 blijven gelukkig behouden. Kan de Gedeputeerde bevestigen dat deze voorzieningen nu een vast onderdeel zijn van het project en na aanbesteding niet opnieuw als mogelijke bezuiniging terugkomen? Dan de financiering. GS stelt voor de bruteringsreserve van ongeveer € 120 miljoen, € 118,7 miljoen om precies te zijn, op te heffen en het bedrag toe te voegen aan de algemene reserve. De kapitaallasten van de N280 worden dan, net als bij andere investeringen, jaarlijks betaald uit de gewone begroting. BBB begrijpt de keuze voor één duidelijke werkwijze en zal daarom instemmen met scenario één. Maar de kapitaallasten blijven nog tientallen jaren bestaan. We hebben het in het vorige agendapunt ook al behandeld. Alleen deze kredietverhoging al leidt vanaf 2030 tot ruim € 1 miljoen extra aan lasten per jaar gedurende 40 jaar. De begroting bevat al informatie over investeringen, reserves en kapitaallasten, en, zoals net ook gezegd, blijven die nog jaren en ook bestuursperiodes doorlopen. En misschien is dit dan het moment om de opmerking die de Gedeputeerde daarover maakte ook in de vorm van een toezegging te krijgen. Voorzitter, afrondend, BBB steunt de reconstructie van de N280. De verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid maken verdere vertraging onverantwoord. We zullen daarom instemmen met het hogere krediet en met scenario 1. We vragen daarbij wel blijvende openheid over de kosten en een helder langjarig overzicht van de financiële gevolgen van onze investeringen. Tot dusver.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Ubbink.

De heer Ubbink (SP): Dank, voorzitter. Vanuit ons heel kort. Zoals eerdere sprekers al hebben aangegeven, is het een behoorlijke smak geld, maar we komen er eigenlijk niet meer echt omheen, en het is cruciaal voor het realiseren van dit project. Ik heb alleen nog eigenlijk dan de vraag van op welke wijze wordt er bij toekomstige projecten ... Wat voor maatregelen worden daar genomen om zo'n financiële tegenvaller te voorkomen, of is er hier sprake geweest van een soort perfecte storm waar alles net samenkwam om ons deze tegenvaller te berokkenen? Dat is eigenlijk de enige vraag waar ik graag een antwoord op zou horen van de Gedeputeerde. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Nefjodov.

De heer Nefjodov (GroenLinks): Voorzitter, GroenLinks staat doorgaans niet vooraan als er ergens nieuw asfalt wordt uitgerold. En niets doen is in dit geval ook een keuze, maar als je het mij vraagt is

niets doen nu geen verstandige keuze. Sinds 2016, zoals net benoemd, vonden er op dit traject 186 forse verkeersongevallen plaats, waarvan vijf met dodelijke afloop. Dat zijn cijfers waar we niet omheen kunnen en waar ik nog altijd van schrik. Verkeersveiligheid weegt voor ons dan ook zwaar en daarom begrijpen wij dat deze reconstructie noodzakelijk is, en de aanvulling ook. Om een concreter inzicht te krijgen in de toegevoegde waarden voor die verkeersveiligheid waar het ons om gaat, zou ik GS allereerst willen verzoeken of zij zouden kunnen toezeggen, nog voor de aanstaande Statenvergadering, aan PS een concreet overzicht te verstrekken in hoeverre deze forse investering, deze forse aanvulling, ook zal bijdragen aan de verkeersveiligheidssituatie? Oftewel, kunt u inzoomen op het verkeersveiligheidsstuk? Dat gezegd hebbende, voorzitter, is de rekening inmiddels ook fors, zoals al net is benoemd. Het krediet gaat van € 112 miljoen naar € 155 miljoen. En ondanks die forse verhoging, zijn we niet per definitie ... Er zitten ruim € 12 miljoen risicoreserveringen in de begroting, maar verschillende externe risico's, zoals de problemen met de Kelperbrug, geopolitieke prijsontwikkelingen en mogelijke vertraging bij de grondverwerving, vallen daar nog steeds buiten. GS schrijft bovendien dat na de aanbesteding zelfs een tweede kredietbijstelling nodig kan blijken. Mijn eerste vraag is dan ook of ..., nou ja inmiddels de tweede met die toezegging: hoeveel vertrouwen heeft GS er daadwerkelijk in dat die € 155 miljoen ook echt het eindstation is? Hoe realistisch acht GS de kans dat de rekening straks nog hoger uitvalt? En dan de manier waarop we de rekening betalen. GS kiest voor scenario 1, de bruteringsreserve opheffen, de € 118 miljoen laten vrijvallen in de algemene reserve en de kapitaallasten vervolgens 40 jaar via de begroting dragen. GroenLinks begrijpt het financiële voordeel daarvan, maar twijfelt nog wel een beetje. Scenario twee zet inderdaad veel geld vast, maar heeft ook een eerlijke logica. Wie vandaag de bestelling plaatst, reserveert vandaag ook het geld voor de rekening. Een zekerheid is dat de lasten straks voor maar liefst 40 jaar vaststaan, maar de baten zijn natuurlijk nog uiterst onzeker. Waarom kiest GS er dan voor om de toekomstige PS toch de rekening na te laten, maar niet de dekking? Asphalt kun je namelijk wel voor enkele tientallen jaren neerleggen, maar dat betekent nog niet automatisch dat je de rekening van 40 jaar vooruit moet schuiven. Dat was het. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Dank u, voorzitter. Het is fijn als je een dossier moet overnemen, dat je dan een uitgebreid Statenvoorstel krijgt waarin alles goed is beschreven. En voor het goede, ik heb gisteren in mijn tuin het gras gemaaid, dus dat ga ik vandaag niet meer doen. Toch wil ik de Collega's van de VVD danken voor de gestelde vragen en de antwoorden, want die gaven nog wel veel ontbrekende stukjes, ook in historisch perspectief. We beginnen met een compliment dat wij het correcte gebruik van de formulering, het ten laste brengen van het begrotingsresultaat, zeer waarderen. En laat ook duidelijk zijn dat 50PLUS geen behoefte heeft om het hele debat over te doen, hetgeen al in de stukken staat. Laten we vaststellen dat we niet gelukkig zijn met de kostenstijging van dit project en dat deze eigenlijk ook meer stijgt dan de inflatie in die sectoren. Maar laten we ook vaststellen dat het volgens 50PLUS niet mogelijk is om het project stil te leggen. Het point of no return is al lang gepasseerd. 50PLUS beperkt zich tot de keuzes tussen de scenario's. De eerste vraag die we hebben, is of het gebruikelijk is dat bij het vrijvallen van de reserves dit direct aan de algemene reserve wordt toegerekend? Doen we dat ook altijd structureel hetzelfde? Is het niet gebruikelijker dat we een vrijvallende reserve als incidentele bate opnemen in het begrotingsresultaat en dan eventueel de algemene reserve aanvullen? Een van de nadelen bij de huidige systematiek is dat het vermogen langdurig is beklemd. Dat klopt inderdaad, maar als je het niet doet, betekent het dat de financiële ruimte bij een toekomstige begroting beklemd of beperkt is, tenminste, als je uitgaat van sluitende begrotingen in de toekomst. En er staat dat de meeste infrastructurele projecten worden gedekt. De kapitaallasten worden gedekt uit het begrotingsresultaat, maar dat betekent dat er geen uniformiteit is. Waarom hebben we verschillende systemen, en zou het dan niet goed zijn om een keertje alles op dezelfde manier te doen? Dus wij zouden ons ook goed in die optie 3 kunnen vinden met die

bestemmingsreserve, maar als je het gebruik van die afschrijvingen gaat gebruiken en het ten laste komt van het begrotingsresultaat, dan is het onvermijdelijk dat wij een uitgebreid inzicht krijgen in de afschrijvingslasten voor de toekomst op langere termijn, en de stijgende afschrijvingslasten niet ten koste gaan van middelen die eigenlijk voor andere doeleinden zijn. Dat betekent dat we niet het inzicht moeten krijgen in dit project, maar in het totale project. En als wij zeggen dat een deel van de begroting voor afschrijvingslasten is, dan moeten we dat inzicht ook over 40 jaar hebben, en in het jaar 2066, als ik als 102-jarige nog hier zit, dat we dat overzicht dan ook hebben. Dus graag heb ik daar de reflectie van de Gedeputeerde op. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Hennissen.

De heer Hennissen (D66): Dank u wel, voorzitter. Voor D66 staat de noodzaak van dit project zeker vast en zeker als we kijken naar de verkeersveiligheid, veilige fietsroutes en de leefbaarheid in de omgeving. En veiligheid staat hier voor ons echt in voorop. Aan een kostenbesparing moeten we daarom niet doen. En na zoveel jaren wachten, is ook onnodige vertraging iets wat we moeten proberen te voorkomen. En D66 wil daarom zeker dat dit project doorgaat, maar tegelijk zien we wel dat er een forse financiële bijstelling voorligt. En als we dan kijken naar de verklaringen, dan worden er verschillende dingen genoemd, die heel begrijpelijk zijn, vertraging, indexering, gewijzigde eisen et cetera, et cetera. D66 vindt het ook terecht dat emissieloos bouwen en circulariteit niet als sluitpost worden behandeld, maar als ik naar het voorliggende stuk kijk, is de financiële uitsplitsing van wat waar ligt nog een beetje onduidelijk. Zou GS dat nog inzichtelijk kunnen maken waar dan precies die stijging in komt? Goed, daar was een vraag over. Goed, dat komt, dat komt. Dan had ik nog een vraag over risico's, maar die is ook al gesteld, dus dat kan snel door. We snappen dat er momenteel ook onduidelijkheden zijn en we gaan dadelijk op een gegeven moment naar een punt van de gunning. Stel dat de financiële risico's en resterende opgaven dusdanig groter zijn dan dat wat nu in het voorliggende krediet zit, komt GS dan nog een keertje bij PS terug voordat dadelijk een gunning is vastgelegd of we extra kosten nog gaan toezeggen? En dan nog een vraagje over het schuiven naar de algemene reserve. Betekent dat ook dat eventueel dat geld, ook als er later eens een ander College is, aan andere doeleinden besteed zou kunnen worden, niet aan infra, en of dat dan misschien verstopt zou kunnen worden in een P&C-cyclus? En hoe zorgen we ervoor dat dat inzichtelijk wordt voor PS, en kunnen we daarom deze middelen toch niet beter vooraf alloceren voor de N280? Voorzitter, D66 staat positief tegenover dit voorstel en na deze forse kredietverhoging verwachten we dus daarom ook maximale transparantie en een stevige beheersing van de verdere uitvoering. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Voorzitter, twaalf jaar geleden hadden we niet kunnen denken dat het twaalf jaar zou duren voordat we op dit punt waren aangeland, maar het is dan toch eindelijk zover. Er zijn al veel vragen gesteld. Ik heb eigenlijk nog één vraag openstaan en die gaat over de Kelperbrug. Ik meen mij te herinneren dat de eerste keer dat ik het woord voerde over de N280, het een vraag was in hoeverre de rijksoverheid kostendekkend zou bijdragen aan het vervangen van de Kelperbrug. En ik zie nu in de begroting een post staan van € 7,8 miljoen. Ik heb even niet scherp of dat een bedrag is dat ook wordt geïndexeerd naarmate de tijd verstrijkt of dat dat het bedrag is wat een aantal jaren geleden is uitonderhandeld en wat nu gewoon aan het project is toegevoegd. Met andere woorden: wie draagt eigenlijk de risico's van de vertraging als het gaat om de Kelperbrug? Dekken wij die risico's af of draagt de Rijksoverheid zelf de eigen risico's? Ik zie al aan de blik van de Gedeputeerde dat het weer een pijnlijk antwoord gaat worden. Maar daar wilde ik het bij laten. Verder, laten we vooral zo snel mogelijk de schop in de grond stoppen, want iedere seconde dat dit langer duurt, wordt het ook weer duurder.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Hermans.

De heer Hermans (PVV): Dank u wel, voorzitter. Collega Berghorst had het over twaalf jaar.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, jij hebt hem al wat langer.

De heer Hermans (PVV): Ja, dat was het in uw geval. Collega Bosch en ik kwamen hier in 2011 naar binnen. Toen was men al jaren bezig met die verkenning van deze randweg en het was in 2012, januari 2012, dat het College destijds het eerste besluit heeft genomen. In dat College zaten toevallig ook nog twee Gedeputeerden namens de PVV, maar misschien heeft het daarom zo lang geduurd. In 2022 is in ieder geval een PIP vastgesteld. Vervolgens duurde het tot 1 juli dit jaar tot de Raad van State in al zijn wijsheid besloot om het PIP onherroepelijk te verklaren, zodat nu eindelijk, veertien jaar na datum, voorzitter, kan worden gestart met de aanbesteding, waarna, zoals in dit stuk een beetje te lezen valt, als alles goed gaat, de weg klaar is begin 2030. Achttien jaar na datum eerste besluit, voorzitter. Je vraagt je af hoe überhaupt in dit land, in het kader van een omvang van dit project, realisatie binnen een paar jaar mogelijk is. Dat kan je vergeten. In het ons onwaardige geval, een Raad van State die er drie jaar over doet een besluit te nemen, RWS, dat de Kelperbrug in onderhoud en beheer heeft, maar weigert te indexeren, een aantal gronden dat nog steeds niet in eigendom is verkregen, wat onzes inziens de vraag rechtvaardigt waarop GS baseert dat met het voorliggende kredietbesluit, want daar begint het stuk mee, wordt voorzien in een toereikend en geactualiseerd projectbudget, voorzitter. Als je kijkt naar de prijsontwikkeling in zijn algemeenheid in de afgelopen tien jaar, vinden wij het in ieder geval niet vreemd dat dat hele zaakje met ongeveer 50% bijgesteld moet worden. Voorzitter, desalniettemin gaan wij akkoord met de vijf punten van het voorstel. Dit hele gedoe heeft lang genoeg geduurd. Wat de PVV betreft: ga aan de slag. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Even een puntje van orde. Wij moeten uiterlijk om 13.00 uur in het restaurant zijn, anders krijgen we niks meer. Mijn inschatting is dat het zou moeten lukken om dit agendapunt af te handelen. Mocht dat niet zo zijn, dan zie ik mij wel genoodzaakt om de tweede termijn dan even over de lunch te schuiven, maar ik roep ook een beetje op tot zelfdiscipline. Dat begrijpt u wel. Mijnheer Kuntzelaers.

Gedeputeerde Kuntzelaers: En go. Dank u wel, voorzitter. Ik zal proberen de bijdrage zo beknopt mogelijk te houden, zodat we voor 13.00 uur kunnen lunchen met zijn allen. Dat is heel belangrijk, heb ik geleerd. Want ik zit ongeveer net zo lang in dit pand als de heren Bosch en Hermans. Ik kwam een jaartje later het pand binnengehupst. En ik snap de oproep die de heer Hermans zojuist deed in zijn betoog, dat de lange doorlooptijd van dit soort projecten natuurlijk echt een punt van aandacht is voor ons hele land: hoe kom je tot verandering, hoe kom je tot realisatie van zaken die gewoon heel belangrijk zijn. De heer Huizing startte eigenlijk in zijn betoog ook met de argumentatie, de redenen waarom: veiligheid, GroenLinks refereerde daar ook nog aan, hoeveel ongelukken we hebben gehad, hoeveel slachtoffers daarbij, hoeveel dodelijke slachtoffers daarbij. En het feit dat je dan met elkaar achttien jaar aan het wachten bent tot realisatie, dat is gewoon enorm lang. Desalniettemin, misschien een oproep aan de heren Bosch en Hermans, want als u nog een keer meedoet aan de verkiezingen komend jaar, dan bent u wel bij de oplevering, en dat is natuurlijk ook op zich wel een heel mooie conclusie dat u dan van begin tot eind van dit project aanwezig bent geweest. Ik zou u via deze weg willen motiveren om dat toch nog te overwegen. Goed, u kunt de heer Hermans dadelijk nog een keer even aanschieten, mijnheer Bosch, om dit met elkaar te regelen. U stelt, de PVV stelde in haar betoog nog twee vragen over bent u er zeker van, en dat deden trouwens meerdere Statenleden, dat de huidige reserveringen, de ophoging met € 40 miljoen, voldoende is om de kosten definitief af te dekken. Daarvoor gelden ... En bijvoorbeeld grondverwerving werd genoemd, en die grondverwerving

kan pas in gang gaan nadat je van de Raad van State een definitief PIP hebt gekregen. Nou, dat is recent gebeurd, dus dat proces start nu. Dat liep natuurlijk al in de minnelijke vorm, maar een eventuele onteigeningsprocedure kan pas met een definitief PIP, en dat proces wordt dan nu in gang getrokken. En zo zijn er best nog veel andere risico's, die we ook benoemd hebben in het stuk, die zouden kunnen leiden tot eventuele kostenverhogingen. Daarvoor zit natuurlijk wel al € 12 miljoen risicoreservering in dit bedrag dat we nu met elkaar neerleggen. Dat is in onze beredenering een reële risicoreservering, maar er staan ook een heel aantal externe risico's benoemd in dit stuk die je niet kunt begroten. Er werden al door enkelen van u ... Coronacrisissen, oorlogen in gebieden die impact hebben op de prijzen die wij met elkaar hebben, kun je niet met elkaar van tevoren inrekenen. Dat zou ik ook vooral niet willen doen met elkaar, want het is gewoon niet verstandig om crisissen die je niet kunt overzien alvast in te prijzen. Daar zul je met elkaar op moeten acteren op het moment dat het zich voordoet. Het eerstvolgende moment dat je met elkaar kritisch kijkt naar dit budget, is op het moment dat de aanbesteding is gedaan. En wij hebben er natuurlijk alles aan gedaan om te zorgen dat wij voldoende budget hebben om die aanbesteding te kunnen bekostigen, maar je weet maar nooit wat de markt doet. Het kan ook af en toe, ik geef u ook de geruststellende mededeling, dat het dan meevalt en dat er dan in één keer wat geld overblijft. Dat hebben we in de afgelopen jaren ook wel eens zien gebeuren. Dat wordt minder enthousiast behandeld in deze Staten dan tekorten, maar ook die situaties bestaan, beste mensen. Dat voor wat betreft risico's. De heer Huizing startte zijn betoog met de vraag over onder andere de Kelperbrug en de rijksinfrastructuur, en mevrouw Berghorst refereerde daar ook aan in haar betoog. € 7,8 miljoen, dat is het bedrag dat het Rijk ons heeft gegeven en daar zult u het mee moeten doen. En heel eerlijk, als ik kijk naar de huidige discussie bij de Rijksoverheid, mag je blij zijn dat ze niet je € 7,8 miljoen er nog tussenuit trekken, want dat is een reëler scenario op dit moment dan dat er een euro aan indexatiekosten bij gaat komen. Het is gewoon verwachtingsmanagement dat ik hier op tafel leg. Dat is niet zoals je met elkaar wenst samen te werken, dat is niet zoals je graag ziet dat het gaat, maar in de totale opgave waar minister Karremans op dit moment voor staat, zie ik hem niet dit project indexeren. Als je grote infrastructurele werken door het hele land weg aan het strepen bent, dan is de kans nihil te noemen dat daar een uitzondering wordt gemaakt op een eerder gemaakte afspraak.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Wat is dan het gat tussen de werkelijke kosten en de dekking?

De voorzitter: Mijnheer Kuntzelaers.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Voorzitter, met uw goedvinden ga ik over tot de beantwoording van deze vraag.

Spreker [2:22:18]: *'Er wordt gereageerd zonder microfoon'*

Gedeputeerde Kuntzelaers: Ja, precies, zo snel gaat het. Nee, voorzitter, wat ik zojuist hoorde, de kosten van die € 7,8 miljoen zijn destijds gemaakt op een een-op-een vervanging van dezelfde brug op hetzelfde moment op die plek, zoals het Rijk dat normaal zou hebben gedaan. Wat wij natuurlijk willen, is een brug die aansluit op onze nieuwe weg, op ons nieuwe wegprofiel, dus daarmee hebben we destijds al geaccepteerd dat er extra kosten zouden zijn in dit proces voor het aanleggen van die nieuwe brug en dat wij die in zouden tanken omdat het Rijk eigenlijk zei: wij willen datzelfde bruggetje daar nog wel een keer vervangen. Dat kost bedrag X, maar u neemt de overige kosten voor uw rekening. En omdat wij dat nieuwe wegprofiel wilden, omdat wij daar ook een nieuwe brug voor wilden, hebben wij gezegd: alle overige kosten die daarbovenop komen, nemen wij gewoon voor onze rekening. Dus het is niet zozeer een vraag van wat kost het nu meer dan dat het anders gekost zou

hebben. Wij hebben destijds al ingetankt. Wij willen een ander, breder type brug, dus daarvoor nemen wij ook die overige kosten naar ons toe. En die stijgen, net zoals de rest van die aanleg van de weg stijgt, dus eigenlijk mee met de overige kosten. Dat is eigenlijk het beeld rondom de Kelperbrug. Dan ga ik naar de heer Huizing, want die vroeg mij: u heeft deze week van ons nog ... Oké.

De voorzitter: Mijnheer Huizing.

De heer Huizing (RVL): Dank u, voorzitter. Ik snap het betoog van de Gedeputeerde helemaal als het gaat om het vragen voor indexering, en ik wil u ook zeker niet op het pad sturen van een mission impossible, maar ik constateer toch dat eigenlijk door de aanhoudende houding van het Rijk, dat ze gewoon overal nee, nee, nee, nee op zeggen, dat je dus een situatie creëert dat eigenlijk de vragende partij, in dit geval de Provincie, op voorhand al zegt van we gaan maar niet om een indexering vragen, want we krijgen toch een nee op ons rekest. Dat is niet een vraag, maar het is gewoon een constatering dat we eigenlijk gaan doen wat ze waarschijnlijk heel graag van ons willen, dat we gewoon dat soort vragen niet eens meer stellen. Hoe kijkt u daartegenaan? Dat wil ik dan eventjes als vraag neerleggen.

De voorzitter: Mijnheer Kuntzelaers.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Dank u wel, voorzitter. Dan komen we op een bredere discussie, zeg maar, die ik met het Rijk ga hebben. Over drie, vier weken krijgen wij het totaalbeeld van hoe het Rijk gaat investeren in nieuwe aanleg en in onderhoud van onze infrastructuur en op basis van dat totaalbeeld komen wij met een reactie vanuit onze kant. En ik wil voorkomen dat ik met heel niche discussies over een indexering op één brug in totaal al in het gevecht zit met het Rijk, terwijl ik veel liever naar het totaal van Limburg kijk en dan de accenten eruit zou willen halen van hier en hier en hier is het cruciaal dat we met elkaar kijken naar onderhoud, vervanging et cetera, en dat het Rijk daar ook aan bijdraagt, in plaats van dat ik me nu vastleg op één project. Dus in de komende weken gaat die discussie zeker lopen, en zal aan de hand van het totale beeld van Limburg, en de behoeftes op het gebied van onderhoud, een nieuwe aanleg worden gevoerd. En dan nog zullen we die discussie gaan voeren vanuit het Limburgs perspectief, maar heel Nederland gaat die discussie met het Rijk voeren, want als het gemaal bij IJmuiden niet wordt vervangen, dan loopt er een hele polder onder, zullen we maar zeggen. Dus er zullen keuzes moeten worden gemaakt in dit land over welk onderhoud waar moet gebeuren. En wij zullen onze belangen daarin duidelijk verdedigen, maar het is een gevecht om heel veel schaarste, en dat is een heel pijnlijke discussie die we met elkaar voeren, en dat zullen we op zo'n effectief mogelijke manier moeten doen, dus ik maak een iets grotere stap dan de Kelperbrug in dat grote regime. Dat als antwoord op uw vraag. Dan een ander punt dat u terecht inbracht, de brief die u heeft gekregen over de aanpassing van de ovondes naar kruispunten toe. Daar komen een aantal zaken bij elkaar. Namelijk één, optimalisatie van de aanleg, verkeersveiligheid, doorstroming. Dat gebeurt normaal vaker in projecten. Als een project loopt, dan kun je altijd nog kijken, moeten we dit nog op een slimmere manier aanpakken met nieuwe gegevens of nieuwe informatie. En als projecten zo lang duren als dit, dan krijg je nog wel eens nieuwe informatie of nieuwe inzichten erbij als je analyses en studies maakt van de verkeersstromen. Dat is één. Het tweede punt waar we mee verblijd werden in dit proces, was het inzicht van de monumentale bomen, die we pas een half jaar geleden of een jaar geleden als informatie van de gemeente Leudal kregen medegedeeld. Dat dat zo is, dat is op zich een verblijding qua informatie waar iedereen het in zo'n project wel eens mee kan zijn. Een derde is natuurlijk dat we, ik denk dat we twee jaar geleden, met elkaar hier een discussie hebben gevoerd als het ging over de onteigeningen rondom de N280, waarin er een toezegging is gedaan door het College om zo min mogelijk gronden voor natuurcompensatie te onteigenen. En hier ontstond een combinatie van, één, verkeerskundige verbeteringen, het sparen van NNN-natuur en daarmee het voorkomen van de onteigening van de

enige agrariër die alleen voor natuurcompensatie zou moeten worden onteigend. Dus eigenlijk kwamen daar drie zaken bij elkaar. We hoefden één agrariër niet van zijn huiskavel te onteigenen, dat is hartstikke mooi, we konden de natuur sparen in dat gebied, dat is ook mooi, en we kunnen de verkeerskundige verbetering doorvoeren. Dat zijn normaal zaken die we gewoon gedurende een proces in de uitvoering kunnen doen. Dat hoef ik niet specifiek met u te sonderen omdat dat uitvoeringsvraagstukken zijn, maar ik vond wel dat we die u moesten mededelen voordat we met elkaar dit debat voerden, omdat het anders voelt van u heeft net een aanpassing aan het budget gedaan. Kostentechnisch zal dit ongeveer gelijk uitvallen, een kruising of een ovonde. Kostentechnisch valt dat ongeveer tegen elkaar weg. Dus financieel heeft het relatief weinig verschil, maar in de uitvoeringskant is wel een verschil en daarom vonden wij dat wij u dit wel per mededeling even moesten toezenden, zodat u op al die facetten goed was geïnformeerd. En dan waren het niet een paar kastanjes of kastanjabomen die de enige reden waren waarom we dit deden. Dit heeft zowel een verkeerskundige als een onteigenings- als een natuurkant in de aspecten, dus vandaar een bredere reden om deze wijziging door te voeren. We moeten versnellen, net zoals in dit project, hoor ik net van de voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Huizing.

De heer Huizing (RVL): Dank u, voorzitter. Ik wil niet nodeloos roet in de versnelling gooien, maar ik constateer toch dat het melden van die kastanjes blijkbaar een half jaar geleden wel de trekker was voor deze verandering, maar goed. Het probleem dat ik er een beetje mee heb, is dat er een uitgebreid participatieproject heeft plaatsgevonden rond de hele aanleg van deze weg. Mensen hebben hun zienswijzen, hun visies ingediend, en daar is gedeeltelijk ook goed op geacteerd. En dat hebben ze gedaan op een traject met ovondes en niet met kruisingen, dus ik vind het wel wat bezwaarlijk dat notabene een gemeente zo laat deze kastanjes in de strijd gooit en dat daarop wordt geacteerd, terwijl andere mensen dus daarvoor voorafgaand al op hebben gereageerd.

De voorzitter: Wat is uw vraag?

De heer Huizing (RVL): Ik ben niet helemaal overtuigd van de hele redenering.

De voorzitter: Oké, dat is helder.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Voorzitter, ik wil de andere twee argumenten toch ook wel meenemen. U heeft zelf als Staten gevraagd om te kijken hoe wij optimaal onteigening zouden kunnen voorkomen. Dat is natuurlijk de eerste zoektocht die wij hebben gedaan in dit proces, dat is ongeveer twee jaar geleden geweest, en dat was het moment dat onze organisatie kijkt, oké, waar kun je dan ervoor zorgen dat je een bepaalde onteigening voor natuurcompensatie niet hoeft te doen. Die ligt er dan. En op het moment dat er zich dan kansen voordoen, ga je die zaken met elkaar invullen. Dat heeft een verkeerskundige component en een natuurgerelateerde component. Dan komen die zaken allemaal samen en dan probeer je die gewoon zo spoedig mogelijk te realiseren, dus er zijn meerdere facetten in dit verhaal. Dan ga ik snel door, op verzoek van de voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Nijenhuis.

De heer Nijenhuis (BBB): Ik wil die discussie toch nog even verlengen, want ik begrijp niet zo goed ... Vooropgesteld, ik ben natuurlijk ontzettend blij dat hiermee een stukje onteigening voorkomen kan worden, dat we natuur in stand kunnen houden, maar als deze oplossing verkeerskundig, zegt u, een verbetering is, dan snap ik niet goed waarom die niet meteen in het plan is opgenomen? Dat is eigenlijk mijn vraag.

De voorzitter: Mijnheer Kuntzelaers.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Dank u wel, voorzitter. Ja, voor onszelf geldt ook dat er bij ons af en toe nieuwe gegevens binnenkomen, ook verkeerskundig, en dan kun je op een andere blik naar een bepaalde inpassing kijken, bijvoorbeeld, hoe je wegen moet inrichten. De Leidraad Inrichting Provinciale infrastructuur, LIPI, hebben we in deze periode vastgesteld, met nieuwe CRO-richtlijnen, en dan ga je dus met een andere manier naar bepaalde verkeerskundige toepassingen kijken. En dat is ook dus iets van de afgelopen één, twee jaar dat wij op die manier naar die verkeerskundige afwikkeling kijken. En dat zijn nieuwe inzichten op verkeerskundig gebied en dan komen die zaken toevallig bij elkaar uit, zodat je een verbetering kunt doorvoeren. Als je op basis van de oude richtlijnen, die wij bijvoorbeeld hanteerden, kijkt naar zo'n afwikkeling, dan is misschien een ovonde weer een logischere oplossing dan een kruising. En zo kan het dus zijn dat nieuwe richtlijnen leiden tot nieuwe inzichten en ook andere inpassingen, en dus ook verbeteringen, dus dat is ook het mooie in dit geval. Dan snel door. JA21 vroeg nog, net zoals D66, naar de kostenspreiding, om die beter inzichtelijk te maken. Als u de antwoorden op de vragen van de VVD er even bij pakt, daar staat al een kleine uitsplitsing van de kosten in benoemd. Dan voeg ik daaraantoe: er ligt vertrouwelijk ook nog een verdere verdieping klaar, maar dat heeft natuurlijk te maken met dat we een aanbesteding in de markt moeten zetten. En de markt wil je natuurlijk niet alle cijfers geven, want dan weet iedereen voor welk bedrag die kan inschrijven, dus u snapt dat daar enige gevoeligheid kan zitten. Dus voor de fijnproever, als u onvoldoende heeft aan de beantwoording aan de VVD, dan zou ik zeggen: gaat u gerust even bij de Griffie kijken van wat er ... En alleen Statenleden mogen dat doen, moet ik u helaas aan ... Dat is wel lullig in dit geval. Sorry. Excuus daarvoor, uw Statenleden kunnen dan gezellig bij de Griffie gaan kijken. Even denken. Dan de bruteringsreserve, ik denk dat dat een van de andere grote punten is die we met elkaar hier vandaag hebben besproken. Waarom kiest u ervoor om de bruteringsreserve om te zetten in een afschrijving op het gebied van kapitaallasten? Ik denk dat uniformering een van de belangrijke punten is. De heer Van Est benoemde het al: waarom doen we niet alles op dezelfde manier in dit huis? We hebben nog de laatste restjes van een niet-geüniformeerd beleid. Dat zijn nog een paar bruteringsreserves die bestaan in dit huis. De N280 is de grootste en die gaat nu dus via deze weg ook om. En dan waren er nog drie andere dossiers, niet per se verkeerskundige dossiers waar een bruteringsreserve voor bestaat, maar daar zijn geen aanpassingen aan nodig, zeg maar de komende tijd. Dus wat ons betreft was dit de manier om in ieder geval alle investeringen in infrastructuur op een uniforme manier in de boeken te krijgen, en daarom hebben wij gekozen om nu de middelen vrij te laten vallen naar de algemene reserve, en dus gewoon in de komende 40 jaar de kosten van de N280 af te schrijven. Dat inzicht staat in principe ook altijd vermeld in het mooie overzicht van de kapitaallasten in het IPML, dus als u het overzicht wil van wat kost onze infrastructuur in totale zin, dan kunt u dat ook ieder half jaar keurig volgen. In de toezegging aan de heer Nijenhuis hebben wij ook natuurlijk beloofd dat we dat in de begroting wat beter inzichtelijk zullen maken, want daar moesten we nog een klein aantal aanpassingen doen, zodat dat ook op diezelfde manier keurig inzichtelijk is. Dat voor wat betreft de manier van boeken van de middelen. Dan gaan we, eens even kijken, naar de Raad van State, want daar werd ... De heer Huizing haalde nog mooi de motie aan die hij destijds heeft aangehaald: ga nou bij de Raad van State pleiten voor een versnelde behandeling. Nou, in deze week, waarin we toch met zijn allen even het confettikanon de lucht in hebben geknald, want ook de Maaslijn gaat door binnen het gewenste tijdspad dat we inmiddels met elkaar hebben, heeft de Raad van State daarmee in ieder geval al onze complexe dossiers afgehandeld, Wittemer Allee, N280 en de Maaslijn, dus dat is zeer positief. We zitten nu wel met die vertraging van de afgelopen jaren. Dus ik heb het gevoel, zeker als ik naar de afhandeling van de Wittemer Allee kijk, daar was de tijdspanne die nodig was om te komen tot een oordeel veel korter dan bij die andere twee grote dossiers. Ik heb het gevoel dat men bij de Raad van State misschien het lek boven heeft en het tempo wat heeft weten te vinden om snellere oordelen te

kunnen afgeven. Dat is natuurlijk voor dit dossier te laat, want een groot deel van de overschrijding van de kosten is gewoon een-op-een relateerbaar aan de late uitspraak van de Raad van State, en dus de indexeringskosten die daarmee gemoeid gaan. Ik zal het signaal alsnog overbrengen, mijnheer Huizing, geen zorgen, maar ik moet wel zeggen dat we bij de Raad van State op dit moment in ieder geval een veel snellere beoordeling voorbij zien komen. Dan de VVD, die nog vroeg naar wanneer heeft u ons dan geïnformeerd over deze budgetoverschrijdingen? Nou, dat zijn een heel aantal momenten geweest in de tijd. Ik kan zorgen dat u nog een totaaloverzichtje krijgt wanneer dat allemaal is. Eigenlijk hebben we dat al gecommuniceerd vanaf het moment dat mevrouw Berghorst zei van: u moet vanaf nu op P85 ramen en u moet ook uw kredieten daarop bijstellen. Dat was zeg maar het eerste € 20 miljoen tekort dat we destijds in beeld hadden en in de loop der tijd zijn er ook bij het IPML meerdere keren meldingen gedaan van dat we te maken gingen hebben met een kostenoverschrijding, maar dat het moment waarop we daar de daadwerkelijke bijstelling van zouden doen pas gebeurde op het moment dat de Raad van State tot een uitspraak zou zijn gekomen, omdat het natuurlijk geen nut had om dit bedrag bij te stellen voordat de Raad van State een oordeel had geveld, want dan had je nog een jaar vertraging gehad zonder dat je daar rekening mee had kunnen houden in de vraag die wij aan uw Staten hadden en nu hebben. Dat voor wat betreft **dat overzicht, dat kunnen we nog aan u doen toekomen. Dat is een toezegging, voorzitter.** Ik had nog ergens een toezegging staan die we zouden doen aan de BBB, namelijk **dat we een totaaloverzicht zouden geven binnen de begroting over de kapitaallasten. Dat is een toezegging.** In het vorige agendapunt was dat nog een vriendelijke knik in uw richting. Ik zal dat nu als harde toezegging dan ook doen, zodat het totaaloverzicht van wat we uitgeven aan kapitaallasten in één overzicht, dus niet alleen infra, maar het geheel, volledig en beargumenteerd terugkomt in de begrotingscyclus. Dan dank ik u voor de complimenten rond de landbouwroute. Daarvan moet een deel van de complimenten worden doorgegeven naar de VVD die destijds een motie indiende die niet aangenomen werd in Provinciale Staten, maar goed als dit College is, is het toch aan de slag gegaan en is uw probleem geadresseerd en is het samen met de LLTB en Cumela gekomen tot een gewenste oplossing. En ik hoop dat dat voor zowel de BBB als voor de VVD een uiteindelijk resultaat is waar we met zijn allen gewoon heel blij mee zijn, want dat is ook voor het College ... We hebben een oplossing voor een echt dilemma dat we daar hadden en het is mooi om te zien dat je met het veld dan tot een goeie oplossing kunt komen. GroenLinks vroeg nog om een overzicht van wat deze totale aanpak betekent voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers. Dat is echt een heel overzicht, niet alleen het wegprofiel, het splitsen van de banen, het aanleggen van fietstunnels, bijvoorbeeld, voor fietsverkeer. Er zitten heel veel maatregelen die leiden tot een veiligere N280 ten opzichte van de huidige variant die er is. Als ik nu zou zeggen dat ik een toezegging doe om dat hele overzicht te maken, dan weet ik dat ik aan de kant van onze medewerkers een hele klus optuig. Kijk, dit is zo fijn, mijnheer Nefjodov, dat u dan zegt 'laat maar', maar er zit gewoon een heel grote hoeveelheid optimalisaties, of het nou het landbouwverkeer is dat zijn eigen route krijgt of die tweebaanse oplossing met middengeleider of ... Goed, ik ben blij dat u zo coulant bent en die toezegging en het werk aan onze zijde wat doet afnemen. Goed, en dan heb ik nog voor mijzelf gewoon twee minuten, of zoiets? Ik zie drie minuten en dertig seconden, maar dan maak ik daar twee minuten van. Even denken. De SP vroeg: wat leert u hiervan voor de toekomst? Goddomme, dat is een grote vraag. En er is ook een vraag gesteld van welke projecten, dat vroeg de VVD, zijn nu nog mogelijk problematisch en moeten worden bijgesteld? En het eerlijke antwoord is: met de motie van de heer Ijpelaar, 'Infra in control', die een aantal jaren geleden is gedaan, gecombineerd met de bijstellingen van de N280 en een aantal jaren geleden ook van de Maaslijn, zijn we nu op het punt dat wij onze projecten op geld hebben staan. Dat was de opdracht aan het begin van deze periode: zorg dat je alle projecten onder controle krijgt en dat we die op geld hebben staan, zodat we in de toekomst in ieder geval controleerbare risico's met elkaar te verwerken hebben. Is dit een garantie dat we nooit meer terug hoeven te komen met een tegenvaller? Nee. Maar is dit het beeld dat we op dit moment in controle zijn van onze infraprojecten? Het antwoord daarop is ja. Dit is de laatste grote bijstelling. En het is tevens ook het grootste project dat de Provincie

op dit moment nog heeft lopen, dus wat dat betreft ben ik wel blij dat we zo, zes maanden voor dat we met zijn allen gezellig weer naar de stembus rennen, met een gerust hart deze portefeuille de volgende ronde in kunnen slingeren. Ik hoop nog steeds op de aanwezigheid van de heren Bosch en Hermans in die volgende periode, zodat we samen dat lintje kunnen gaan knippen, maar tot die tijd denk ik dat we met elkaar de goede koers in zijn geslagen. En dan stop ik gewoon met beantwoorden.

De voorzitter: Het is nu 12.45 uur. Ik stel toch voor dat we nu eerst even gaan lunchen en dat we de tweede termijn na de lunch doen. Oké? Dan hebben we daar in ieder geval even rustig tijd voor, dan zit u niet zo hijgerig te denken aan uw kroket. Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst: Is het niet zinvol om heel even te inventariseren of er überhaupt partijen zijn die behoefte hebben aan een tweede termijn?

De voorzitter: Dat kan. Welke partijen willen nog reageren in de tweede termijn?

De heer Huizing (RVL): Niet per se, maar ik had nog één vraag die openstond.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Eén vraag gewoon nog? Eén vraag?

Spreker [2:42:33]: Eén vraag, drie vragen.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Drie vragen zijn er nog, vier vragen zijn er nog.

De voorzitter: Vier vragen, kijk het begint al.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Het begint een beetje [onverstaanbaar 2:42:39:56] Vier vragen, vijf vragen.

De voorzitter: Ik stel toch voor dat we maar eerst even gaan lunchen.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Ja, mevrouw.

De voorzitter: O ja, het is nu 12.45 uur, 13.30 uur terug. Ja?

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, het is 13.30 uur. Ik stel voor dat wij weer gaan beginnen. Wij doen nu nog de tweede termijn van het agendapunt inzake de N280 Leudal en het woord is weer aan uw commissie. We hadden even een inventarisatie vooraf, maar ik begin weer gewoon even het rondje. U had nog een vraag, mijnheer Huizing.

De heer Huizing (RVL): Inderdaad, dank u, voorzitter. De vraag die ik had, was inderdaad ... We hebben het veel gehad over het delen van de kosten door het Rijk en hun houding daarin, maar ik had één heel specifieke, dat was naar aanleiding van een wat terloopse opmerking in het stuk over de kosten van bouwlogistiek, dat wanneer bij de bouwactiviteit de aannemer gebruik zou moeten maken van de Kelperbrug, wat ik niet uitsluit, we mogelijk rekening moesten houden met extra kosten. Daar kun je toch weer een andere redenering op hangen dan als het bijvoorbeeld gaat om de indexeringskosten. Ik weet ook niet in totaal wat die € 40 miljoen, hoeveel dat gaat worden. Het zal wel heel veel minder worden, maar misschien ook niet helemaal insignificant, dus gaan we die kosten eventueel gewoon verhalen op het Rijk als daar omgereden moet worden met vrachtauto's?

De voorzitter: Dat gaan we nu niet beantwoorden. Het was even tweede termijn. Ik ga verder. Mijnheer Bloi had ook nog een ...

De heer Bloi (VVD): Nee.

De voorzitter: Nee, toch niet meer? We zijn de tweede termijn aan het doen, dus ik inventariseer even alles en dan kan de Gedeputeerde alles in één keer ...

De heer Huizing (RVL): Omdat u eerder gezegd had dat ik nog een vraag had en of u daar rekening mee wilt houden.

De voorzitter: Ja. Maar dit is uw tweede termijn.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Ja, dat is heel goed.

De voorzitter: Dat krijg je met nieuwe fracties, dan moet je dat even uitleggen. Mijnheer Bloi niet? Nog een tweede termijn?

De heer Bloi (VVD): Het was eigenlijk meer een interruptie van net. Maar goed, ik heb hem maar even laten gaan. Ik hoorde de Gedeputeerde zeggen dat dit het laatste kredietbesluit is wat er richting de Staten komt, maar er staat er nog eentje op de voorraadagenda, de N276 aansluiting Pissummerweg. Of is dat dan iets heel anders?

De voorzitter: Dat kan hij zo meteen in de beantwoording meenemen. Het CDA nog een tweede termijn?

Spreker [3:31:59]: Nee, had ik al gezegd.

De voorzitter: Oké, BBB, tweede termijn?

De heer Nijenhuis (BBB): Dank u, voorzitter. Ik heb alleen nog een korte vraag. Ik had gevraagd in de eerste termijn of de Gedeputeerde kan bevestigen dat de teruggedraaide bezuinigingen niet alsnog worden opgevoerd als een mogelijke bezuinigingsmaatregel? En in de verwachting dat ik het antwoord al ken, hoor ik dat ook graag vanuit de mond van GS.

De voorzitter: Dank u wel. SP, tweede termijn? GroenLinks ook niet. 50PLUS, mijnheer Van Est?

De heer Van Est (50PLUS): Dank u, voorzitter. Voorzitter, ik vond dat de Gedeputeerde wel een heel sterke oproep op mijnheer Bosch en mijnheer Hermans deed dat die oplevering in de volgende periode plaatsvindt en daarom vroeg ik me eigenlijk af of dat een toezegging was van de Gedeputeerde en of hij daar ook consequenties aan verbindt als dat niet zo gaat lukken? Maar daarvoor mijn tweede termijn. Eén vraag nog uit de eerste termijn over die vrijval van de algemene reserve. Hier heb ik gevraagd: is het gebruikelijk dat we de vrijval van de bruteringsreserve rechtstreeks in de algemene reserve zien? Normaal zou je zeggen van doe het in het resultaat en via het resultaat gaat het ... Dus ik vroeg me even af wat hier gebruikelijk in is? De derde vraag die ik heb ... Wacht even. Hebben we ook geen investeringen meer die afgedekt worden door bestemmingsreserves? Want als we het op een uniforme manier willen doen, dan wil ik graag weten of dat ook zo is? Ten aanleiding van de toezegging richting het totale overzicht van mijnheer Nijenhuis ben ik heel blij, maar ik zou ook graag daar de beleidslijn ... Wat gaan we hanteren? Dat we het

overzicht krijgen is mooi, maar wat is de gedachte erachter? Doen we dat met een deel van het percentage? En twee slotopmerkingen. Geheimhouding voor alleen Statenleden is altijd een probleem en ik weet dat de Gedeputeerde daar niks aan kan doen. En tot slot kunnen we toch blij zijn dat er een soort Buma-effect is bij de Raad van State. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. D66? PvdA? PVV? Ook niet. Dan geef ik het woord aan de heer Kuntzelaers.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Dank u wel. Ik ga van achter naar voren even, dan begin ik bij de heer Van Est. De middelen vanuit de bruteringsreserve gaan inderdaad rechtstreeks naar de algemene middelen, tenminste, dat werd mij hier net ingefluisterd, dus dan is dat het antwoord zoals u dat gaat zien. Wij doen dit niet heel vaak, want er wordt niet heel vaak een bruteringsreserve teruggestort, maar ik weet in ieder geval voor deze casus dat dat zo is. En ik snap uw punt dat je het via het resultaat terug zou kunnen laten vloeien naar de algemene middelen.

De heer van Est (50PLUS): De vraag is: gaan alle reserves die vrijvallen rechtstreeks naar de algemene reserves of is dit specifiek voor de bruteringsreserves? Maar dat hoeft niet nu meteen, maar ik vind het wel interessant om te weten, dus dat hoor ik graag.

Gedeputeerde Kuntzelaers: De financiële diepte die u wilt opzoeken, wij kunnen zorgen dat dat antwoord bij u terechtkomt, meer uit liefhebberij dan een direct verband met het stuk, denk ik dan, want ... Ik hoef daar geen toezegging van te maken. Ik neem aan dat u voldoende heeft aan het feit dat we dit aan u toezenden. Dat was de eerste vraag. De tweede vraag die u nog had, is: is het een toezegging dat u in de volgende ronde met de heren Hermans en Bosch het lintje gaat doorknippen? De blikken van de heren Bosch en Hermans doen mij telkens vermoeden dat zij niet die volgende ronde mee gaan doen, en dat betreuren wij allemaal enorm hier in dit huis, dus ... Maar misschien kunnen we wel toezeggen dat bij de opening van de N280 u alsnog een uitnodiging krijgt om daarbij aanwezig te zijn, dus dat mag u ... En de termijn daarbij is hoogstwaarschijnlijk 2030, 2031, met de nadruk op hoogstwaarschijnlijk. Dan maak ik even een bochtje terug naar de heer Nijenhuis, die vroeg mij nog: de versoberingen die niet zijn doorgevoerd op dit stuk, bent u daar zeker van dat dat zo is? Ja, dat ligt vast in een overeenkomst, ook met de gemeente Leudal, dat we deze afspraak nu maken en dat we dat ook vastklikken. Heeft u met dit besluit dook voorkomen dat die nog een keer op tafel zouden komen als er in de toekomst een bezuiniging is? We hebben die vroeger als vijf schrap punten gedefinieerd, en daar hebben we nu andere keuzes in gemaakt, dus daarmee is dat dilemma uit de weg. Dan had ik nog de heer Bloi en de heer Huizing. De heer Huizing vroeg mij naar de situatie bij het Rijk: kunnen we niet zaken toch verhalen op het Rijk? De makkelijke versie is nee. We kunnen in principe niks verhalen op het Rijk als het gaat over kosten die daar worden gemaakt. Je zou kunnen zeggen, zoals bij alle infrastructurele werken, je zou schade kunnen ondervinden, net zoals ondernemers dat ook hebben, maar dan moet je boven een plafond van 10% van je omzet komen, en zo groot gaat die schade die het Rijk ons toebrengt niet worden, dus ik denk niet dat wij een juridische claim op het Rijk hebben omdat daar een brug tijdelijk voor vrachtverkeer wordt gesloten op dit project. Dus nee, rechtstreeks verhalen niet, goede gesprekken altijd, dus ik denk dat we het daar dan bij laten. En dan had de heer Bloi nog een vraag, en die probeer ik me nou heel hard te herinneren, maar ik ga de heer Bloi toch vragen om die vraag nog één keer te herhalen.

De heer Bloi (VVD): Dat heeft niet direct met dit dossier te maken, maar u zei dat dit het laatste kredietbesluit is waar we mee bezig zijn, maar in de voorraadagenda staat heel duidelijk kredietbesluit N276, Echt-Susteren, aansluiting Pissummerweg.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Ja, dit was de laatste bijstelling van een kredietbesluit. Nieuwe projecten, namelijk, zoals de Pissummerweg, daar is nog nooit een budget aan toegekend. Dat is nog nooit ... En daar moet gewoon de weg worden geoptimaliseerd. En, ja, dan kom ik gewoon, zoals bij ieder project, naar u toe om daar middelen voor uit te trekken. En dat is geen bijstelling dus, dat zijn geen tekorten, maar dat is gewoon een toekomstig tekort.

De voorzitter: Maar wel geld.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Dat is wel geld, inderdaad, ja.

De voorzitter: Mijnheer Van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Voorzitter, ik heb toch twee vragen gesteld die ik niet hoor. Ik had gevraagd: we krijgen een overzicht, maar er moet ook een beleid zijn. Hoe gaan we ermee om? U knikte wel, maar laat ik zeggen, mogen wij dan ook verwachten bij dat stuk van de begroting dat we dan ook zeggen hoe wij omgaan met welke percentage of hoe wij omgaan met investeringen die afschrijvingen tot gevolg hebben, dus niet alleen cijfertjes, maar ook de lijn? Dat was mijn vraag. En de tweede was, laat ik het zo zeggen, ook maar uit interesse: zijn er nu nog investeringen die afgedekt worden door bestemmingsreserves? Dat kan ook een antwoord zijn, maar als we een uniformiteit willen hebben, dan wil ik dat ook graag weten.

De voorzitter: Mijnheer Kuntzelaers.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Dat laatste, daar moeten we bij u op terugkomen, want het concrete antwoord daarop weten wij even niet. Op die eerste vraag, dus hoeveel middelen je uittrekt, waarom je een x-aantal middelen uittrekt per jaar voor kapitaallasten en afschrijving, we hadden al een kapitaal als plafond, zeg maar, als een cap voor de infrastructurele middelen, dus daar bleven we altijd keurig onder. Dat is nog steeds zo. Dat hebben we volgens mij niet in generieke zin voor de hele begroting, dus dan zit daar geen lijn in hoe groot je dat bedrag maakt. Ik denk dat het veel logischer is dat een nieuwe coalitie daar met elkaar een ei over legt, dan dat wij nu nog gaan bedenken wat de beleidslijn daarvan is, of dat nou in SiS zou moeten komen of ergens anders.

De voorzitter: Dat staat in SiS.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Staat er een harde lijn?

De voorzitter: Nee.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Kijk, de voorzitter weet het antwoord.

De voorzitter: Er staat geen harde cap, maar wel ... De vraag van de heer Van Est, waarom doe je investeringen en hoe verwerk je die financieel, dat staat wel in SiS. Mijnheer van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Dank u, voorzitter. Mijn vraag gaat erom dat het al hartstikke mooi is dat wij straks overzichten krijgen, maar door die investeringen en die afschrijvingen beperken we straks de ruimte die voor andere zaken openblijft, en u knikte ook in de eerste termijn erop, en dat willen we graag inzichtelijk hebben. Niet dat wij over tien, twintig jaar zeggen van en nu moeten we volgend jaar heel erg bezuinigen, want we zien dat die afschrijvingen ... Dus daar is mijn vraag: wat is de beleidslijn, zodat wij niet, laat ik zeggen, voor toekomstige Gedeputeerden, Provinciale Staten, de

ruimte verenigen, dat we ons bewust zijn wat we daarmee doen, en daar is de vraag eigenlijk aan gerelateerd.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Voorzitter, met uw goedvinden, dat is eigenlijk een vergelijkbaar overzicht zoals dat nu in IPML al staat sec voor de infrastructuur. Ik denk dat wij dat best kunnen vertalen naar een overzicht in de begroting van hoe groot is dan het volume wat je vraagt van de begroting, en ook wat is de langetermijndoorkijk, zoals die ook bij IPML staat voor de komende twintig jaar, bijvoorbeeld, dan zie je waar dat piekt en wat dat volume is. Dat zal vast mogelijk zijn. Mijn collega van Financiën zal het wel leuk vinden deze toezeggingen allemaal, want die mag hij oplossen.

De voorzitter: Ik wil niet inhoudelijk worden, maar volgens mij was de vraag van de heer Nijenhuis inderdaad: geef ons in de begroting een totaaloverzicht gespecificeerd van de opbouw van de kapitaallasten. En ik hoorde de heer Van Est vragen: kan er dan nog een toelichting bij waarom die bedragen zijn zoals ze zijn, en hoelang ze nog duren, zodat we een beetje idee hebben, beleidsmatig, wat dit betekent, en niet alleen financieel. Zeg ik het zo goed, mijnheer Van Est?

Gedeputeerde Kuntzelaers: Is het die veertigjarige doorkijk die u eigenlijk gewoon vraagt? Want dat lijkt dan gewoon in elkaars verlengde te zitten.

De heer Van Est (50PLUS): Het is in het verlengde, maar het is ook van wij zeggen van dat deel reserveren is een soort kapitaallastenplafond in de totale begroting, en daar gaan we niet naar uit, dus daar houden wij rekening mee. Dat is een specifieke vraag om dat te doen, om te voorkomen dat we toekomstig ... Dat is eigenlijk wat ik bedoel met mijn vraag.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Wat ik kan toezeggen, is dat we het inzichtelijk maken. De discussie of er een plafond moet zijn en of daar een invulling moet komen ...

De voorzitter: Dat is wat anders.

Gedeputeerde Kuntzelaers: ... dat ga ik niet toezeggen, want daarmee loop ik te ver vooruit. Maar het inzicht kan ik u geven, en dan kunnen we er bij de begroting in de toekomst over discussiëren of er een plafond moet komen.

De heer Van Est (50PLUS): Daar ben ik ook tevreden mee.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Dat was het vragenstuk, voorzitter.

De voorzitter: Dan denk ik dat we aan het einde van de tweede termijn zijn. Ik heb nu twee toezeggingen genoteerd. **Het eerste is waar we het net over hadden, dat in de begroting een totaaloverzicht gespecificeerd komt van alle kapitaallasten die in die begroting zitten, of in die exploitatie, moet ik dan zeggen.** Daarin nemen we dan even, dat hoort niet bij de toezegging, niet op dat er ook een plafond moet zijn, want dat is uiteraard een beleidsmatige en politieke keuze, die kunnen we nu niet even regelen, maar dat wel, dat is toegezegd. Mijnheer Nijenhuis.

De heer Nijenhuis (BBB): Ja, met de toevoeging dat dat over een zeer langjarige periode gaat, dan, hè? Dus ...

Gedeputeerde Kuntzelaers: 20 tot 40 jaar.

De heer Nijenhuis (BBB): Ja, precies.

De voorzitter: Oké. Ja? **En de tweede toezegging is dat er een overzicht komt van de momenten, dat was de vraag van de heer Bloi, waarop de Staten al eerder geïnformeerd zijn over een mogelijke overschrijding van het krediet voor de N280.** Ja? Dan de eerste formele vraag: acht u het Statenvoorstel behandelbaar? Ik zie iedereen knikken. En dan is het tweede voorstel: wie wenst er een bespreekstuk van te maken? Oké. Nou, als eentje het wil bespreken, wordt het een bespreekstuk.

De heer Nefjodov (GroenLinks): Ik neem aan, want die instructie kreeg ik vanuit de fractie, dat het nodig is in het kader van het afleggen van een stemverklaring, toch, dat je daar dan een bespreekstuk van maakt?

De voorzitter: Nee.

Gedeputeerde Kuntzelaers: Je kunt ook, en zeker als je alleen, als het de enige partij is, zeggen wij doen een stemverklaring en daarmee zijn wij ook tevreden. Als dat zo is, dan ...

De heer Nefjodov (GroenLinks): Dan hanteren we wel de stemverklaring en dan als hamerstuk, wat ons betreft.

De voorzitter: Oké. Mag ik dan constateren dat deze commissie adviseert om van dit stuk een hamerstuk te maken? Ja? Oké. Dan is daarmee dit agendapunt ook afgehandeld. Dan gaan uw voorzitters even wisselen, tenminste, als ik die anderen zie.

De commissiegriffier: Die is wel al hier.

De voorzitter: Die is wel al hier.

De commissiegriffier: Heel even schorsen.

De voorzitter: Dan schorsen we even twee minuten, want hij is wel in huis.

T9894 Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe bij Rijkswaterstaat te informeren naar de onderhoudstoestand van haar civiele kunstwerken in Limburg en Provinciale Staten hierover bij het eerstvolgende voortgangsmoment van het IPML te informeren.

T9895 Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe Provinciale Staten vóór de Statenvergadering op 25 september 2026 een overzicht te geven van alle informatiemomenten waarin het college van Gedeputeerde Staten Provinciale Staten geïnformeerd hebben over project N280 Leudal en het tekort in relatie tot eerder vastgestelde kredieten.

T9896 Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe een totaaloverzicht van de kapitaallasten (niet alleen van infra) binnen onze begroting inzichtelijk te maken voor een periode van 40 jaar inclusief toelichting en Provinciale Staten uiterlijk 30 november 2026 hierover te informeren.

De commissiegriffier,

De voorzitter,

L. van Birgelen-Droog

M. Depondt-Olivers